

RAJDY

TURCJA PO RAZ PIERWSZY

Richard Burns został nowym liderem Fot. wrcc.com/mcklein

Turcy postawili sobie ambitne zadanie: zorganizować eliminację Rajdowych Mistrzostw Świata. Zabiegi trwały niespełna trzy lata i zostały uwieńczone sukcesem. Oto bowiem w niedzielę zakończył się Rajd Turcji, trzecia eliminacja tegorocznych rajdowych zmagani. Skoro Turcy mogą, Polacy także nie są bez szans. Kormoran w Mistrzostwach Świata? Dlaczego nie, trzeba tylko dążyć do tego z determinacją.

◆ Rajd Turcji okazał się niestychanie trudny. Z 60 załóg na starcie do mety dotarło 27, a i tak większość miała na koncie poważne awarie. Dziury, głązy leżące na trasie, oesy wysoko w górach. Organizatorzy starali się jak najlepiej przygotować trasę, jednak niespotykane w tym rejonie śniegi i deszcze zdewastowały stan górskich dróg. Można powiedzieć, że pod względem trudności, Rajd Turcji godnie zastąpił afrykańskie Safari, które wypadło z tegorocznego kalendarza mistrzostw. Debiut należy ocenić pozytywnie i jak najszybciej podjąć tureckim śladem.

◆ Zespoły fabryczne nie spodziewały się, że ich samochody zostaną poddane tak ekstremalnym przeciążeniom. Lista awarii wśród rajdowej elity była imponująca. Nie ominęły one pierwszych liderów rajdu: Gronholma, Solberga i Rovannerpę skutecznie pozbawiając ich szans na dobry wynik. Największy pech dotknął chyba dotychczasowego lidera mistrzostw Sebastiena Loeba. Zgubił się wśród płataniny górskich dróg i na dojazd do punktu kontroli czasu zabrakło mu benzyny. Rajdy są pełne niespodzianek. Muszę przyznać, że sam na niejednym rajdzie drżałem patrząc na wskaźnik paliwa. Kończąca się benzyna to koszmar wielu rajdowców.

◆ Tradycyjnie już prowadzenie po pierwszym oesie objął Gronholm. Niestety niebawem poważna awaria zepchnęła go na 18. pozycję. Upór w odrabianiu strat, którym nie raz już się wykazał, pozwolił mu ostatecznie ukończyć rajd na 9 miejscu i podobnie jak w Monte Carlo zdobyć 1 punkt dla swojego zespołu. Postawa godna podziwu.

Kolejnym liderem został Solberg, lecz jego szaleńcza jazda na piekielnie dziurawych oesach musiała zakończyć się połamaniem zawieszania. Nie zdołał dojechać do strefy serwisowej. Po nim prowadzenie objął Rovannerpa, tempa nie wytrzymała jednak jego 206-tka. Spokojnie, zza pleców kolejnych „pistoletów” wyszli rutyniarze: Sainz i Burns, którzy pierwsze i drugie miejsce spokojnie dowieźli do mety rajdu. Dzięki drugiemu miejscu w Turcji Burns (18 pkt.) objął prowadzenie w mistrzostwach, wyprzedzając McRae (17pkt.) i Sainza (16 pkt.).

◆ Nieoczekiwanie trzecie miejsce zajął Francois Duval wskakując po raz pierwszy w karierze na podium. Jechał spokojniej niż zwykle, zapewne mocno hamowany przez swego nowego pilota Stephana Prevota, który zastąpił na „gorącym” fotelu „Fortepiana”. Czy zmiana pilota okaże się dla młodego Belga strzałem w dziesiątkę, zobaczymy na następnych rajdach.

Czwarty na mecie był McRae. Co się dzieje z Colinem? Trzeci rajd w tym roku i trzeci ukończony, ale bez zwycięstwa. Zwykle szalony Szkot albo nie kończył, albo wygrywał, trzeciej możliwości nie było.

◆ Mój rówieśnik Carlos Sainz wygrywając dwudziesty piąty w karierze rajd mistrzostw świata wyrównał rekord „szalonego” niegdyś Colina. Trochę mnie dotknęły niektóre dziennikarskie komentarze określające zwycięskiego Carlosa mianem rajdowego weterana, sugerowałbym raczej używanie określenia „doświadczony zawodnik”.

Hołek

Z przymrużeniem oka

Mogliśmy być potęgą

Może się wydawać, że nie jesteśmy motoryzacyjną potęgą, a nasze osiągnięcia w konstruowaniu aut są dość mizerne na tle innych europejskich państw. Mamy, co prawda, na koncie kilka udanych konstrukcji, opracowanych przez rodzimych projektantów, ale raczej należy je traktować jako ciekawostki, niż wkład do rozwoju światowej motoryzacji. Syrena, Mikrus i Polonez to jednak trochę mało, byśmy mogli się uważać za fachowców w tej branży.

Polak potrafi

Choć nasza „państwo” gospodarka jest motoryzacyjnym outsiderem to przedsiębiorczość i pomysłowość naszych rodaków jest zdumiewająca. Modne niegdyś hasło „Polak potrafi” okazuje się być całkiem aktualne. Pomimo tego, że nie mamy zbyt wielu samochodów rodzimej konstrukcji, potrafimy jednak auta „budować”.

W dziesiątkach tysięcy warsztatów w całej Polsce trwa bezustanny proces produkcji, z powypadkowych wraków, „prawie” nowych samochodów. Nie jest to, jak w innych krajach, taśmowa produkcja, w olbrzymich fabrykach, tysięcy aut tego samego modelu dziennie. My mamy swoją własną, „polską drogę” rozwoju motoryzacji. Gdy cały motoryzacyjny świat się łączy, konsoliduje, centralizuje — my robimy zupełnie coś innego. Likwidujemy fabryki samochodów, przenosząc ciężar rozwoju motoryzacji na tysiące drobnych, pojedynczych warsztatów.

Polska droga

Kto wie, czy ta metoda, z pozoru głupia, nierentowna i utopijska, za kilkadziesiąt lat nie zatrzymuje nad motoryzacyjnymi gigantami. Przecież co i rusz czytamy, że produkcja samochodów to działalność nierentowna. Olbrzymie fabryki, w różnych zakątkach świata, bankrutują jedna za drugą, pozostawiając na bruku wielotysięczny personel.

Nasza metoda ma kilka zalet. Po pierwsze brak problemów społecznych z załogą. Wszak im większa liczba pracowników, tym większe problemy. Mnożą się żądania wyż-



Fot. Hołowczyc Management

szych płac, lepszych świadczeń, skrócenia czasu pracy itp. W naszym systemie produkcji te problemy nie istnieją w ogóle. Właściciel warsztatu zarabia tyle, ile mu się uda, warunki ma jakie sam sobie stworzył, zaczyna pracę i kończy w wyznaczonych przez siebie godzinach. W dodatku jest bardziej elastyczny w porównaniu do molochów. Zawsze robi taki samochód, na jaki są klienci. U niego na placu nie stoją tysiące gotowych do sprzedaży aut nietrafionego modelu.

Trud tworzenia

Wdrożenie do produkcji nowego samochodu to proces długotrwały i szalenie kosztowny. Konstruktorzy, zatrudnieni przez wielkich, światowych producentów, spędzają tysiące godzin nad deskami kreślarskimi, projektując nowy model. W ten proces są zaangażowane też komputery najnowszej generacji. Potem jeszcze powstają prototypy — setki testów, tysiące przejechanych kilometrów zanim nowy model trafi na taśmę. Często słyszymy komunikaty, by użytkownicy takiego to, a takiego modelu znanej marki zgłosili się do autoryzowanego warsztatu, żeby wymienić wadliwy element. My cały ten etap pomijamy, zostawiając trud tworzenia i koszty z tym związane innym, wszak bogatszym i bardziej doświadczonym w tym względzie. Okazuje się jednak, że mamy ja-

ką „narodową mądrość”. Potrafimy być sprytniejsi niż inne, mądrzejsze z pozoru narody.

Bezcenni fachowcy

Kiedyś dużo się mówiło, jak wysoko cenieni są na świecie polscy inżynierowie. Niestety w kraju mamy ich coraz mniej, bo skutecznie przez całe lata, za bezcen, ich eksportowaliśmy. Wtedy jeszcze to my byliśmy „ci głupszi”. Państwo płaciło za edukację specjalisty, a on wnet po studiach czmychał za granicę, aby tam za godziwe pieniądze wykorzystywać swoje umiejętności. Sprawiedliwość jednak jest na świecie i teraz my czerpiemy z wiedzy opłacanej przez zagraniczne koncerny. Wysoki poziom wiedzy fachowej przeniósł się siłą rzeczy z inżynierów, którzy w kraju ze świeczką szukać, na niższe zawodowe szczeble, na techników, majstrów i mechaników. Ich pomysłowość i twórczy zapał są wręcz niewyczerpane. Każdą, nawet pozornie perfekcyjnie dopracowaną konstrukcję są w stanie poprawić, ulepszyć. Okazuje się, że nawet bez kilku z pozoru ważnych części samochód może dalej się poruszać, bez zauważalnego dla użytkownika pogorszenia warunków trakcyjnych. Jest przy tym lżejszy, więc szybszy i zużywa mniej paliwa.

Rodzimi cudotwórcy

Wypada również pochwalić nasz system edukacji zawodowej. Na gło-

wy kolejnych ministrów edukacji przez ostatnie lata spadają lawiny krytyki, a tu proszę... Absolwenci naszych samochodówek potrafią z największym wrakiem w krótkim czasie „wyprodukować” prawie nowe auto, które na pierwszy, drugi, a nawet trzeci rzut oka nie wygląda na pojazd o tak bogatej historii. Dopiero specjalistyczne badania mogą wykazać drobne, „zaledwie” kilkucentymetrowe niezgodności w jego geometrii. Ale przecież samochód jest po to, by nim jeździć, a nie go mierzyć. Najważniejsze, jak mawiają nasi warsztatowi producenci, żeby zostawił dwa ślady, a nie cztery. Nie jest to proste zadanie, ale trzeba przyznać, że i tę sztukę powoli opanowujemy do perfekcji.

Kłody pod nogi

Niestety, jak na złość, nasze władze jakby chciały specjalnie rzucać kłody pod tę dynamicznie rozwijającą się gałąź przemysłu. Nowe przepisy celne skutecznie zaczynają blokować dostęp do potrzebnych w procesie produkcji podzespołów. Klną właściciele zachodnich szrotów, których składy puchną od wraków, klną nasi „producentenci”, bo brakuje im niezbędnych komponentów. Ale władza jest nieugięta, jakby nie widziała naszej historycznej szansy, by złotymi zgłoskami wpisać się w rozwój światowej motoryzacji.

Hołek