

RAJDY

TRUDNA DROGA DO SUKCESU



Czy Kilanowskiemu się uda?

Fot. Marek Czerepowicki

Zakończony tydzień temu Rajd Agapit wywołał u mnie kilka refleksji. Przypomniałem sobie swoją rajdową drogę. Podobnie jak Kilanowski, Staniszewski, Turkowski, Lewandowski i kilku innych, w swoich pierwszych poważnych startach, starałem się pokazać, że potrafię szybko jeździć. Chyba nawet mi się parę razy udało. Ale co potem? Ilu lat trzeba było, żebym coś osiągnął? Ile szczęścia i determinacji? Ilu pomocnych ludzkich rąk? Ale także, ile kłód rzucono mi pod nogi (na szczęście nie pod kota, jak niektórym moim kolegom), ile złapałem kapci, ile było potamanych zawieszonych i zniszczonych karoserii? Niepowodzenie, a chwilami nawet zwątpienie, były moimi towarzyszami.

◆ Wiadomo nie od dzisiaj, że mamy w Olsztynie mnóstwo automobilowych talentów. Gdyby tak policzyć, to zebrałoby się z dziesięciu niezłe zapowiadających się kierowców. Ciekawe, jak potoczą się ich dalsze sportowe losy. Mówiąc o swoich planach, podkreślają, że to w dużej mierze zależy, czy i jakich zdobędą sponsorów. Sponsor sam do zawodnika nie przyjdzie. Trzeba mieć, oprócz talentu do kierownicy, umiejętność pozyskiwania i gromadzenia tzw. budżetu. Nie da się jednocześnie ścigać na oesach, przygotowywać samochodu i zabiegać o pieniądze. Trzeba umieć zorganizować wokół siebie grupę oddanych ludzi, bo bez ich pomocy i życzliwości, nie ma co liczyć na sukces.

◆ Młody talent błysnie raz i drugi, pokaże, że jest szybki. Wydaje mu się, że już otwiera się przed nim kariera, a sponsorzy lada dzień zaczną pchać się drzwiami i oknami. Dookoła pojawia się mnóstwo osób, klepiących po ramieniu i kadzących, jak to fantastycznie „szedł” na oesie, że jest „the best”. Dajcie mu tylko dobrą rajdówkę, a włoży uznany mistrzom po minucie na oesie. A prawdziwa pomoc gdzie? Jakież jest jego rozczarowanie, gdy telefony milczą, propozycje nie napływają. Apetyt ma rozbudzony, wydaje mu się, że jest kimś, więc zdesperowany skleca byle jaką rajdówkę i w kolejnych rajdach nawet nie dociera na metę. Wszyscy o nim zapominają, bo trzeba ukończyć rajd, żeby zrobić wynik, a nie tylko czarować kolejnym efektownym poślizgiem czy długim skokiem na hoptie. Młody talent nie rozumie, że po pierwszym sukcesie zwykle nadchodzą trudne czasy.

◆ Ilu dobrze rokujących młodych kierowców rajdowych odniesie sukces? Może jeden na dziesięciu, a może jeden na tysiąc? Wielu takich bezimiennych, utalentowanych nigdy nie poznamy. Po prostu po drodze gdzieś znikają, brakuje im szczęścia. Może w odpowiednim czasie nikt nie zwrócił na nich uwagi. Ci wybrani, urodzeni pod szczęśliwą gwiazdą, stają się z dnia na dzień stawni, jak choćby Markko Martin, Francois Duval czy supergwiazda ostatnich tygodni Kimi Raikkonen.

◆ Warto zacisnąć zęby i krok po kroku, z uporem, pokonywać piętrzące się na początku kariery problemy, aby poczuć w końcu smak sukcesu. Ja miałem to szczęście, choć poparte ciężką pracą. Moim młodszym kolegom życzę, żeby im też sprzyjało. Często po sukcesach sportowych przychodzą też inne sukcesy np. w biznesie. Znam wiele takich przypadków, że zahartowani w boju z przeciwnościami losu byli rajdowi zawodnicy, z powodzeniem kontynuując swoje kariery na innych polach.

Hołek

Ropa wciąż drożeje

Era taniego diesla?

Na stacjach paliw dzieje się coś dziwnego. Cena ropy prawie zrównała się z ceną benzyny. To zupełnie niezrozumiałe. Zawsze paliwo do diesli było znacznie tańsze od benzyny. Czyżby epoka szybkiej ekspansji ropniaków miała się ku końcowi? Pewnie ci, którzy całkiem niedawno zapłacili więcej za taki samochód, aby później zaoszczędzić na paliwie, plują sobie teraz w brodę.

Ofiary Saddama?

Może to wszystko za sprawą Husajna. Wojna o ropę w Iraku uderzyła w posiadaczy diesli w Polsce. Chyba tylko w Polsce. Piszę te słowa na końcu świata, w oddalonej o ponad dwadzieścia tysięcy kilometrów od ojczyzny Nowej Zelandii. Tu akurat kończy się lato, wyjeżdżają ostatni turyści. Czołówki gazet i programów telewizyjnych aż kipią od wiadomości z pola walki. Na stacjach paliw jednak pełen spokój. Nie wiem, czy powinienem podawać tę informację, by nie wywoływać frustracji samochodowej społeczności, ale benzyna kosztuje tu tylko 2,50 za litr, a ropa połowę tego. I jakoś nie przeszkadza to, że kraj ten leży na antypodach, a koszty transportu ropy są wysokie.

Krótka kariera?

U nas na stacjach paliwowych użytkownicy pojazdów z silnikami wysokoprężnymi klną i płacą coraz więcej za paliwo do swoich aut czy ciągników. Do przeszłości odeszły czasy, gdy za ropę płacono dwa razy mniej niż za benzynę. Ciekawe, czy ten stan rzeczy spowoduje odwrót naszej klienteli od silników diesla. Są one wszak droższe, ustępują też, choć fakt że coraz mniej, osiągamy. Gorzej je zapalać zimą i do tego jeszcze ropa okrutnie śmierdzi, co skutecznie odstrasza przed ich tankowaniem zwłaszcza panie.

Wizerunek ropniaka w ostatnich latach jednak znacznie się poprawił. Konstruktorzy tak dopracowali te silniki, że często trudno poznać, że jedzie dieslem. Nawet tak uznane marki, jak BMW w swojej ofercie proponują całą gamę aut z takimi



Fot. Marek Czerepowicki

silnikami. Już wydawać się mogło, że ten atak diesli będzie całkiem skutecznym, a tu pech, droga ropa może wszystko zniweczyć.

Mocne strony

Nowoczesne silniki wysokoprężne mają niewiele wspólnego z konstrukcjami sprzed lat. Można powiedzieć, że łączy je jedynie ten sam rodzaj paliwa. Współczesne diesle to w większości silniki z turbosprężarkami, które dla podniesienia wydajności są wyposażone w tzw. intercoolery. Dzięki nim wzrasta i tak zwykle wysoki moment obrotowy i moc diesli. Innowacją ostatnich lat jest wykorzystanie wtrysku paliwa (np. common rail) oraz zaawansowane elektroniczne systemy steru-

jące, które potrafią precyzyjnie dozować olej napędowy, nawet kilka wtrysków podczas jednego cyklu. Powoduje to bardzo racjonalne zużycie ropy, więcej mocy przy mniejszym zużyciu paliwa, mniejszą emisję szkodliwych spalin. Do historii przeszły także czasy dawnych diesli, klekoczących niczym stare mfoc-karnie i mających spore trudności z rozruchem. Obecnie silniki wysokoprężne mają już niewiele niższą kulturę pracy niż jednostki benzynowe, a trudności z uruchomieniem odeszły w zapomnienie.

Sportowe diesle?

Najnowsze silniki diesla zapewniają samochodom osiągi porównywalne z jednostkami wolnos-

sącymi. Ten prawie „sportowy” charakter ropniaków sprawił, że coraz więcej kierowców wybierają właśnie taki napęd. Już teraz osoby siedzący za kierownicą aut oznaczonych symbolami: TDI, HDI, JTD itp. nie powinny mieć kompleksów. Ruszając spod świateł mogą śmiało „spróbować się” z benzyniakami. Może niedługo zobaczymy pierwsze Ferrari z takim silnikiem. Kto wie? Jak tak dalej pójdzie do rajdówek będziemy tankować ropę, a kibicom na rajdowych oesach przechodzić będą ciarki na dźwięk z hukiem nadjeżdżającego samochodu WRD (Word Rally Diesel).

Wszystko możliwe, ale najpierw cena ropy w Polsce powinna spaść przynajmniej o jedną trzecią.

Hołek