

RAJD SZWECJI

## NIESPODZIANKI NIE BYŁO



Nawet Meksykanie próbują sił na śniegu

Fot. Hołowczyc Management

Jeszcze przed imprezą, w oficjalnym informatorze przeczytałem wypowiedź dyrektora rajdu, że kładzie pod topór swoją głowę, że tegoroczną edycję Rajdu Szwecji ponownie wygra Marcus Gronholm. Rzeczywiście niespodzianki nie było i mistrz kontrolując sytuację od startu do mety wygrał bezapelacyjnie, zwyciężając w ośmiu, z siedemnastu rozegranych, odcinkach. Jedynym zawodnikiem, który czasem deptał mu po piętach, był poprzedni wielki mistrz, jego rodak Tommi Makinen. Bardzo się ucieszyłem, że Big Mak wraca do formy, bo odkąd przesiadł się do Subaru, szczęście się od niego odwróciło. Obserwowałem Makinena przed startem. Minę miał niewyraźną, był skupiony, a nawet zatroskany. Pewnie zdawał sobie sprawę, że jeśli nie błyśnie tu, w Szwecji, to wszyscy wokół utwierdzą się w przekonaniu, że jego kariera ma się ku końcowi. Zupełnie inaczej wyglądał po mecie. Znowu na jego twarz powrócił uśmiech. Udowodnił niedowiarkom i sobie samemu, że wciąż jest szybki i może jeszcze sporo zamieszać w kolejnych imprezach. Miejmy nadzieję, że to już definitywny koniec jego złej passy.

◆ Warto zwrócić uwagę na ostatnie wyniki Richarda Burnsa. W Monte Carlo był piąty, w Szwecji trzeci i oba te wyniki to jego „życiówki” w tych specyficznych rajdach. Kolejne imprezy nie wymagają już tak wąskiej specjalizacji, więc jeśli Burns jest rzeczywiście w życiowej formie, to już w kolejnej eliminacji WRC, w Rajdzie Turcji, może sprawić sporą niespodziankę, zwłaszcza, że ten rajd po raz pierwszy zagościł w kalendarzu mistrzostw, co niweluje przewagę lepszej znajomości trasy. W tym roku Marcus może mieć trudnego rywala w swoim koledze z zespołu.

◆ Bardzo wysoką i równą formę prezentuje lider zespołu Forda Estończyk Markko Martin. W zeszłym sezonie mówiono w Fordzie o nim „młody Markko”, gdyż za partnerów miał starych „wyjadaczy” Carlosa Sainza i Colina McRae. W tym roku rolę się odwróciły. Markko (28 lat) jest najstarszy stażem w temacie, za partnerów mając dwudziestotrzylatków Belga Duvala (pilotowanego przez naszego dobrego znajomego Jean-Marca Fortina) oraz Finę Mikko Hirvonena. Martin w obu tegorocznych startach zajął czwarte miejsca. Jeździ szybko i pewnie, kończąc prawie każdy rajd. Taki zawodnik to skarb dla każdego zespołu, to prawie pewne punkty we wszystkich rajdach.

◆ Ciekawostką był rajdowy debiut wielokrotnego żużlowego mistrza świata, popularnego w Polsce Tony Rickardssona. Szwed brał już udział w zeszłorocznym Race of Champions i testował wyścigowe Volvo STCC, ale start w tak długim, ciężkim zimowym rajdzie to prawdziwe wyzwanie, godne wielkiego sportowca. Tony rajd ukończył, zajmując Mitsubishi Evo VI czterdzieste miejsce w generalce i szesnaste w grupie N, wyprzedzając między innymi niezłe przecież jeżdżącego naszego Michała Sołowowa.

◆ Za tydzień postaram się opisać występ Polaków, bo chciałbym trochę ochłonąć po rajdzie i nabrać, pewnego, niezbędnego do bycia obiektywnym, dystansu.

Hołek

## Praktyczne porady

## Skandynawski sposób na zimę



Fot. Hołowczyc Management

Właśnie wróciłem z krainy śniegu i lodu, z Finlandii i północnej Szwecji. Można stwierdzić, że to nic specjalnego, wszak u nas teraz śniegu tyle samo, albo nawet więcej. Podczas mojej krótkiej nieobecności Polska przeżyła kolejny, potężny atak zimy. Teraz jeździ się już znośnie, drogi zostały z grubszą odśnieżoną, zwłaszcza te ważniejsze.

## Genialne kolce

Są jednak drogi lokalne, czy to w górach, czy choćby w naszej krainie, które w zimie są permanentnie ośnieżone. Podobnie jest w Skandynawii. Im dalej na północ, tym rzadziej widać czarną nawierzchnię. A jednak wszyscy podróżują i to dość szybko i sprawnie. To zasługa opon z kolcami, które są dozwolone w tych krajach i im bardziej przenosimy się na północ, tym więcej spotkanych aut jest w nie wyposażonych. W wielu miejscach w Polsce takie ogumienie bardzo by się przydało.

Panuje niestudzne przekonanie, że kolce niszczą nawierzchnię dróg, gdy nie ma śniegu. Współczesne opony z kolcami są tak konstruowane, że na twardej nawierzchni kolce „chowają się” w głąb opony i nie niszczą dróg. Jak taka opona może pomóc, o tym możemy się przekonać, gdy nasz pojazd nagle znajdzie się na

lodzie, a my nadal zachowujemy nad nim panowanie, możemy skutecznie skręcać i hamować.

## Powrót kolców?!

Warto zastanowić się nad cofnięciem zakazu używania okolicznych opon. Jeśli mamy tak śnieżne zimy jak w Szwecji, to powinniśmy mieć możliwość używania takich opon jak Szwedzi czy Finowie. Władze lokalne powinny mieć, a może nawet mają możliwość wydania zezwolenia na używanie zimą opon z kolcami. Wyobraźmy sobie jak to usprawniłoby i ułatwiło w niektórych rejonach pracę policji, pekaesu, leśników, karettek pogotowia, taksówek czy autobusów wożących dzieci do szkoły. Jeździłby szybciej i dużo bezpiecznie. Gwarantuję, że do zniszczenia asfaltu, którego tak się boją ustawodawcy, w ogóle by nie doszło. Przykład ze Skandynawii jest jasny i czytelny. Ten, komu zależy by sprawnie się poruszać samochodem zimą, mógłby zgodnie z prawem używać kolcowanych opon.

## Jesteśmy w Europie!

Będąc na dalekiej północy, w tamtejszej telewizji obejrzałem nawet wiadomości z Polski. Chodziło oczywiście o wielki karambol pod Poznaniem, który wydarzył się w ubiegłym tygodniu. Ponad 100 samochodów zostało uszkodzonych lub rozbitych. Kilkadziesiąt osób znalazło się w szpi-

talach, na szczęście nie było ofiar śmiertelnych. Będąc w kraju europejskim mogłem poczuć się jak Europejczyk. Proszę bardzo u nas też zdarzają się masowe karambole i do tego jakie! Od razu wpada na siebie setka aut. Jak wiadomo, takie wypadki są zimą zimą zachodnioeuropejskich autostrad. U nas wprawdzie autostrad jest jak na lekarstwo, ale przeciętny Szwed czy inny Europejczyk mógł odnieść wrażenie, że mamy autostrad sieć gęstą jak pajęczyna. Szkoda, że jak wreszcie odwiedzi nasz kraj, to kompletnie zmieni zdanie.

## Winni drogowcy!

Po powrocie do Polski zapoznałem się dokładnie z informacjami o tym słynnym w całej Europie karambolu. Uderzyły mnie reakcje ludzi biorących w nim udział oraz komentarze policjantów przybyłych na miejsce. Niektórzy poszkodowani zarzucali służbom drogowym, że na czas nie posypali drogi. Zarzut ten jest tylko częściowo słuszny. Zimą tradycyjnie służby drogowe są „chłopcem do bicia” dla polskich kierowców. Jest ślisko, nie wyhamowałem i rozbiłem auto — kto winien? Służby drogowe. Śnieg pada obficie, droga robi się biała, gdzie są drogowcy? Oczekuje się, że po Polsce będzie stale krążyć tysiące samochodów służb drogowych i pojawiać się natychmiast, gdy na drodze zaczynają

panować złe warunki, „biorąc za rączkę” błędzących we mgle kierowców.

## Jak sroka w gnat

Przybyła na miejsce karambolu policja, jak zwykle stwierdziła niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze. Była mgła i ślisko. Wystarczyło jedno zderzenie, żeby następne pojazdy wpadały jedno na drugie. Takie wypadki są częste w krajach, w których jest dużo autostrad i jeżdżą po nich w nieprzerwanych kolumnach tysiące pojazdów. Jest to cena, jaką się płaci za masową motoryzację. W Polsce należy spodziewać się coraz większej ilości takich wypadków.

Karambole to efekt stadnego zachowania kierowców. Jadąc jeden za drugim, monotonicznie wpatrujemy się tylko w swego poprzednika, jakbyśmy mieli na oczach przysłowiowe, końskie klapki. Gdy poprzedzający pojazd zacznie nagle hamować, z opóźnieniem reagujemy dopiero na jego światła stopu. Niestety często jest już za późno i wpadamy na jego tył. Podobnie zachowuje się kierowca jadący za nami i uderza w tył naszego samochodu. I tak dalej, i tak dalej. Częstą przyczyną karambolu nie jest wcale mgła, śliska nawierzchnia, czy też nadmierna prędkość, lecz bezmyślne (niczym sroka w gnat) wpatrywanie się w światła poprzedzającego nas pojazdu.

Hołek