

RAJDY

PECHOWA NOWA ZELANDIA



To był piękny rajd...

Fot. Foto 4

Z antypodów nie wracamy niestety w najlepszych humorach. Start całej polskiej ekipy okazał się dość pechowy. Sztuka i Kulig odpadli na skutek awarii, a Kuchar i ja wskutek wypadków. Pech jest tym bardziej dokuczliwy, że przygotowania do tego odległego rajdu pochłonęły ogromny wysiłek całych naszych zespołów. Pochłonęły też olbrzymie pieniądze. Tym razem wszystko poszło na marne. Taki jest sport. Nie ma co się obrażać, trzeba próbować dalej. Gorycz porażki umiłał nam jedynie fakt, że wokół nas roztaczały się przepiękne widoki nowozelandzkiej przyrody, która mimo kończącego się tam właśnie lata, wywarła na nas olbrzymie wrażenie.

◆ Rajd Nowej Zelandii, przez niektórych asów światowej czołówki określany jako ich ulubiony, okazał się imprezą niezwykle trudną, zwłaszcza dla debiutantów. Teoretycznie szutrowa nawierzchnia okazuje się być w praktyce betonowym podłożem posypanym po brzegach warstwą drobnych kamieni. Technika jazdy musi być z tego względu mieszana, choć bardziej asfaltowa niż szutrowa. Podobnie specyfikacja auta — asfaltowa, ale z użyciem szutrowych opon. Najważniejsza sztuka to jechać przetrartym przez poprzednie auta torem, prawie po gładkim betonie i uważać, żeby jak najmniej łapać zdradliwe, obsypane kamiennym żwirkiem podłoże.

◆ Mielśmy tylko dwa przejazdy zapoznawcze i to z bezwzględną kontrolą przestrzegania limitu prędkości, który wynosił 80 km/h. Kontrola odbywa się za pomocą satelitarnego systemu GPS, więc o żadnym naruszeniu przepisów treningu nie może być mowy. Najboleśniej przekonał się o tym słynny Carlos Sainz. Odczyt zapisu jego GPS wykazał trzy przypadki przekroczenia limitu prędkości. Choć najwyższe zarejestrowane wykroczenie wynosiło zaledwie 102 km/h, to Sainz został ukarany bardzo dotkliwie. Łączna kara to — bagatelka — jedenaście tysięcy dwieście dolarów. Nie pomogła stawa wielkiego mistrza. Przypadek Carlosa pokazuje, że w mistrzostwach świata nie miejsca na jakiegokolwiek odstępstwa od coraz bardziej rygorystycznych przepisów.

◆ Nigdy wcześniej nie jeździłem po takiej nawierzchni, więc pierwsze oesy starałem się maksymalnie dostosować swój, szeroki co by nie mówić, styl jazdy do tej specyficznej nawierzchni. Zapoznawczy przejazd trasy Toyoty RAV4 i to w wolnym tempie nie dawał specjalnego wyobrażenia, jak trzeba skutecznie jechać rajdówką. Czasy pierwszych oesów nie były rewelacyjne, ale ogólnie byliśmy coraz bardziej zadowoleni, bo stopniowo coraz lepiej wczuwaliśmy się w specyfikę rajdu. Już pierwszego dnia odpadło kilku groźnych konkurentów, w tym niestety Janusz Kulig, który padł ofiarą awarii nowiutkiego Lancera Evo 7, z najlepszej obecnie rajdowej stajni w grupie N, włoskiego Top Run.

◆ Drugi etap rajdu zaczynał się od najdłuższego w całych mistrzostwach oesu, który liczy prawie 60 kilometrów. Nic więc dziwnego, że z reguły jest to odcinek decydujący o losach rajdu. Naszym planem było zaatakowanie, wyprzedzającego nas o kilkanaście sekund, lidera mistrzostw Stiga Blomqvista. Już wydawało nam się, że widzimy kurz zostawiony przez Subaru Stiga, gdy nieco zbyt szybko zbliżyliśmy się do słynnego i niezwykle zdradliwego „zakrętu Kangasa”. Wjechałem w niego zbyt szeroko i jedyne, co mogłem zrobić, to szukać jak najlepszego miejsca do „ładowania”. Okazało się, że dokonaliśmy nie lada wyczynu, gdyż jako pierwsze z siedemnastu, w ciągu ostatnich pięciu lat, auto, nie wydychowaliśmy tam w przepaść, ale szczęśliwie wylądowaliśmy na skalnej półce, zaledwie dwa metry poniżej drogi. Choć samochód był w ogóle nie uszkodzony, o dalszej jeździe nie było już mowy.

Hołek

Praktyczne porady

Oponowe dylematy

W naszym klimacie decyzja o wymianie opon z letnich na zimowe i odwrotnie to prawdziwa loteria. Niczym w Rajdzie Monte Carlo, czy w wyścigach Formuły 1. Właściwy dobór opon jest podstawą późniejszego sukcesu lub przyczyną klęski. Podobnie na naszych drogach. Możemy wcześniej jesienią wymienić opony na zimowe, potem grzecznie jeździć całą zimą, wraz z nadejściem wiosny wymienić zimówki na letnie gumy, by następnego dnia paść ofiarą nawrotu zimy.

Kiedy zmieniać zimówki?

Wszyscy mamy już dość przedłużającej się zimy. Najbardziej dała się ona we znaki właśnie kierowcom. Gdy tylko zaczęło przygrzewać słońce, niecierpliwie posiadacze czterech kółek ruszyli do serwisów wymieniać opony z zimowych na letnie. Niestety pośpiech i nadgorliwość zostały skarcone. Jak to u nas często bywa, wczesną wiosną powrócił mróz i śnieg, nadgorliwcy pluli sobie w brodę, a niektórzy stali się dosłownie ofiarą powrotu zimy. Zapatrzeni w świeżo wymienione letnie opony, z oblodzonej drogi trafili wprost do warsztatów blacharskich. Jak sądzę zawiniło tu pewne nieporozumienie. Otóż większość poradników i fachowych pism motoryzacyjnych zaleca zmianę opon na letnie, gdy temperatura przekroczy 7 stopni. Rzeczywiście, było już kilka dni, gdy temperatura za dnia znacznie przekroczyła tę wartość. Lecz nie dotyczyło to wieczorów, nocy i poranków. Rzeczony 7 stopni dotyczy średniej temperatury dziennej, a nie temperatury maksymalnej w ciągu doby. Dopiero, gdy jest ciepło — rano, w dzień i wieczorem — można bez większego ryzyka zdecydować się na wymianę opon.

Najważniejszy element

Znaczenia dobrze dobranych opon do samochodu, rodzaju drogi i pory roku nie można nie doceniać. Opony to jedyne punkty styku samochodu z nawierzchnią, przenoszą wszystkie siły na drogę, za ich pomocą skręcamy, przyspieszamy i ha-



Krzysztof Hołowczyc

Fot. Archiwum

muujemy. Nie jest przesadą stwierdzenie, że jest to najważniejszy element samochodu. Nawet najlepszy pojazd pojedzie tylko tak dobrze, jak dobre ma opony. Od kilku lat obserwuję coraz większą „świadomość oponową” wśród polskich kierowców. Świadczy o tym sprzedaż opon, która rośnie pomimo kiepskiej sytuacji ekonomicznej i spadku sprzedaży samochodów. Już żaden kierowca nie twierdzi, że nie widzi różnicy między zimową i letnią oponą, że szkoda pieniędzy na wymianę gum. Rozsądek naszych kierowców jest widoczny. Nawet ostatnie, zbyt pośpieszne wymienianie opon z zimowych na letnie, świadczy o wzroście świadomości znaczenia opony dla bezpiecznej jazdy.

Trudny wybór

Budowa współczesnej opony jest bardzo skomplikowana. Kilkanaście warstw składających się z różnego rodzaju mieszanek gumowych, stalowego drutu i kordu. W jednej oponie stosuje się nawet kilkadziesiąt rodzajów gumowej mieszanek. Zwykły użytkownik widzi tylko kawał gumy w kształcie rury nawiniętej na koło, a o tym, że wewnątrz opony znajduje się warstwa kordu i stalowego drutu dowiaduje się wtedy, gdy zobaczy uszkodzony bok opony, z którego wystają jakieś nici lub druty.

Każda opona jest oznaczana szeregiem symboli świadczących o jej parametrach i właściwościach. Trudno wymagać od przeciętnego kierowcy, by świetnie orientował się w tej coraz bardziej skomplikowanej materii. Wybór opony może być więc nie lada dylematem.

Cena to nie wszystko

Na naszym rynku możemy spotkać opony kilkudziesięciu marek. Przeciętnemu kierowcy bardzo trudno rozeznaczyć się wśród tak bogatej oferty. Jakie opony wybrać? Na co zwracać uwagę? Trudno jest dać uniwersalną radę wszystkim kierowcom. Wybór odpowiedniej opony zależy od bardzo wielu czynników: od tego, jakie nasz samochód ma osiągi, czy jeździmy spokojnie czy dynamicznie, ile jesteśmy gotowi za komplet ogumienia zapłacić?

Na polskim rynku najważniejszym kryterium wyboru ogumienia ciągle niestety jest cena. Przestrzegam jednak przed specjalnymi okazjami, szczególnie, gdy dotyczą one opon mało znanych marek. Widziałem ostatnio bardzo tanie opony, które zrezygnowały z faktu, że są ogumieniem bieżnikowanym. Takich opon radzę unikać, są bardzo kiepskiej jakości. Z drugiej strony wysoka cena nie gwarantuje, że kupimy dobrą oponę. Niestety, o tym czy kupiliśmy odpowiednie opony prze-

konujemy się dopiero po przejechaniu kilku tysięcy kilometrów w różnych warunkach pogodowych. Nie ma opon doskonałych. Te, które świetnie radzą sobie w czasie deszczu, będą gorzej trzymały na suchym, gdy świetnie prowadzą auto po zakrętach, nie sprawdzą się na mokrym asfalcie. Dlatego nawet najlepsza opona to tylko dodatek do umiejętności kierowcy.

Zaufajmy fachowcom

Dobrze jest mieć swój zaufany serwis oponiarski, z którym współpracujemy przez lata. Nasz serwisant z pewnością dobrze nam doradzi, poznając coraz lepiej nasze potrzeby. Jemu zależeć będzie by dobrze obsłużyć stałego klienta, by dobrać opony, które spełnią jego oczekiwania. W takim warsztacie z reguły można przechować zimowy komplet do przyszłego sezonu, co z reguły jest sporym kłopotem dla osób nie posiadających garażu. Zaufajmy profesjonalistom, którzy śledzą rynek, odróżniają właściwości poszczególnych typów opon, wiedzą, czy dany model warty jest swojej ceny. Podobnie jest z nartami. Zawsze zdaje się na poradę fachowców, nigdy nie wybieram desek na własną rękę. Mam świadomość, że moja wiedza w tym zakresie jest tylko powierzchowna. Was też do takiej postawy gorąco namawiam.

Hołek