

RAJDY

PODIUM DLA CITROENA



Sebastien Loeb dopiął swego

Fot. wrc.com/mcklein

W niedzielę zakończył się Rajd Monte Carlo — najstarsze i najbardziej prestiżowe na świecie zawody samochodowe. Specyfiką tego rajdu są odcinki specjalne wysoko w Alpach, biegnące wąskimi drózkami po półkach skalnych i prawdziwa pogodowa ruletka niczym w słynnym kasynie. Pogoda w górach to zawsze loteria, więc do ostatniej chwili zawodnicy nie wiedzą, jaka będzie nawierzchnia oesu. Na jednym może być suchy asfalt, na następnym deszcz, na kolejnym śnieg lub lód.

◆ Trudno dobrać idealnie opony. Zwykle można wybierać tylko między złymi na dany odcinek, a jeszcze gorszymi. Wybór ogumienia to efekt ciężkiej pracy „lodowych szpiegów”, który często decyduje o końcowym sukcesie. Większość zawodników nie kryje, że nie lubi tego rajdu. Twierdzą, że bardziej o wyniku decyduje szczęście niż umiejętności. Mnie się wydaje, że szczęście zwykle sprzyja lepszym i bardziej przygotowanym. Na trasach Monte ciągle trzeba dokonywać wyboru, szukać granicy między przyczepnością, czyli utrzymaniem się na trasie, a szybkością, czyli dobrym wynikiem. Taki wyścig na granicy powoduje, że większość czołówek zwykle nie kończy rajdu wypadając z trasy i tracąc szanse na cenne punkty.

◆ W tym roku było podobnie. Już pierwszego dnia wypadł Tommi Makinen, który przymierzał się do piątego już zwycięstwa w Monte. Na tym samym oesie jego kolega z zespołu Subaru, zesztoroczny wicemistrz Petter Solberg, uderzył w skałę. Silnik zgaś i już nie dał się uruchomić. A tak dobrze mu szło, był drugi...

Od pierwszego odcinka specjalnego zdecydowanie prowadził mistrz świata Marcus Gronholm (Peugeot 206 WRC), który uzyskał sporą przewagę nad resztą stawki. Tempa dotrzymał mu tylko młody Sebastien Loeb (Citroen Xsara WRC), który, na skutek nałożonej przez sędziów kary, pechowo zajął w ubiegłorocznej edycji drugie miejsce, chociaż „czasowo” był najszybszy.

◆ Za plecami tej dwójki świetnie spisywali się Colin McRae i Carlos Sainz, obaj po raz pierwszy w Citroenach. Jeden z głównych faworytów — król asfaltów — Gilles Panizzi jeszcze przed startem otrzymał minutową karę za niezgodny z regulaminem przejazd treningowy i chyba na skutek tego obciążenia szybko uderzył w skałę, uszkodził Peugeota i przestał się liczyć w stawce.

◆ Drugiego dnia rajdu młody Loeb, niwelując stratę do kilkunastu sekund, tak „przycisnął” Gronholma, że ten wypadł z drogi i uszkodził zawieszenie. Wydawało się, że to już koniec, ale Marcus to prawdziwy „fajter”. Sam na trasie przez pół godziny naprawiał auto i... pojechał dalej. Ostatecznie zajął 13 miejsce i zdobył 1 punkt dla zespołu Peugeota. Ten jeden punkt, na koniec sezonu może być na wagę złota. Po wypadku Gronholma trzy pierwsze pozycje rozdzielili między siebie kierowcy Citroena i pomimo zacieklej ataków Markko Martina (Ford Focus WRC) dowieźli je do mety. Loeb, McRae, Sainz.

◆ Całe podium dla Citroena. Tego nikt się nie spodziewał, raczej oczekiwano kontynuacji dobrej passy kierowców Peugeota. Citroen osiągnął wszystko, co możliwe już w swoim pierwszym starcie w pełnym cyklu mistrzostw. To nieprawdopodobne. Taki obrót sprawy w Rajdowych Mistrzostwach Świata wszystkich cieszy. Będzie pasjonująca walka na następnych rajdach. Mam nadzieję, że w tym roku dla odmiany Citroen nie zdominuje całych mistrzostw. Wszystko wskazuje, że przed nami bardzo ciekawy sezon. Zapowiada się na wyrównaną rywalizację, bo przecież Peugeot, Subaru czy Ford łatwo nie złożą broni. Subaru zadebiutowało w Monte z nowym modelem Imprezy. Ford wkrótce zaprezentuje nową ewolucję Focusa, podobno bardzo, bardzo szybko. Oby w każdym rajdzie walka trwała do ostatniego oesu, obyśmy wszyscy mieli pod dostatkiem wrażeń do końca sezonu. **Hołek**

Samochód, łańcuchy i boks bagażowy

Wypad na narty

Narciarstwo, za sprawą jednego faceta z Wisły, stało się naszym sportem narodowym. Tak, tak, jak wynika z badań, już od dwóch lat to nie piłka nożna czy siatkówka, ale właśnie skoki narciarskie i ogólnie narciarstwo jest deklarowane przez Polaków jako ulubiony sport.

Oczywiście trudno jest praktykować ulubione skoki, wolimy je raczej oglądać w telewizji, ale pojeździć na nartach może prawie każdy. Trzeba tylko posiadać odpowiedni sprzęt i rozejrzeć się za śniegiem i wzniesieniami, w których za sprawą grawitacji i poślizgu, pomykać będziemy w myśl starego hasła „z górki na pazurki”. Sam uległem narciarskiej modzie i pomimo, że powinienem unikać sportów groźnych kontuzjami, od dwóch lat próbuję uroków „białego szaleństwa”.

Najlepiej samochodem

Właśnie zaczęły się zimowe ferie, więc kto żyw rusza na narty. Jak na narty to tylko w góry, jak w góry to tylko samochodem, bo mając do zabrania sporo ekwipunku to wprost idealny sposób transportu. Droga na południe daleka, dlatego warto zadbać o jak najlepszą kondycję naszego auta. Koniecznie sprawdzamy hamulce, zawieszenie i geometrię. Na śliskiej nawierzchni nawet niewielkie wady układu jezdowego mogą skończyć się niespodziewanym, niekontrolowanym poślizgiem i opuszczeniem drogi. Wtedy nici z białego szaleństwa i zimowej, górskiej opalenizny.

Nie wątpię, że zimą wszyscy jeżdżą na odpowiednich oponach. Zimowa opona to już połowa sukcesu, ale to nie wszystko. Jadąc w wysokie góry musimy się zaopatrzyć także w łańcuchy na koła. W Polsce, w górach jest kilkanaście dróg, na których istnieje obowiązek ich używania. Ale jeśli jedziemy do Austrii czy Szwajcarii, na większości górskich dróg musimy je mieć. Inaczej wzbudzimy zainteresowanie policji, która zajrzy nam głęboko do kieszeni.

Łańcuch, niekoniecznie złoty

Większość dostępnych na rynku łańcuchów jest przyzwoitej jakości. Starajmy się wybierać produkty renomowanych firm, wy-



Fot. Jacek Huszcza

konane z dobrego materiału. Dobry łańcuch nie musi być złoty (ta moda chyba już się kończy), wszak zakładamy go na koło nie na szyję. Wystarczy, że jest ze stali, najlepiej z manganowej z samonapinającym się mechanizmem.

Standardowym wymiarem łańcucha dla samochodów osobowych jest 12 mm (odległość, na jaką odstaje łańcuch od koła). W przypadku gdy nasze auto ma małe odstępy między kołem, a nadkolem i elementami zawieszenia, musimy wybrać łańcuch 9-10 milimetrów. Koniecznie sprawdzimy przed wyruszeniem w góry sposób jego mocowania na kole oraz działanie w jeździe po śniegu. Proszę pamiętać, że łańcuchy nie zastąpią opon zimowych, są tylko ich uzupełnieniem.

Gdzie narty?

Samochód jest już gotowy do drogi, zostaje nam tylko załadowanie sprzętu. No właśnie, gdzie umieścić narty? Jest kilka sposobów ich przewożenia. Najprościej przewozić je wewnątrz samochodu. Na to mogą sobie pozwolić tylko samotni posiadacze dużych aut. Ci, którzy jadą z rodziną, muszą narty umieścić na dachu. Mogą

to zrobić na dwa sposoby: za pomocą specjalnych uchwytów mocujących narty lub w boksach bagażowych. Oba te sposoby wymagają zamontowania na dachu naszego samochodu systemu nośnego, złożonego z dwóch poprzecznych belek, do których możemy zamontować różne urządzenia bagażowe. Najlepiej wybrać system nośny firmy z narciarskim doświadczeniem. Mamy wtedy gwarancję, że został wykonany z dobrych materiałów, łatwo się montuje, nie niszczy relingów lub rynienek.

Co wybrać?

Ja jestem zdecydowanym zwolennikiem boksów bagażowych. Zmieścimy w nim narty, deskę, kijki, buty i wiele innych przedmiotów potrzebnych na zimowym urlopie. Możemy używać go także latem, np. wożąc narty wodne lub inne bagaże. Jesteśmy spokojni o rzeczy umieszczone na dachu, są odpowiednio chronione przed złodziejami i kapryśnymi pogody.

Przeciwnicy boksów zarzucają im duży opór powietrza i szum w czasie jazdy. Nie dotyczy to jednak nowoczesnych bagażników. Są one badane i te-

stowane w tunelach aerodynamicznych. Wyposażony w taki boks samochód stawia mniejszy opór powietrzu, niż gdyby był bez niego, tylko z samymi belkami bagażowymi na dachu. No i żadnych gwizdzących czy szumów, które towarzyszą podczas jazdy posiadaczom zwykłych uchwytów.

Uwaga garaż!

Niezależnie jak przewożymy narty musimy pamiętać, że samochód ze sprzętem jest znacznie wyższy. Wjeżdżając lub wyjeżdżając z garażu, bądźmy szczególnie ostrożni, by nie zawadzić bagażnikiem o jego sklepienie. Uwaga zwłaszcza na parkingi podziemne! Często się zdarza, że po długiej podróży zapominamy o wiezionym bagażniku, otwieramy pilotem garaż i rutynowo, dość szybko do niego wjeżdżamy. Wtedy rozlega się łomot zrywanego bagażnika, chrzęst łamanych nart i pogiętego dachu. Na nartach trzeba być ostrożnym cały czas od wyjazdu z domu, przez zjazdy na zboczach, aż do szczęśliwego powrotu.

Życzę wszystkim mocnych wrażeń na stokach, no i... „połamania nart”.

Hołek