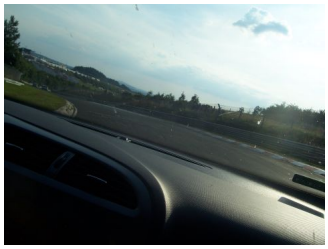
Ścigałem się w zielonym piekle



Pięknie położony wśród lasów malowniczych gór Eifel. Zwie się go zielonym piekłem. Tak nazwał go trzykrotny mistrz świata Formuły 1 Szkot Jackie Stewart. Miał rację, 165 trudnych zakrętów i liczne pułapki na długości 21 kilometrów. Istna karuzela, nie do zapamiętania dla żadnego kierowcy. Jeżeli ktoś jest zwolennikiem ekstremalnie szybkiej i trudnej jazdy, bądź po prostu uzależniony od adrenaliny, powinien tam pojechać.

Gdy oznajmiłem, znanemu kierowcy wyścigowemu **Maciejowi Marcinkiewiczowi z Olsztyna**, iż zamierzam wybrać się na
Nurburgring,
na pętlę północną
Nordschleife
, ten ostrzegł mnie, „Tylko uważaj, tam nie ma żartów, zakrętów nie widzisz i nie wiesz co za zakrętem. A nie zapamiętasz tego. Bardzo łatwo wylecieć i koniec". Oto najtrudniejszy tor wyścigowy na świecie. Nordschleife, północna pętla niezwykle wymagającego toru Nurburgring położonego w
górach Eiffel
, niedaleko
Bonn i Kolonii
.

Trochę historii

We wczesnych latach dwudziestych w górach **Eiffel** organizowano wyścigi samochodowe na publicznych drogach. Były jednak niebezpieczne. Postanowiono wybudować tor, który otwarto wiosną 1927 r. Tor miał początkowo długość 28,2 km, szerokość 8 do 9 metrów i 174 zakręty. Nowo wybudowany tor był najprawdopodobniej największym i najwspanialszym zbiorem wszelkiego rodzaju pułapek dróg i zakrętów, jaki kiedykolwiek w historii został zbudowany przez człowieka. Amerykanie budują proste owalne tory , które są jak stadiony i ścigają się jeżdżąc tylko w lewo. W europie to niemożliwe. Tu najciekawsze są tory wyglądające jak alpejska droga. Nordschleife swą złą sławę zawdzięcza tysiącom wypadków i ofiar śmiertelnych, a także wielkim pojedynkom największych mistrzów kierownicy. Wygrywał tu wielokrotnie Juan Manuel

Fangio, John Surtess, Jacky Ickx, czy Jackie Stewart. W 1976 r. Niki Lauda chciał namówić innych kierowców do bojkotu wyścigu, lecz nic z tego nie wyszło. Wystartował i odniósł najstraszniejszy w swej karierze wypadek, gdzie zaczął się palić. Skutki czego widać na twarzy kierowcy do dziś. To najbardziej ugruntowało legendę toru. Po tym wypadku przerobiono na potrzeby **F1** pętlę południową **Sudschleife** i stała się jednym z najbezpieczniejszych torów w kalendarzu F1.



Seat Leon Cupra: Usportowiona wersja hatchbacka.

Najszybszy z seryjnie produkowanych Seatów;

-

Silnik; 2,0l turbo benzynowy 240 KM

-

Koła; 18 cali

-

Opony; 225/40/18

-

Masa; 1370 kg

-

Skrzynia biegów; 6 biegowa

-

Przyspieszenie 0 – 100 km/h; 5,9 sek

-

Prędkość maksymalna; 250 km/h

Seat Leon ma sztywne zawieszenie i sportowe fotele, mocno trzymające pasażerów na boki. Bardzo dobrze wyprofilowaną, grubą kierownicę. W dziennikarskich testach różnych magazynów wygrało z Renault Clio Sport, VW Golfem GTI i Hondą Civic Type R.

Nordschleife zostało skrócone do 20,8 km. Na tym odcinku rekordowo pojechał w 1983 r. **w Porsche 956 Stefan Bellof,**
kierowca
F1
w czasie 6,11’13sek, co daje średnią 201,76 km/h. Rekord do dziś nie pobity.

Od początku istnienia toru zakwalifikowano go jako drogę publiczną. Wjechać tam może każdy i nie ma liczby i rodzaju dopuszczonych użytkowników. Wjeżdżają nawet wycieczki w autokarach pełnych turystów. Są nawet znaki drogowe mówiące o trudnych zakrętach i ...ograniczenie prędkości nieopodal miasteczka Adenau. Są ustalone godziny, w których każdy turysta może tam wjechać. W pozostałym czasie wiele marek samochodowych nieustannie testuje swe wyroby ulepszając zawieszenie i układy hamulcowe. Nieopodal toru swe centra testowe mają jaguar, audi, aston martin i BMW. Także wiele zespołów wyścigowych ma tu swe siedziby.

Królowa Ringu

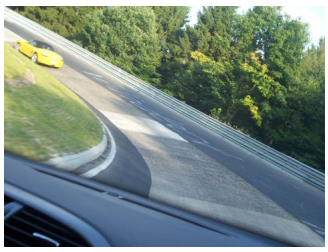
Miała pół roku, gdy po raz pierwszy przejechała **Ring** na tylnym siedzeniu samochodu ojca. Siedemnaście, gdy po raz pierwszy go pokonała, tym razem samochodem matki. Dwa lata później ustanowiła rekord okrążenia 8,16 sek jadąc
Fordem Sierra Cosworth.
W 1996r. została pierwszą kobietą, zwyciężczynią słynnego
wyścigu 24h Nurburgring
. Młoda i atrakcyjna Sabine Schmitz, uwielbienie fanów zdobyła jeżdżąc
Ring-Taxi
w
BMW M5
i wożąc turystów. Zwykle przy biurze
BMW Ring-Taxi
gromadzi się spory tłum fanów oczekujących na Sabine, by porozmawiać i zrobić zdjęcie. W tym roku w słynnym wyścigu
24h Nurburgring
była trzecia. Ja też przez kilka dni będąc na torze kręciłem się koło biura Ring Taxi, lecz
Sabine Schmitz
się nie pojawiła.

Królowa Ringu
jest tylko jedna!

No to jazda

Wkładamy bilet do automatu, i... ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po 300 metrach szykana z opon, już można pędzić. Szybko mamy ponad 200 na liczniku na piątym biegu. Wrzucamy szóstkę i można żwawo jechać, bo 400 metrów przed nami nieźle jedzie Subaru Impreza. Szybko dojeżdżamy do styku pętli północnej i południowej. Tam odbywają się międzynarodowe zawody starych samochodów. Jakie piękne auta przyjechały dziś i tysiące entuzjastów motoryzacji w wielu niesamowitych samochodach. Tymczasem Seat okrutnie rwie do przodu. Trzyma się drogi jak przyklejony. Nie spodziewałem się, iż będzie aż tak dobrze jechał. To niesamowite. Po niecałych dwóch kilometrach jesteśmy tuż za Subaru. Z napędem na cztery koła i dwustoma kilogramami więcej Subaru nie ma

szans z Seatem. Mam bardzo lekką pilotkę. Na tym krętym i szybkim torze jednak będzie trudno go wyprzedzić. Obaj szybko dochodzimy jakąś grupę aut, dwa Focusy, Golf, Porsche 911 Opel i Mini. Wszyscy nas widzą i powoli puszczają. Pędzimy tuż za zderzakiem Subaru. Nie znam toru, lepiej jechać za nim. Wyrzucające zakręty, bariery tuż przy torze, szczyty i nierówności hamują zapędy. Chciało by się pojechać prędzej, lecz nic nie widać. Za nami procesja wyprzedzonych aut. Wreszcie Subaru trochę odpuszcza. Prędko go wyprzedzam. Na tym torze to nie oznacza, że będę jechał szybciej, bo nie wiadomo, co za chwilę mnie czeka. Po chwili pędzi stare, bardzo stare BMW M3. Chłopcy są prędcy, mają klatkę bezpieczeństwa i kaski na głowach. Umieją jeździć i znają tor. Daję się wyprzedzić. Utrzymuję się z kilometr za nimi. Jest bardzo szybko. Subaru znikło za zakrętami, nie ma go w tylnym lusterku. Nadchodzi pętla w prawo, zdradliwa. Za chwilę Karrusell,
słynny zakręt mocno wyprofilowany typu
„Daytona”
.



Wpadamy szybciej niż BMW, szybko go dochodzimy, niemal wjeżdżając mu w bagażnik. Siła odśrodkowa niesamowicie dociska do foteli przy tak dużym pochyleniu zakrętu. Pełne obciążenie zawieszenia i nic się nie dzieje. Nasz Seat wytrzymuje wszystko. Staram się utrzymać tuż za nim w szybkiej partii zakrętów. Wpadamy bardzo żwawo na ponad półtorakilometrową niezwykle szybką partię prostych i łuków przez szczyty i siodła. Za BMW mogę jechać z maksymalnym zaangażowaniem na piątym biegu. Wrzucam szóstkę i patrzę na prędkościomierz. Jest 250 km/h na spadaniu w dół. Hamowanie do zakrętów w dół. Spadamy lewy do prawego. BMW trochę uciekł. Dużo kibiców, to 16 kilometr. Hamowanie za hopą, za późno! Na wejściu w prawy zakręt przegrzane, seryjne opony nie przytrzymały. Jedziemy bokiem, walcząc. Wpadamy w żwir bokiem, pięknie nas to wyhamowuje. Prawie się ocieramy o barierę z opon. Na szczęście ta jest dużo dalej niż na poprzednich zakrętach. Przez trawę na asfalt, redukcja biegu i dalej do źle, odwrotnie wyprofilowanego lewego w górę. Leon tak szybko przyspiesza, że znów jest za szybko. Obraca nas na asfalcie i wpadamy na trawę. Szczęście, iż bariera znów daleko. Chyba złapaliśmy gumę. Przypominam sobie słowa Maćka Marcinkiewicza. Gdy ruszamy dochodzi nas Subaru i cała reszta, co za wstyd! Trzeba wjechać na asfalt, by posłuchać co stuka, jak prowadzi się auto. Na szczęście nic nie stuka, gumy nie złapaliśmy. Do mety przez piękną, szeroką partię zakrętów jedziemy bardzo spokojnie, także przez hopę i zakręt w prawo na siedemnastym kilometrze. A szkoda! Trochę przyspieszamy przed ostatnimi zakrętami przed ostatnią

prostą.



Na prostej do mostku już pędzimy. Czas 10,34’6 mógł być o ponad 35 sekund lepszy gdybyśmy utrzymali się w zasięgu wzroku za BMW. Odpoczynek, schłodzenie auta i drugie kółko. Tym razem jedziemy spokojnie za kilkoma Porsche 911, lecz dużo spokojniej. Niektóre z nich się wloką i trzeba je wyprzedzić, lecz bez szaleństwa. Dochodzi nas prędkie, stare Porsche 928. Nie mamy ambicji, by się go trzymać. Ale Karrusell przechodzimy, jak poprzednio, na maxa, szybciej niż wszyscy. Ale fajnie! Czas 10,25’9 przy bardzo spokojnej jeździe. To dobrze wróży. Następnymi razy trzeba się do kogoś przykleić, kto dobrze jedzie, by zejść poniżej 10 minut. Seat na pewno to potrafi. Samochód ma jeszcze duże rezerwy. Wykonujemy kolejne kółka, bardzo wolno, by poznać układ toru i optymalne tory jazdy. Znów szybkie okrążenie po kilku spokojniejszych. Hamulce wytrzymują doskonale, lecz seryjne opony studzą nasze ambicje po kilkunastu kilometrach. Czas 10,12’8 to wszystko co możemy wycisnąć z seryjnego auta, nie znając dogłębnie toru. Wracamy na tor za kilka dni. Trzeba coś wymyślić. Następne trzy okrążenia poświęcamy na opisane trasy rajdowym opisem. Jak przystało na starego

pilota rajdowego szybko uczę żonę opisu i sprawdzam, czy zrozumiała. Do tej pory dzielnie jechała na prawym fotelu. Mimo, iż ona ma wiele wątpliwości odnośnie tego rozwiązania, szybko się uczy.

Znów szybkie kółko. Przy opisie nie muszę zgadywać co jest za kolejnym szczytem, za następnym zakrętem i zwalniać niepotrzebnie. Mam precyzyjnie opisane hamowania i pułapki. W każdej chwili wiem, na którym kilometrze jesteśmy. Bez szaleństwa osiągamy 9,58'2. Choć było bardzo szybko. Musimy wymyślić coś jeszcze! Ale co tu zrobić? Trzeba stuningować auto! W naszym wypadku oznacza to wyrzucenie wszystkich dywaników, które luźno są włożone, tylnych foteli, koła zapasowego i narzędzi. Dopompowujemy nieco przednie opony, nie ruszając tylnych, by lekki tył na zakrętach i hamowaniach nam nie skakał jak piłka. Wyrzucam także swój kalendarz i ciężką torebkę żony z kosmetykami. Po co jej taki odważnik?!

Trzeba jeszcze trochę sprytu. Czekamy przed bramką wjazdową na kogoś, kto rokuje, iż będzie mógł jechać szybkim tempem. Obserwujemy kolejne rasowane golfy, stare ople calibra, cała plejada subaru imprez i „miśków" lancerów z Wielkiej Brytanii, lotus elise i chmara różnych BMW M3. Są dwa ferrari, oczywiście czerwone. To nie partnerzy, ani przeciwnicy. Na pewno będą oszczędzać sprzęt wart nie wiadomo ile. Puszczamy ich wszystkich, niech jadą. Kilka dni temu widziałem na parkingu niebotycznie drogiego moslera z silnikiem o ogromnej mocy, a potem obserwowałem jak gość woził się przez kilka okrążeń. Po ryku silnika było słychać, iż kierowca boi się rozwinąć pełną moc. Aż żal słuchać i patrzeć. Czekamy nadal. Są, wjeżdżają chłopcy w starym, białym BMW M3, ci sprzed kilku dni. Byli szybcy. To Szwajcarzy, jak odczytuję z rejestracji. Ustawiamy się by wjechać przed nimi. Tak jesteśmy trzy auta przed i pędzimy od startu jak nigdy dotąd. Długa prosta i siodło na lewym łuku. Wspaniale wciska w fotel. Hamowanie przy lewej bandzie i sekwencja dość wolnych zakrętów, prawy-lewy-prawy do łącznika z pętlą południową. Trzeba jechać optymalnymi torami, szeroko wypuszczając na wyjściach z zakrętów. Jest o dziwo bezpiecznie. Mogę być pewny seata, iż nie zrobi niespodzianki w nieoczekiwanym momencie. Wyprzedzamy kolejne, nie wiem, które porsche 911. Po ośmiu kilometrach dwa sennie podążające ferrari. Na szczęście tu jest pełna kultura. Wszyscy patrzą w lusterka i dają znać kierunkowskazami, że dają się wyprzedzić. Aż strach pomyśleć, co będzie, gdy ktoś nie spojrzy w lusterko. Niesamowicie pędzi jakieś stare mini z klatką. Widać musi być nieźle przygotowane. Wyprzedzamy mini na hamowaniu do jakiegoś nawrotu. Chłopcy przypatrują się nam bacznie. Ople gsi, golfy gti i podobne auta objeżdżali dotąd jak widziałem przed chwilą. Od dwóch kilometrów w oddali w lusterku widzę szwajcarów. Tak łatwo nas nie dochodzą. Adrenalina nam skacze, pilotka dyktuje podniesionym głosem, bym usłyszał. Przed prawym nawrotem do Karrusell BMW nas dochodzi, lecz nie mogą wyprzedzić. Robią to dopiero za nawrotem patrząc się na nas uważnie. Rzut oka na nich, oni na nas i już wiem też czytają trasę z notatek. W Karrusell wchodzimy niezwykle prędko tuż za nimi i znów przyspieszam przy wyjściu będąc niemal na ich bagażniku. Staram się utrzymać za nimi. Odelżony Leon Cupra przyspiesza niesamowicie, także przy wyższych prędkościach. Hamuje

jeszcze skuteczniej. Przez to łatwiej nam się utrzymać za Szwajcarami. Znów długa prosta z lekkimi łukami, siodłami i szczytami. Idziemy na sto procent. 250km/h osiągamy dużo wcześniej. Dochodzi szesnasty kilometr, trzeba uważać na opony. Jestem czujny. Zakręty trochę spokojniej, uważam na optymalny tor jazdy. Na prostych nadal na maxa. Kilka ciekawych zakrętów, mała karuzela, gdzie znów dochodzimy nieco oddalone BMW. Na końcu toru jest nieco szerzej i bariery dalej. Kilka szybkich łuków, i trzeba w ostatni prawy wejść jak najszybciej by do mety z jak największą prędkością dojechać. Osiągamy 250km/h i metę. Potem łagodnie zwalniając. Na tym wybiegu zrównujemy się z BMW. Przypatrujemy się sobie bacznie. To było szaleństwo, oboje jesteśmy mocno spoceni, w aucie gorąco. Czas 9,42'2 to jak na nasze możliwości w tym seryjnym samochodzie to chyba wszystko. Przejeżdżamy jeszcze ponad kilometr za parking, wolno nie zatrzymując się by schłodzić hamulce, opony i turbinę. Nie myślalem, iż taką frajdę sprawi zmęczonemu kierowcy wolna jazda. Parkujemy po kilku minutach, maska w górę, niech silnik trochę pochodzi. Po paru minutach pojawia się stary fiat X1/9. Dziś to klasyk. Wyprzedzaliśmy go na okrążeniu. To Brytyjczycy, ojciec z synem. Nawiązujemy rozmowę, pokazują video z przejazdu. Kierował syn, to jego pierwszy raz na Nordschleife. To auto ma tylko 100 koni, i słabsze hamulce niźli obecne samochody, więc jechali powoli. Pokonali tor w niemal 12 minut. Pytali się co to za nalepki z logo Gentleman? Dałem im jeden egzemplarz miesięcznika i powiedziałem, że z pewnością jakiś polak w Londynie im przetłumaczy. Patrzyli na nas z niekłamanym szacunkiem, potem pokazując pismo innym Brytyjczykom. Szwajcarzy pojechali na następne kółko, uśmiechając się i machając z daleka przyjaźnie. A my do domu. Teraz 1200 kilometrów do Warszawy, z czego większość po niemieckich i trochę po polskich autostradach to będzie spokojna jazda. Seat na pewno dowiezie nas szybko i bezpiecznie.

Robert Kisiel wielokrotny **mistrz Polski w wyścigach samochodowych** ścigał się seatem leon i bił seryjną cuprą rekord Polski prędkości jazdy z zawiązanymi oczami. Wypowiada się o seryjnym leonie cupra: „Oczywiście do jazdy wyścigowej auto ma dwa ograniczenia. – Opony tracą swe parametry i należało by wymienić je na bardziej sportowe. – Kwestia doboru twardości zawieszenia, auto seryjne musi być kompromisem do jazdy na normalnych drogach. Inne elementy, skrzynia biegów, hamulce, moc silnika, sztywność nadwozia są zadowalające. Po niewielkich zmianach auto nadaje się do sportowej jazdy."



Na koniec jeszcze jedno pozytywne zaskoczenie. Cała trasa z Warszawy do zachodniej części **Niemiec** i z powrotem przez **Berlin** to 3970 km wraz z jazdami po torze. A zużycie paliwa średnio wyniosło 10,2 l/100km. Należy pamiętać, iż seat ma wysilony turbodoładowany silnik o mocy 240 KM, który mimo, że jest bardzo elastyczny, to lubi wysokie obroty. Na autostradach w Niemczech rzadko przekraczaliśmy 200/h, ale stwierdziłem, że zużycie oscyluje w granicach 10-11 litrów, gdy na szóstym biegu podróżujemy ze stałą prędkością między 120 a 160 km/h. W pierwszą stronę gdy złapaliśmy gumę i kilkaset kilometrów przejechaliśmy na kole dojazdowym jadąc dość wolno średnie zużycie paliwa wyniosło 8,5l. Leon to bardzo dobry wyrób, firma seat od kilku lat zbiera nagrody za design nadwozi i bezawaryjność. Piękna linia nadwozi seata podoba się wielu. Poza awarią koła auto dzielnie zniosło wszelkie dość ekstremalne próby torowe i dowiozło nas do domu. Może kiedyś będzie można jeszcze porównać je z innym na **Nurburgringu**.

Wielka turystyka i **podróże**, **wyprawy** to coś, do czego ten **Seat** się nadaje, a gdy chcemy **adrenaliny**, **wyścigi samochodowe** to jego **żywioł**.

Tekst i zdjęcia: Mirosław Wdzięczkowski

Zobacz także;

SEAT IBIZA CUPRA

VW W NORWEGII

AUDI A7 W CHILE

WYŚCIGI W BARCELONIE