International GT



Open na Imoli

To jest jak powrót do źródeł, do domu. Światowa seria prestiżowych wyścigów International GT Open dotarła w kolejnym wyścigu do Italii na słynny tor Imola. Tor bardzo zasłużony dla Formuły 1, na którym kilkadziesiąt razy odbywały się te najszybsze zmagania w Grand Prix San Marino, Europy i raz Italii. Na półwyspie apenińskim bardziej legendarny jest tylko pod Mediolański Monza. Imola poza wspaniałą kartą ma też na sobie piętno jednego z najtragiczniejszych weekendów wyścigowych w historii, kiedy zginęli Roland Ratzenberger na treningach i trzykrotny Mistrz Świata Ayrton Senna w wyścigu. Rubens Barichello cudem uszedł z życiem po uderzeniu w bandę przy 290km/h. Gentleman skorzystał z zaproszenia na wyjątkowy, ale bezpieczniejszy niż niegdyś weekend.

W dodatku kibicujemy załodze, w której startuje Polak.



Int. GT Open poza wyjątkowym prestiżem wynikającym licznej obecności marek aut sportowych ma też prestiż z racji wielkiego zainteresowania elit. To nie są wyścigi młodzików w małych, tanich autach. Są tam poważni kierowcy i tacy sami kibice. Auta są nie na każdą kieszeń. Ferrari w specyfikacji GT3 to kilkaset tysięcy euro, a w szybszej i bardziej profesjonalnie przygotowanej GT2 to dwa razy więcej. Zainteresowanie prasy, i także licznych telewizji świadczy o randze imprezy. To jedna z najważniejszych serii wyścigowych na świecie. Cieszy fakt, iż my także mamy swojego przedstawiciela wśród elity kierowców. To biznesmen, gentleman Michał Broniszewski z Warszawy. Miesięcznik Gentleman przeprowadził z nim wywiad w marcowym wydaniu. Po ubiegłorocznym sukcesie, zdobyciu Mistrzostwa Świata GT3

w parze z Austriakiem Philippem Peterem. W tym roku panowie poszli wyżej, do klasy GT2. To zdecydowany skok jakościowy.







Kessel Racing;

Szwajcarski zespół wyścigowy z Lugano. Obsługuje załogi startujące w Ferrari Challenge, Maserati Cup, Mistrzostwa Italii i International GT Open. We wszystkich działach pracuje około 100 osób. Na wyścigi jezdzi około 30-40 osób. Kessel jest dealerem takich marek jak Maserati, Bugatti, Ferrari, Rolls Royce, czy Bentley. Buduje auta wyścigowe klasy GT i sprzedaje klientom.



W sobotę mamy dwie kwalifikacje. Ten z kierowców, który startuje w pierwszej kwalifikacji, także startuje do pierwszego wyścigu. Tak samo z drugim wyścigiem. Pierwszy wyścig 70 minut jest po południu w sobotę, drugi po południu w niedzielę.

Jedzie 40 minut swojej zmiany. Zamiana kierowców płynna i szybka. Tylko zacięło się urządzenie do tankowania. Tracą 6 sekund. Michał przy wyjezdzie z boksu wciska się przed niebieskiego Aston Martina. Inni też zjeżdżają. Jest drugi, a po wizycie lidera w depo pierwszy. Jednak widać, iż nie może utrzymać tempa. Traci dystans. Auto gorzej się spisuje. Auto jest po prostu nieco wolniejsze od konkurentów. Powoli dochodzą go Porsche i Ferrari. Musi ich puścić, są wyraźnie szybsi. Nad czarnym Fordem GT ma jednak dużą przewagę. Kończy piąty, ale niezadowolony.




Città
di Imola
Enzo e Dino Ferrari

Tekst i zdjęcia; Mirosław Wdzięczkowski

Michał Broniszewski zapytany który raz tu startuje i jaki ma ulubiony tor mówi; „Jestem na Imoli drugi raz. Ulubiony tor to belgijski SPA-Francorchamps ze słynnym zakrętem Eau Rouge. To najlepsza sekwencja zakrętów na świecie.

Imola także nie ma się czego wstydzić. Duża różnica wzniesień, szybkie spadania i długie proste dają radość z jazdy. Gratulujemy naszemu utalentowanemu kierowcy, jego partnerowi, oraz zespołowi szwajcarskiemu. Będziemy się przypatrywać następnym startom.

W międzyczasie drugie wyścigi innych formuł. Temperatura dobija do 30 stopni. Straszny wypadek tuż po starcie wyeliminował aż 7 pojazdów jednomiejscowych. Będzie gorący wyścig. Mechanicy przygotowują ostatnią kosmetykę auta. Nasi zawodnicy będą musieli się przebijać z połowy stawki, co jest dużym wyzwaniem. Można za kimś utknąć.

Tuż po starcie idą pełną ławą. Z tyłu za Michałem na pierwszej prostej Audi R8 lekko trąca się z Aston Martinem. Następuje seria kolizji w mgnieniu oka. Auta obijają się o betonową ścianę i wracają na tor. Porsche hamuje, za nim Ferrari już nie może. Uderza w Porsche. Cztery auta zostają unieruchomione po przejechaniu w wyścigu zaledwie 400 metrów. Obsługa prędko się uwija, sprzątając pozostałości z toru. Wznowienie, Michał przebija się do przodu. Po dwóch okrążeniach zjeżdża na szybką zmianę kierowców. To ryzykowne zagranie strategiczne. Lepiej zmienić kierowców zanim stawka się rozciągnie. Jest dobrze, płynna zmiana i Philipp wyjeżdża za innym Ferrari, który zrobił tak samo. Ci, którzy zdecydowali się zjechać później, wracają na tor za Austriakiem. On jedzie jak nawiedzony, sam potem mówi, że dwa razy przy wyprzedzaniu mocno zaryzykował. Wbija się na trzecie miejsce, jest podium. Michał jest szczęśliwy. Zespół też. Dzięki doskonałej strategii i takiej jezdzie mogą świętować. Nikt by nie pomyślał, iż można na podium dojechać z 18 miejsca.

...zaczęła się od 20 minutowego Warm Up. Kessel Racing pierwszy sezon używa nowego, dopiero zbudowanego Ferrari. Postanowili zmienić wiele nastawów, usztywnić zawieszenie do porannego treningu z wyścigowymi ustawieniami auta. Philipp zrobił czwarty czas. A Michał wyszedł niezwykle zadowolony. Samochód prowadził się bez porównania lepiej. Mówi Philipp Peter; „Jest znacznie lepiej. Ferrari reaguje łatwiej i precyzyjniej na polecenia kierowcy. Czekamy na wyścig”.

W depo rozmawiamy o tym, iż auta GT2 są czułe na ustawienia. Nawet co trzy okrążenia można mieć diametralnie inny czas. Zależy to od nagrzania i zużycia opon, oraz od warunków pogodowych. Każdy tor ma też inną przyczepność asfaltu. Mimo to polski kierowca zmęczony mówi nam; „Mam przyjemność z jazdy, bo poskromiłem diabła”.

Gorąca niedziela.

Po południu wyścig ze startu lotnego. Przed nim wyścigi innych serii. Formuła 2000 jest szybka i głośna.

Startuje Philipp, nie ma falstartu. Atakuje pierwszą pozycję. Bezskutecznie. Wkrótce trochę traci, choć widać, że nadrabia umiejętnościami i ambicją. To przecież zawodowiec. Ma 41 lat, karierę zawodniczą od 18 lat. Wiele sezonów sukcesów w różnych seriach. Prowadzi w wyścigu inne czerwone Ferrariinnego zespołu. Powoli po trzecim okrążeniu dochodzi Philippa Porsche. Musi się bronić. Jego walka przykuwa zainteresowanie telewizji. Po co pokazywać tego z przodu, jadącego spokojnie. Jednak po kilku okrążeniach jakby gorzej spisywało się żółte Ferrari Philippa. Musi bronić się wściekle. Nie daje rady, spada na trzecią, potem czwartą pozycję.

Rozpoczynają się kwalifikacje. Philipp jedzie dzielnie, chyba nastawy są nieco lepsze. Wykręca drugi czas. Super, zespół jest zadowolony. Potem rusza Michał. Próbuje się wjeździć, lecz dwa razy ktoś go blokuje. Musi zjechać z idealnej linii jazdy. To odbija się na czasach. Ostatnie okrążenie, by zrobić doskonały czas. Zjeżdża o dwa centymetry za daleko na krawężnik. Blokuje koło i spłaszcza oponę. Może zapomnieć o doskonałym czasie. 18 miejsce startowe w niedzielę. W niedzielę będzie niezła zabawa, by przedostać się do czołówki. Ta w kwalifikacjach jest niezmiernie wyrównana. Trzech, czterech kierowców mieści się w 0,3 sekundy.

Ogromną rolę w kwalifikacjach i wyścigu gra dobór opon. Wszystkie zespoły dostają na każdy wyścig opony tylko od jednego producenta, Dunlopa. Na każdy tor producent przygotowuje inny zestaw mieszanki gumowej. Inna jest charakterystyka prowadzenia pojazdu.

Jeżdżą z dużymi nalepkami na przedniej szybie – Grazie Loris. To w podziękowaniu zmarłemu w połowie mają Lorisowi Kesselowi, właścicielowi zespołu.

Piękna sobota

Ranek budzi się pięknym słońcem i rześkim powietrzem. Miasteczko Imola jest zbudowane wokół toru. 40 kilometrów od Bolonii i 85 od kurortu Rimini. Wokół są liczne wzgórza. Niesamowite jest to, iż domy i wille zbudowano tuż za torem wyścigowym. Można z nich oglądać wyścigi, a już na pewno słuchać. Nawet, gdy się tego nie chce. Jest ładnie i pełno zieleni.

Tor Imola-historia;

Autodromo Enzo e Dino Ferrari. Zlokalizowany w niedużym miasteczku Imola nad rzeką Santerno w prowincji Emiglia Romagna. Czterech lokalnych entuzjastów zaproponował połączenie dróg i testowanie samochodów nieodległych fabryk Ferrari, Lamborghini i Maserati. Budowę rozpoczęto w marcu 1950r, zakończono dwa lata później. W kwietniu 1953r odbył się pierwszy wyścig motocyklowy. Dokładnie rok później samochodowy. W kwietniu 1963r rozegrano niezaliczany do mistrzostw pierwszy wyścig F1. Wygrał Jim Clark w Lotusie. W 1979 rozegrano Grand Prix Italii. Od 1980 do 2006 Grand Prix San Marino odległego o 80 kilometrów. Najwięcej GP wygrał Michael Schumacher – 7. Wśród producentów Ferrari i Wiliams – 8 zwycięstw.

Przyglądamy się piątkowym treningom i pracy mechaników. Gdy podchodzę do bandy na

prostej startowej, zdumiewa mnie fakt, że te auta są o wiele szybsze niż sobie wyobrażałem. F1 widać, iż jest zdumiewająco szybka, ale GT nie sądziłem, że aż tak bardzo. Na końcu długiej prostej startowej Ferrari osiąga niemal 280 km/h. Po piątkowych treningach rozmawiamy z Michałem; „W dniu dzisiejszym nie możemy znaleźć odpowiednich ustawień. Ułożenie auta nie pasuje nam do końca. Szykujemy na sobotę dodatkowe zmiany. Próbujemy, nieraz po prostu ustawienie to wynik prób i błędów". Pytamy także o innych kierowców. „Ja w stawce kierowców identyfikowany jestem jako bardzo dobry amator, ale nie zawodowiec. Philipp w ubiegłym roku startował w kilku seriach wyścigowych. W tym tylko tutaj, ale robi ciągłe szkolenia dla kierowców sportowych. Topowi kierowcy startują w 2-3 seriach wyścigowych, które nie kolidują ze sobą. Dobrze zarabiają. Jest tu wielu kierowców, którzy niegdyś byli blisko F1, lub innych bardzo ważnych serii. Z Philippem jest bardzo dobra nić porozumienia. Mogę się dużo nauczyć od niego".

Na torze w czasie piątkowych treningów rozmawiamy z Michałem Broniszewskim o specyfice tej serii i wszelkich niuansach technicznych. Nasz kierowca okazuje się kopalnią wiedzy. Mimo, że startuje dość krótko, jednak widać, iż wie w czym rzecz. Traktuje to co robi niezwykle profesjonalnie. Choć przecież jest amatorem w porównaniu ze swoim partnerem Philippem, który ścigał się od dziecka w różnych seriach wyścigowych w europie, Japonii, USA. Z tego żyje i otarł się niegdyś nawet o Formułę 1.

Polski kierowca mówi nam i pokazuje jak profesjonalnie jest zbudowany pojazd GT2 w stosunku do GT3. Tu niemal jak w F1 jest w pełni ręczna robota przy budowie auta. GT3 dla odmiany to przerobione bardzo znacznie auto drogowe. Dlatego między nimi w stylu jazdy i osiągach jest przepaść. W naszym Ferrari GT3 w stosunku do ubiegłego roku dodano klatkę usztywniającą z tyłu przy silniku – mówi Michał.

To jest jak powrót do źródeł, do domu. Światowa seria prestiżowych wyścigów International GT Open dotarła w kolejnym wyścigu do Italii na słynny tor Imola. Tor bardzo zasłużony dla Formuły 1, na którym kilkadziesiąt razy odbywały się te najszybsze zmagania w Grand Prix San Marino, Europy i raz Italii. Na półwyspie apenińskim bardziej legendarny jest tylko pod Mediolański Monza. Imola poza wspaniałą kartą ma też na sobie piętno jednego z najtragiczniejszych weekendów wyścigowych w historii, kiedy zginęli Roland Ratzenberger na treningach i trzykrotny Mistrz Świata Ayrton Senna w wyścigu. Rubens Barichello cudem uszedł z życiem po uderzeniu w

bandę przy 290km/h. Auto-turystyka skorzystała z zaproszenia na wyjątkowy, ale bezpieczniejszy niż niegdyś weekend.

W dodatku kibicujemy załodze, w której startuje Polak.

International GT Open na Imoli

Ferrari w ojczyźnie Ferrari