Wspaniały tor **Laguna Seca**

W zimowe smutne wieczory przypomnijmy sobie lato i jedne z najciekawszych w sezonie wyścigów samochodowych. Przy okazji opisu wyprawy do Californii nieco nadmieniliśmy o weekendzie sportów samochodowych na arcyciekawym torze Laguna Seca między Monterey a Salinas. Tor jest położony niedaleko miejsca, gdzie w nowiutkim, sportowym Porsche Spyder 550 zginął 30 września 1955r. słynny amerykański aktor-buntownik James Dean. Był doskonałym aktorem i kierowcą wyścigowym, oraz wielkim pasjonatem wyścigowych samochodów marki Porsche.

Na świecie jest kilka torów wyścigowych, wręcz legendarnych, Jak Monte Carlo, Nurburgring, Le Mans, Daytona, Spa. Na niektórych torach są znamienite sekwencje zakrętów, które lubią kierowcy i publiczność. Jest kilka zakrętów uznawanych powszechnie za najciekawsze. Karusell na pętli północnej Nurburgringu, Eau Rouge na Spa-Francorchamps i Corkscrew na amerykańskim Laguna Seca. O pierwszych dwu już pisaliśmy. Auto-turystyka wybrała się na ten ostatni, by podziwiać tor i zakręt i przekazać własne wrażenia.

Raz w roku organizowane są niesamowite zawody wyścigowych samochodów historycznych, Classic Cars Motorsport weekend. Weekend zaczyna się już od wtorku. Wiele klas samochodów, od najstarszych z początku XX wieku, które osiągają „zawrotne" prędkości wyścigowe, poniżej setki, po te, które znamy z wyścigów długodystansowych, bądź F1 z lat 80-tych. Zapoznanie z torem i treningi trwają kilka dni. Kwalifikacje w piątek, a w sobotę i niedzielę wyścigi. Zadziwia

mnogość klas pojazdów i różnorodność wersji samochodów. Niektórych nigdy nie widziałem. Niektóre jak Porsche z Le Mans widziałem tylko na zdjęciach. Inne wersje Porsche 911 startowały z wielkimi sukcesami w amerykańskich seriach wyścigowych. Niektóre, a właściwie większość jest wyciągnięta wprost z muzeum.

W USA jest wiele prywatnych muzeów. Niektóre mają kilkadziesiąt, a nawet setki eksponatów. Wiele zajmuje się renowacją, dorabianiem części i handlem akcesoriami homologowanymi jako oryginalne. Gdyż są producenci, którzy wytwarzają oleje, opony, elementy zawieszenia dokładnie według takich technologii jak drzewiej bywało.

Historia toru

Tor wyścigowy Mazda Raceway Laguna Seca, wcześniej znany jako Laguna Seca Raceway. Położony w Salinas koło Monterey w Kaliforni, kilkanaście mil od Oceanu Atlantyckiego. Oddany do użytku w 1957 r. Długość 3602m, 11 zakrętów. Jeździ się w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Najważniejsze imprezy to Grand Prix USA w Moto GP, oraz GP Champ Car, Monterey

Historic Car Races, Atlantic Championschip i Rolex Sports Car Series. Rekord toru dla samochodów należy do Sebastiena Bourdais w Champ Car z 2007r. Czas 1,05'880. W Moto GP wygrywali tu Valentino Rossi, Casey Stoner, Nicky Hayden, Luca Cadalora, Wayne Rainey. Tor jest najbardziej znany z niesamowitego zakrętu nr 8 Corkscrew, czyli korkociąg. Po długiej prostej, nagle jest ostry zakręt w lewo z potężnym spadaniem, na którym jest zakręt w prawo. Ważne jest, by tu nie stracić przyczepności, aby nie skończyć na bandzie. Dalej potężne spadanie z zakrętami do samej mety. Rozpoczynającymi się od lewego o nazwie Rainey Curve. Także po prostej startowej następuje interesująca sekwencja dwu bardzo szybkich łuków przez szczyt. Przez moment nic nie widać, co dzieje się na torze. Potem mocne spadanie do podwójnego lewego nawrotu Andretti Hairpin. To wspaniały, bardzo trudny technicznie i interesujący tor. W dodatku przyjazny dla kibiców, którzy naraz mogą oglądać dwie trzecie okrążenia.

Panorama toru od strony prostej startowej. Uwagę zwracają tysiące namiotów, warsztatów do obsługi maszyn.

Treningi

Zbliżamy się do toru. Bardzo górzysty teren, wiele parkingów na okolicznych wzgórzach gromadzi dziesiątki tysięcy aut kibiców. Niedaleko na wzgórzach rozsiane są rezydencje z basenami i pięknymi widokami na okoliczne wzgórza. Podążamy w stronę toru, jak to za oceanem pełno sklepików z pamiątkami i hot dogami. Zza wzgórza wyłania się panorama obiektu. Jest górzysty, w telewizji tego aż tak nie widać, ona spłaszcza obraz. Ale telewizja zawsze kłamała i tu się nic nie zmieniło. Wchodzimy do parku serwisowego i doznajemy szoku! Ponad tysiąc samochodów z różnych epok. Wszyscy czekają na swoje sesje treningowe przed dorocznymi wyścigami. Niektóre auta są o ogromnej wartości, wręcz trudnej do oszacowania. Żal by było je rozbić. Na pewno w wyścigu walka będzie fair.

Najdroższe to cała plejada aut F1 z nazwiskami słynnych kierowców, którzy nimi startowali, Jak Mario Andretti, Niki Lauda, Hans Stuck, Jacky Icks lub Patrick Depallier. Równie wartościowe to te z 24 Le Mans także z nazwiskami kierowców, jak Bob Wollek, Henri Pescarolo. Między nimi wiele Porsche w różnych wersjach, które wygrywały słynne wyścigi po obu stronach Atlantyku. Intrygują wielkie krążowniki szos z lat 50 i 60-tych, które niegdyś zwyciężały w niezwykle popularnej w Ameryce Północnej serii wyścigowej NASCAR. To sport narodowy, szczególnie w Alabamie, Luizjanie i kilku innych stanach. Te auta najmocniej hałasują swymi niemal sześciolitrowymi motorami V8. Lecz wyglądają jak typowe krążowniki, a nie wyścigówki. Przy jednym ze stanowisk spotykamy siedzącą w wyścigówce starszą panią. Ma chyba ponad 70 lat. Czekam na swój trening - mówi.

Idziemy dalej, wspaniałe, gdzie indziej nie do zobaczenia sportowe samochody z

początków motoryzacji. Różne klasy amerykańskich samochodów wyścigowych. O niektórych istnieniu nawet nie miałem pojęcia. Są do zobaczenia takie wersje Porsche 911, jakich w Europie nie widziałem nawet na zdjęciach. Porsche w USA jest otoczone należną czcią i szacunkiem. To niemal kult większy niż w przypadku marek z Italii.

Rozpoczynają się kwalifikacje. Widać, iż niegdysiejsze samochody mają trakcję niegdysiejszą. Na prostej nawet żwawo podążają, lecz przed zakrętami kierowcy wcześnie hamują i zwalniają, a i tak na zakręcie jest walka o utrzymanie na torze.

Porsche świętuje rocznicę 60-lecia obecności w Ameryce i amerykańskich wyścigach. To najważniejszy dla firmy rynek. Wkrótce wejdzie do produkcji najnowsze auto, cud technologiczny, model 918 Spyder. Sportowa hybryda naszpikowana elektroniką. Potężny silnik V8 napędzający tylne koła i aż trzy silniki elektryczne. Jeden wspomagający napęd na tylne koła i dwa przy każdym z przednich kół. 918 Spyder to technologiczny majstersztyk. Nadwozie z włókna węglowego i aluminium. Możemy wybrać wiele trybów poruszania się po drodze. Na samym silniku elektrycznym, tylko na spalinowym, hybrydowy, sportowy i wyczynowy. To aut w czasie testów na słynnej pętli północnej toru Nurburgring był szybszy od Porsche GT. To auto już jest promowane przez firmę.

W namiocie firmy możemy zobaczyć historię rozwoju technologicznego konstrukcji Porsche. Są wystawione silniki, 6-cylindrowe boxer w różnych wersjach. Jeszcze takie z chłodzeniem powietrznym silnika.

Znów wracamy by oglądać następne wyścigówki w alei serwisowej. Jest słynny

sześciokołowy Tyrell F1, oraz różne formuły z lat 60-tych, z ogromnymi skrzydłami dociskowymi.

Wyścigi

Jest niesamowicie. Wyścigi w sobotę i niedzielę zaczynają się od wczesnego ranka. Najpierw najstarsze auta. Prędkości jakie osiągają nie są wielkie, ale ambicje kierowców owszem. Chodzimy po całym torze. Idę wzdłuż toru, w górę do zakrętu numer 8, słynnego Corkscrew. Po długiej prostej pod górę, za szczytem, niezbyt widocznie, nagle duże spadanie w lewo i natychmiast na spadku mocny, krótki prawy, krótka prosta ostro w dół i ostry dłuższy lewy nadal w dół. Ciekawiej może być tylko na Nordschleife. Inne sekcje toru są również intrygujące. Tor pnie się w górę i w dół przez liczne, szybkie zakręty.

Jeff Zwart opowiada o sukcesie na Pikes Peak.

Tekst i zdjęcia; Mirosław Wdzięczkowski