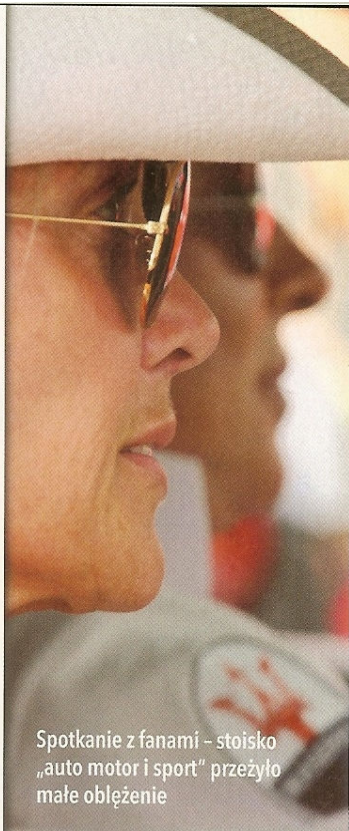


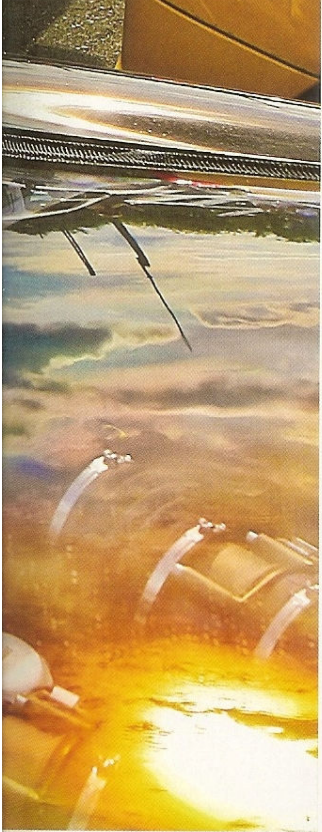
BYĆ GWIAZDĄ ROCKA

70 SUPERSPORTOWYCH AUT. „Entuzjaści supersamochodów łączcie się” – krzyknął ktoś i zorganizował imprezę z cyklu Gran Turismo Polonia. Zabawa bogatych? Owszem, ale i okazja powąchania kilkudziesięciu niezwykłych samochodów naraz.

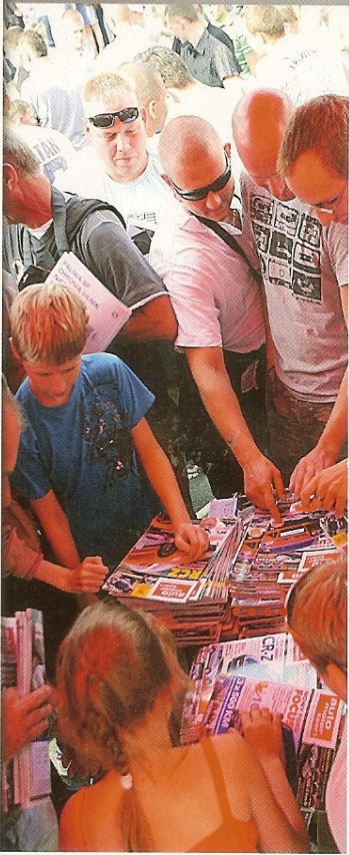
Dodge Viper to jeden z najoryginalniejszych samochodów świata, ze wspaniałym, ogromnym silnikiem V10



Spotkanie z fanami - stoisko „auto motor i sport” przeżyło małe obłędzenie



Najbardziej zaawansowani puszczały między krawężnikami i barierkami dość obfite sygnały dymne



Dlaczego w Polsce? Bo można i jest tanio” – mówi Jens Sverdrup, jeden z organizatorów imprezy. „W Szwecji takimi autami można głównie nacieszyć oko, bo przepisy dotyczące środowiska i mocno rozwinięta świadomość zasad bezpieczeństwa skutecznie hamują dzikie zapędy. Z kolei jazda po torach jest wyjątkowo droga, a życie utrudniają przepisy dotyczące emisji spalin i poziomu hałasu. Natomiast w Polsce cała impreza kosztuje 2000 euro od samochodu i dwuosobowej załogi, w cenie są noclegi w czterogwiazdkowym hotelu oraz trzy pełne dni na Torze Poznań.” Uczestnicy Gran Turismo Polonia to w większości Szwedzi, ale reprezentowane są też Wielka Brytania, Holandia, Norwegia, Rosja, Estonia i Polska.

Liczą się dobra zabawa, śmiech i w dużej mierze zwykły lans. Tor torem i doskonalenie umiejętności swoją drogą, ale chodzi jak najbardziej również o to, żeby się pokazać, błysnąć lakierem, zrobić minę i zaryzczyć silnikiem. Na największe uznanie zawsze mogą liczyć ci, dla których nic nie znaczy życie opony. Siwy dym to najlepszy, najbardziej niezawodny sposób, żeby choć przez chwilę pobyc w centrum uwagi. Żeby poczuć się jak gwiazda rocka.

GT POLONIA - KTO, SKĄD I DLACZEGO?

Organizatorem imprezy jest szwedzka firma Gran Turismo Events, a pomysł zaatakowania Polski i Toru Poznań zrodził się w 2005 roku, prawdopodobnie ze zwykłej ludzkiej potrzeby, by poszaleć - potrzeby, której w Szwecji nie dało się legalnie zaspokoić. Początkowo Gran Turismo Polonia miała się odbywać wyłącznie na torze i być trzydniową imprezą zamkniętą. Jednak pęczniejące z roku na rok stado kilkudziesięciu supersamochodów wzbudzało na drogach taką sensację, że od

2008 r. przebieg imprezy został zmieniony i teraz obejmuje uliczne parady w Gdyni i Poznaniu. Dopiero po nich odbywa się trzydniowa część sportowa na torze. Najtańszy samochód w grupie był wart 400 tysięcy złotych, najdroższy zaś - 4 miliony. Natomiast prosta arytmetyka mówi, że łączna moc wszystkich silników wyniosła 25 000 KM - zebranych w jednym miejscu i w jednym czasie. W naszej części Europy odbywa się również „bratnia” impreza - Gran Turismo Budapeszt.

Jednak w pokazach ulicznych, między barierkami, większość kierowców czuje do metalowych rurek duży respekt. Lakierowanie drzwi w Ferrari czy nowa felga do Lamborghini to wydatki, przy których lepiej nie liczyć na duże rabaty. Tylko bardziej zaawansowani w gimnastyce między krawężnikami pokazują ułańską fantazję - za to jak! Wycie silników, kłęby dymu i zapach smażonych opon są tego dnia legalnie uprawiane na publicznej drodze w środku miasta.

„Uczestników można podzielić na wyraźne obozy według marek” - uśmiecha się Jens Sverdrup. „Właściciele Ferrari są na miejscu wszyscy z żonami albo, ogólnie mówiąc - z partnerami życiowymi. Zamożni, ustawieni, umiarkowani, z dystansem.” W kolekcję Ferrari ubrani od stóp do głów, z ekskluzywnymi zegarkami noszącymi jedynie słuszne logo. Można się tylko domyślać, że w domu bateria w umywalce i szczoteczka do zębów też pewnie są marki Ferrari.

Ci są za kierownicą swoich aut raczej spokojni. Na torze nie przesadzają z prędkością, traktując całą imprezę również jako spotkanie towarzyskie, okazję do spędzenia czasu w stadku takich samych jak oni. Znają się z innych imprez i witają jak starzy znajomi. >



PRZEZ TRZY DNI WŁOSKIE EGZOTYKI RZĄDZĄ TOREM POZNAŃ

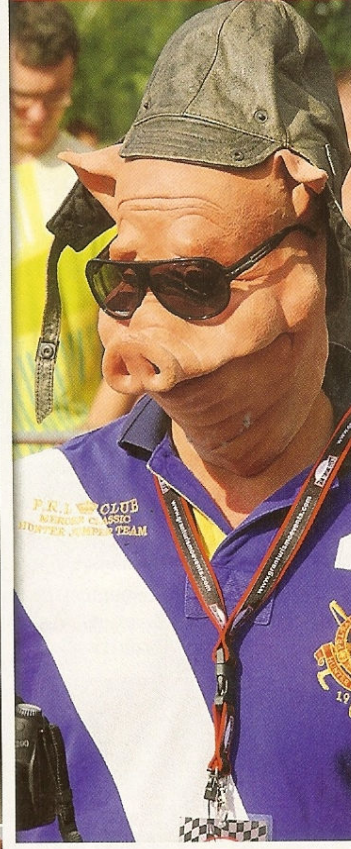
.....
A ryk silników Ferrari
i Lamborghini zagłusza startujące
z pobliskiego lotniska samoloty



Uznanie widzów jest odwrotnie proporcjonalne do żywotności opon. Ten kierowca rozumie to doskonale



Jak impreza, to impreza!
A może niektórzy pokazywali
swoje prawdziwe oblicze?



Lamborghini potrzebuje
chłodnego powietrza. Zda-
rza się, nawet dość często

Mercedes SLS w naszych barwach lubił
pokazać prawdziwą naturę bestii. Długi przód
i ryk silnika tego auta są nie do podrobienia



„Z zupełnie innej bajki są kierowcy Porsche. Bardzo techniczni, sprawdzają ciśnienie i stan opon, monitorują ich zużycie, mają zapasowe komplety kół, interesują się wszystkimi detalami technicznymi” – mówi Jens. W tych modelach, które dają taką możliwość, eksperymentują z ustawieniami zawieszenia.

Najbardziej zaangażowanych da się rozpoznać po samochodzie. Jeśli ktoś jeździ 911 GT3 RS (albo nawet „zwykłym” 911 Turbo) na oponach Michelin Pilot Sport Cup, to nie robi tego dla lansu, a raczej po to, żeby się zmierzyć z czasem na torze. Takiego interesują konkrety. Tacy „zawodnicy” nie bardzo mieli o czym rozmawiać z właścicielem „911” całkowicie oklejonej folią mającą przypominać włókno węglowe.

Najbardziej zaawansowani z grupy Porsche byli całkiem licznie reprezentowani i **sensem całej imprezy była dla nich jazda po Torze Poznań, wymiana technicznych uwag, doskonalenie stylu jazdy.** Wieczorem świetnie dogadywali się z kierowcami Ferrari, za dnia na torze wspólnych tematów było jakby mniej.

Wyjątkowo jednolici jako grupa okazali się natomiast właściciele (to jest odpowiednie słowo) Lamborghini. W wieku średnim lub prawie średnim, z nadmuchanymi mięśniami, w obcisłych koszulkach i poszarpanych dżinsach, wyposażeni w krzykliwe okulary i uprawiający głośny sposób bycia za dnia i jeszcze głośniejszy wieczorem. Sprawiali wrażenie jakby nie chodziło im o to, żeby jeździć supersamochodem, tylko żeby go mieć. A także, aby być na imprezie. „Oni butelki szampana otwierają głównie stojąc na stole” – śmieje się Jens Sverdrup.

Te trzy marki to 90 procent uczestników Gran Turismo. Chociaż ostatnio wyraźnie rośnie w siłę kolejna grupa – ci od Nissanów GT-R. „Oni przesiadli się na GT-R-y głównie z Porsche, zabierając ze sobą zaangażowanie techniczne.” Może chcą za wszelką cenę udowodnić, że jednak istnieje samochód o wiele tańszy niż 911 Turbo, który byłby jednocześnie szybszy na okrążeniu toru? Jeśli tak, to najwyraźniej lubią zadania beznadziejne.

Na torze panuje dyscyplina absolutna. Jest wielki szacunek dla szybkości i możliwości samochodów, nie ma szaleństw. Tylko najbardziej zaawansowani wyłączają układy stabilizacji i prowokują auta do poślizgów. Na widzach największe wrażenie robi Ferrari. Pojedyncze Lamborghini, Porsche czy Viper mogą zwrócić uwagę, podobnie jak Mercedes SLS – jedyny na całej imprezie – w barwach „auto motor i sport”. Unikalność i wyjątkowa uroda Mercedesa działała jak magnes, tak samo jak basowy bulgot wydobywający się z wydechu.

Jednak kiedy przychodziło co do czego, na końcu każdy odpowiadał „wybrałbym Ferrari”. To najwyraźniej samochód gwiazd rocka. Nawet tych weekendowych.

Tekst ROMAN POPKIEWICZ, zdjęcia MARIUSZ BARWIŃSKI