




GIGANCI FORMUŁY 1



ROBERT
KUBICA
SPORTOWI GIGANCI

GRZEGORZ JAZIENICKI



ROZDZIAŁ VI

RAJDY

Kubica i rajdy to trudna miłość. Odebrały mu najlepsze lata jazdy w F1, przerwały najprawdopodobniej mistrzowską karierę. Później, po powrocie do sportu, zgotowały wiele trudnych chwil – również takich, po których Roberta wyśmiewano. Zrobiły mu w życiu wiele złego – i dla jego ciała, i dla jego reputacji wśród tych, którzy motorsportu nie rozumieją. Przygody, problemy, trudności – zamiast doceniać ciągłą walkę, Polakowi obrywało się za wiele rzeczy. Rajdy były kolejnym etapem kariery, który mógł w dużej mierze frustrować.

I paradoksalnie, przy tych wszystkich minusach, problemach i trudnościach, to właśnie rajdy stały się jednym z najbardziej ekscytujących rozdziałów tej historii. To może nawet zbyt słabe określenie? Może lepiej powiedzieć – najbardziej nieprawdopodobnych, najbardziej niemożliwych

*Kubica dokonał czegoś,
co w profesjonalnym sporcie
wydaje się niemożliwe –
zmienił dyscyplinę
i dotarł na jej szczyt.*



rozdziałów? Kubica dokonał czegoś, co w profesjonalnym sporcie wydaje się niemożliwe – zmienił dyscyplinę i dotarł na jej szczyt. A zmienił ją trochę z przymusu, w ramach „aktywnej rehabilitacji”, jak sam to wielokrotnie określał.

KUBICA ZNÓW JEŹDZI!

Do rajdówki Robert wsiadł już w sierpniu 2011 roku, pół roku po wypadku. Trochę jednak zajęło mu, zanim zaczął na dobre się ścigać. To właśnie był ten etap walki o pewne rzeczy, które się nie udały. To była walka o szybki powrót do F1. Przy okazji oficjalnego powrotu za kierownicę Kubica wyjawiał w rozmowie z TVP, że od roku pracował nad poprawą funkcjonowania ręki, a dokładniej nad rotacją nadgarstka. Ale aby na dobre wrócić, musiał po prostu zacząć jeździć. Czymkolwiek – szczególnie po tak długiej przerwie.

Zaczął się we wrześniu 2012. To był jego pierwszy prawdziwy powrót za kierownicę. Znow Włochy, znow niewielki rajd. Potem było ich jeszcze kilka. Głodny jazdy Robert nazywał to aktywną rehabilitacją i chciał działać, nawet jeśli zabrał się za to dość późno. Dochodził do tego zwykły pragmatyzm – łatwiej i taniej jest zorganizować start w lokalnym rajdzie. W rajdówce jest też więcej miejsca, którego ręka Kubicy zawsze potrzebowała.

Obrażenia po wypadku sprawiły, że niezbędna była mu pewna pomoc, choć naprawdę niewielka. W większości wystarczyło znaleźć odpowiednie auto i wprowadzić

drobną modyfikację drążka zmiany biegów (na przykład przełożyć go na drugą stronę) i to już rozwiązywało problem. Całą resztę był w stanie normalnie okiełznać – łącznie ze swoim umysłem.

Pomimo tego, co się stało, nie bał się ani rajdów, wypadku, ani możliwych konsekwencji. Ufał sobie, znał swoją wartość i umiejętności. Topowi kierowcy nie czują zresztą czegoś takiego jak lęk. Nie boją się. Wiedzą, jak wiele systemów bezpieczeństwa ich chroni. Są profesjonalistami w każdym calu, przechodzą rygorystyczne testy i mają znakomite przygotowanie. A wypadki? No cóż, może brzmi to głupio, ale... zdarzają się. Czasem tylko utwierdzają ich w tym, że jest bezpiecznie.

Tak twierdzi sam dr Riccardo Ceccarelli – ten sam lekarz, który pomagał Kubicy i w 2003 roku, i w trakcie kariery F1, i w czasie jego rehabilitacji w 2011. Włoch doskonale wie, jak działa umysł kierowcy – stworzył nawet rewolucyjną klinikę, która ma to badać.

– Wypadek jest częścią ich pracy. To nie jest część mojego czy Twojego życia, ale ich? Już tak. To normalne. Akceptują to i się przyzwyczajają. Są jak żołnierze, którzy jadą na wojnę i nie przestają walczyć, gdy jedna osoba umiera. To część tego, co robią. Kierowcy mają podobnie, więc akceptują to. Po wypadkach pojawia się u nich swego rodzaju pewność, coś w stylu: „Okej, mogę mieć taką kraknę, ale wyjdę z niej tylko z poparzeniami dłoni. To oznacza, że moje auto jest niesamowicie bezpieczne i zwiększa poczucie

bezpieczeństwa” – mówił w wywiadzie, którego udzielił po ognistej kraksie Grosjeana w Bahrajnie.

NOWY SPORT

Ta aktywna rehabilitacja wkrótce miała przerodzić się w coś absurdalnego, absolutnie niezwykłego. Kubica błyskawicznie udowodnił, że nie tylko nie stracił prędkości – on potrafił pokazywać ją w zupełnie innej dyscyplinie! Jasne, startował już wcześniej w rajdach, ale był przede wszystkim kierowcą wyścigowym, a rajdy wybrał z wielu specyficznych powodów. Psychicznie było to dla niego łatwiejsze wyjście – być może wtedy jedyne. Ale sportowo? Sportowo wchodził właśnie w coś całkiem nowego, pomijając kilka występów przed 2011 rokiem.

Zamiana rajdów na wyścigi nie jest jak zamiana jednej ligi sportowej na drugą. No chyba, że mówimy tu o przeskoku z Ligi Mistrzów do NBA. Sam Kubica lubi porównywać rajdy i wyścigi do koszykówki oraz siatkówki. Być może zaś lepszym porównaniem byłyby koszykówka i piłka ręczna – w końcu tu i tu rzuca się piłką, tylko robi się to inaczej. W rajdach i wyścigach też prowadzi się samochody – tylko inaczej. To podobne sporty, a ostatecznie... tak różne. To różne dyscypliny, które warto zrozumieć.

Różnic jest mnóstwo. W wyścigach jeździ się trochę pod kloszem – to zamknięta trasa, dobrze znany tor i kilkanaście zakrętów do opanowania. Szlifuje się jedną i tę samą pętlę, wciąż i wciąż. Trzeba od razu wydobyć z maszyny

pełnię możliwości i jechać bardzo szybko. Na torze walczy się koło w koło i to jest oczywiście najbardziej ekscytujące, ale najważniejsze umiejętności kierowcy wyścigowego to błyskawiczne wykorzystanie 100% potencjału auta oraz powtarzalność każdego przejazdu.

Rajdy wymagają czegoś innego. Tutaj naciskanie na 100% to prosta recepta na popełnienie błędu. W rajdach przede wszystkim potwornie się ryzykuje. Każdy metr to jazda na granicy wypadku, a odcinek specjalny zachowuje się jak żywy organizm. Zmienia się po każdym przejeździe innej załogi. Nigdy nie wiadomo, gdzie pojawi się korzeń, kamień, nierówność czy oblodzenie. To ciągła walka z samochodem, który non stop ma jakieś przeszkody przed sobą i który wciąż próbuje wyrwać się spod kontroli. Trasę niby poznaje się na tzw. zapoznaniu, ale to nie jest laboratoryjna znajomość – wszak ciągle coś się w niej zmienia! Doświadczenie zdobywa się stopniowo, przejeżdżając dane miejsca na przestrzeni lat, a i tak nigdy nie ma się stuprocentowej pewności, na co się trafi.

W rajdach kluczowa jest współpraca nie z inżynierem wyścigowym, ale z pilotem – ten siedzi zresztą dużo bliżej. To taki szalenciec na prawym fotelu, który nie patrzy na drogę, tylko w swoje notatki. Dyktuje kierowcy kod przygotowany wcześniej. Mówi, jaki zakręt będzie następny, jak szybki, pod jakim kątem i czego można się spodziewać. Strzela tym kodem jak z karabinu – podaje tylko tyle, ile kierowca potrzebuje, aby się zorientować. „120, lewy 6,

śmiało, do późno, prawy 6, krótki, otwiera”, potrafi powiedzieć pilot w ciągu 3–4 sekund. Albo: „140, hamuj, prawy, 3 minus, ślisko, trzymaj”. I kierowca musi to wszystko ogarnąć w mgnieniu oka, jak komputer!

Potrzebuje tego. Jest za szybko, aby polegał na samym wzroku. Ktoś musi mu podpowiedzieć, gdzie jedzie, a robi to na żywo, czasem po ciemku, między drzewami, przy ogromnej prędkości oraz adrenalinie! Załoga musi znaleźć wspólny język jeszcze przed startem. Bo co z tego, że kierowca opisuje sobie trasę i poznaje ją na spokojnie, skoro wtedy jedzie dużo wolniej? To zmagania duetów, które muszą doskonale współpracować. Muszą wypracować sobie taki styl pracy, który pozwoli im uniknąć błędów. Przecież jeżeli zawodnik dostanie złą informację, może się potwornie rozbić – co zresztą Kubicy też się przytrafiło.

W rajdach najważniejsze jest to, aby w ogóle dojeżdżać do mety, a ta umiejętność przychodzi z czasem. Trzeba być bardzo szybkim, lecz jednocześnie wiedzieć, w którym momencie lepiej odpuścić. To tego kierowcy uczą się najdłużej – a szczególnie kierowcy, którzy w F1 jadą dużo bliżej granicy przyczepności. W wyścigach konsekwencje błędów są po prostu mniejsze. Obrócony bolid to nie to samo co zatrzymanie się na drzewie...

ZMIANA DYSCYPLINY NIE JEST ŁATWA

Nie bez powodu kierowcy F1 wielkich karier w rajdach nie zrobili. Czasem próbowali tego dla zabawy, ale

Dobrze pokazują to same początki startów po wypadku. Pierwszy raz, znów we włoskim rajdzie, w modelu Subaru Impreza S12B WRC '07 Kubica zakończył na pierwszej pozycji. Po prostu odjechał rywalom na trasie i miał prawie minutę przewagi. Nokaut. Zupełnie tak, jakby w wyścigu F1 urywać sekundę na okrążeniu! Nic dziwnego, że padok F1, który śledził wtedy odbywające się równoległe GP Włoch, był tym ogromnie podekscytowany. Choć Kubica zniknęła z Formuły 1, wciąż o nim pamiętano. Wszyscy wyczekiwali jego powrotu, a ten rozpoczął się przecież od zwycięstwa w bardzo szybkim aucie. Zupełnie tak, jakby wcale niczego nie stracił, choć jeździł już w zupełnie innym sporcie...

Niestety drugi start zakończył się dość prostym wypadkiem. W rajdach to normalne, ale te dwie sytuacje dobrze pokazały, co mieliśmy oglądać wkrótce – albo świetne tempo, albo pomyłki. Tak było już w samym 2012 roku, kiedy po wygranej i błędzie debiutanta zaliczył kolejne dwa zwycięstwa. Może się wydawać, że to łatwe – w końcu to kierowca F1 – ale rywale mieli o wiele większe doświadczenie w rajdach. Znali różne sztuczki, triki i detale, które gwarantowały im przewagę. A Robert? Musiał się ich dopiero uczyć. Mimo to już od samego początku pokazywał tak wiele, że kolejne kroki były kwestią czasu.

Te nadeszły już w następnych miesiącach, gdy Kubica przesiadł się do Citroena C4 WRC – w takiej generacji

Pierwszy raz, znów we włoskim rajdzie, w modelu Subaru Impreza S12B WRC '07 Kubica zakończył na pierwszej pozycji. Po prostu odjechał rywalom na trasie i miał prawie minutę przewagi. Nokaut. Zupełnie tak, jakby w wyścigu F1 urywać sekundę na okrążeniu!





Robert Kubica

Ferrari AF Corse

Długodystansowe
Mistrzostwa Świata



URODZONY:
7 grudnia 1984
(Kraków, Polska)

WZROST:
184 cm

WAGA:
72 kg



NUMER SAMOCHODU

88 – STAŁY NUMER W F1

83 – OBECNY NUMER W WEC

OCENA KIEROWCY

KWALIFIKACJE 88

TEMPO WYŚCIGOWE 92

WALKA 85

AGRESJA 75

OPANOWANIE 98

UNIKANIE BŁĘDÓW 95

UNIKALNE CECHY KIEROWCY



WSZECHESTRONNOŚĆ



SIŁA MENTALNA



INTELIGENCJA
WYŚCIGOWA



ZMYŚŁ
TECHNICZNY

STATYSTYKI W F1

Wyścigi: 99 (+1 sprint)
Zwycięstwa: 1
Pole position: 1
Najszybsze okrążenia: 1
Na podium: 12

STATYSTYKI W RAJDACH

Rajdy WRC i WRC2: 33
Najlepszy wynik w rajdzie WRC:
5. miejsce
Zwycięstwa w WRC2: 5
Mistrzostwa WRC2: 1 (2013)

STATYSTYKI W DTM

Wyścigi: 18
Na podium: 1

ZESPOŁY F1

BMW Sauber, Renault,
Williams, Alfa Romeo



DEBIUT W F1

6 sierpnia 2006 (GP Węgier)

Pierwsze punkty w F1:
10 września 2006 (GP Włoch)

*stracił punkty z debiutu
po dyskwalifikacji

Pierwsze podium w F1:
10 września 2006 (GP Włoch)

Pierwsze pole position w F1:
5 kwietnia 2008 (GP Bahrajnu)

Pierwsze zwycięstwo w F1:
8 czerwca 2008 (GP Kanady)

Ostatnie punkty w F1:
28 lipca 2019 (GP Niemiec)

Ostatni wyścig w F1:
12 września 2021 (GP Włoch)

STATYSTYKI W ELMS

Wyścigi: 12
Zwycięstwa: 4
Mistrzostwa: 2 (2021, 2024)

STATYSTYKI W WEC

Wyścigi: 32 (LMP2 i Hypercar)
Zwycięstwa: 3 w LMP2, 2 w Hypercar
Mistrzostwa: 1 w LMP2 (2023)
Starty w 24h Le Mans: 5 (2021-2025)
Wygrane w 24h Le Mans: 1 (2025)

OSIĄGNIĘCIA

Mistrz World Series by Renault:
2005 (seria juniorska)

Pierwszy i jedyny Polak w F1
Lider mistrzostw świata F1
po GP Kanady 2008

Najlepszy sezon w F1:
4. miejsce (2008)

Sportowiec roku w Polsce: 2008
Mistrz świata WRC2: 2013

Osobowość roku FIA: 2013

Mistrz świata WEC LMP2: 2023

Mistrz Europy ELMS: 2021, 2024

Zwycięzca 24h Le Mans
w głównej klasie: 2025



Pierwsze zwycięstwo w WRC2:
2 czerwca 2013 (Rajd Akropolu)

Pierwsze punkty w WRC:
23 czerwca 2013 (Rajd Sardynii)

Zespoły endurance:
High Class, WRT, Prema, AO by TF, Ferrari AF Corse

Pierwsze zwycięstwo w ELMS:
18 kwietnia 2021 (4h of Barcelona)

Pierwsze zwycięstwo w WEC:
29 kwietnia 2023 (6h of Spa-Francorchamps / LMP2)
1 września 2024 (Lone Star Le Mans / Hypercar)

Kup książkę

Poleć książkę

PROGRAM PARTNERSKI

— GRUPY HELION —



1. ZAREJESTRUJ SIĘ
2. PREZENTUJ KSIĄŻKI
3. ZBIERAJ PROWIZJĘ

Zmień swoją stronę WWW w działający bankomat!

Dowiedz się więcej i dołącz już dzisiaj!

<http://program-partnerski.helion.pl>

GRUPA
Helion

Kup książkę


Poleć książkę



Księgarnia internetowa



Lubię to!
Nasza społeczność



ROBERT
KUBICA
SPORTOWI GIGANCI

Jak to jest stracić prawie wszystko? Wejść na szczyt bez żadnej pomocy, a potem z niego spaść? Jak to jest czuć wstręt do tego, co jest całym życiem, a mimo to wrócić i znów oddać temu serce? Kariera Roberta Kubicy jest jedną z najtrudniejszych i najbardziej pechowych, jakie widział światowy sport. A jego historia — wręcz nieprawdopodobna, nierealna, często okrutnie brutalna, przykra, po prostu niesprawiedliwa...

To fascynująca podróż przez zawły świat sportu samochodowego i wielkich interesów, podczas której zwykły chłopak z Polski staje się herosem. To opowieść o pasji, która była przekleństwem. I dowód na to, że największe zwycięstwa odnosi się nie na torze, a we własnej głowie.

Jak to było — dowiesz się z tej książki.



cenę: 44,90 zł