

Sport

Ma „wózek” od Kubicy, chwali go Hołowczyc

KAROL BASZ. 19-letni krakowianin należy do światowej czołówki w kartingu. Ma nadzieję, że niedługo zacznie rywalizować w wyścigach większych pojazdów.

Karol Basz, 19-letni kierowca z Krakowa, od ubiegłego sezonu ściga się kartami, oznakowanymi marką RK. RK jak Robert Kubica – To „wózek” produkowane przez Birela, fabrykę z Włoch, w kartingu topową, w 2009 roku obchodziła ona 50-lecie istnienia. Od pozostałych birelowskich podwozi różni się tylko tym, że mają inne naklejki i są firmowane przez Roberta – wyjaśnia krakowianin, należący do światowej czołówki karterowców. W tegorocznym cyklu zawodów World Series Karting na torach europejskich zajął 4. miejsce w klasyfikacji generalnej w klasie KF2. – To kategoria seniorska, dla zawodników powyżej 15. roku życia. Silniki w naszych kartach mają 125 ccm i 35 koni mechanicznych, osiągają prędkość 130 km/h. Waga karta wraz z kierowcą to minimum 168 kg – wyjaśnia Karol.

Na zawody wyrusza z fabrycznym zespołem Birela, z Włoch. Siedziba zespołu mieści się 20 km od Mediolanu, a jeszcze bliżej jest do słynnego toru w Monzie. – Przelatuję 3-4 dni przez zawody. Wszystkie rzeczy dotyczące mojego startu w zawodach zapewnia team. Jest menedżer, mechanik, zespół zapewnienia przygotowania sprzętu, w koszty uliczone są części zamienne i transport na zawody – opowiada Karol. To wszystko, o czym mówi, sporo kosztuje, zespoły liczą sobie za obsługę w czasie jednego wyścigowego weekendu od sześciu do nawet 14 tysięcy euro.

W sporcie motorowym nie mając dużych pieniędzy kariery zrobić się jednak nie da. Przykłady potwierdzające tę smutną prawdę znajdujemy nawet na samym szczycie motorsportu, w Formule 1 – gdzie za sponsorkami miliony euro kierowcy kupują sobie miejsce w teamach. Takim pay driverem jest m.in. Rosjanin Witalij Pietrow, tegoroczny partner Kubicy w ekipie Renault.

– Moje starty finansuje tata – przyznaje Karol Basz. – W ubiegłym roku pomagały mi inne firmy, ale w tym sezonie odczuliśmy skutki kryzysu. Została z nami tylko firma Sport



Krakowianin z nagrodą za 3. miejsce w wyścigu w New Jersey

Team z Krakowa. Młody kierowca ma świadomość, że by dać sobie szansę na poważne zaistnienie w motorsporcie, powinien zamienić kartę na większy pojazd: – Moim marzeniem są wyścigi – obojętne, czy będzie to któraś z formuł, czy samochody turystyczne. Mam dużo ofert, przysyłają mi je różne zespoły, ale z każdą z nich wiąże się jednak jakieś koszty, zawsze czegoś brakuje – przyznaje Basz.

Na razie powoli zbiera pozakartingowe doświadczenia. Latem ubiegłego roku na torze w Walencji (Ricardo Tormo) jeździł bolidem Formuły BMW i uzyskał licencję. Wrócił na ten obiekt pod koniec stycznia, gdy rekrutację do swojego zespołu wyścigowego – Verva Racing Team – przeprowadzał Orlen. – Jak dostałem zaproszenie, byłem w szoku. Od razu kupiłem kierownicę do komputera i trenowałem przed monitorem – opowiada Basz. W czasie testów miał czterech rywali, rywalizowa-

wali o dwa miejsca, ścigając się 420-konnym Porsche. Główna przewaga konkurentów Karola była taka, że mieli już spore doświadczenie w prowadzeniu aut turystycznych. Basz miejsca w VRT nie zdobył, ale testy wspomina bardzo miło: – Przewodniczącym jury był Krzysztof Hołowczyc. Mielśmy trzy sesje po pięć okrążeń, ja zanotowałem największy progres. Pan Hołowczyc był pod dużym wrażeniem mojej jazdy. Generalnie turystyczne auto podchodziło mi bardziej od Formuły BMW – dodaje.

Kartingowy sezon 2010 zaczął w lutym, Pucharem Zimowym we Włoszech. Najważniejsze były jednak starty w World Series Karting. W europejskiej serii dwukrotnie stanął na podium: w belgijskim Genku zajął trzecie miejsce, we włoskim Sarno drugie. Trzecią pozycję wywalczył też w wyścigu w New Jersey, w ramach światowej wersji WSK. – Dominowali tam kierowcy

z Europy, Amerykanie nie odgrywali żadnej znaczącej roli – wyjaśnia Karol. Ostatnie zawody w ramach WSK World Series zaliczył pod koniec października w egipskim Szarm el-Szejk, ale na pustyni zderzył się z problemami natury technicznej, więc wrócił niezbyt zadowolony: – Dawniej niepowodzenia brałem bardzo do siebie, denerwowałem się tym. W tej chwili już tak nie jest. To życie, taki jest motorsport.

Sezon dla niego jeszcze się nie skończył. W tym tygodniu znów jest we Włoszech, ściga się na torze La Conca. A potem Karola czeka jeszcze daleka podróż do Azji. – Dostałem zaproszenie do Makau, będę tam startował 10, 11 i 12 grudnia. To prestiżowe zawody, w wyższej kategorii KF1, startują w nich zawodnicy ze światowej czołówki – mówi krakowianin.

Zimą będzie mógł nadrobić zaległości w nauce, które narastają w trakcie sezonu. Bo Karol jest uczniem maturalnej klasy w Liceum Ogólnokształcącym Mistrzostwa Sportowego, szkoły, którą kończyły m.in. siostry Radwańskie. – Mam indywidualny tok nauczania, inaczej byłoby to niemożliwe. Uczę się wtedy, kiedy jestem w domu. Na zawodach skupiam się na startach, nie mam nawet jak zabrać książkę, bo biorę przeważnie kask i inne rzeczy potrzebne w czasie wyścigów – wyjaśnia Basz.

W Krakowie nie ma gokarta. Kiedy chce pojeździć, wybiera się na tor prowadzony przez znajomego. Trening kierowcy to jednak nie tylko kręcenie kółkiem. – Tak uważają ludzie, którzy się na sprawie nie znają. A w naszym sporcie bez ćwiczeń fizycznych, bez chodzenia na siłownię, nie da się nic dziać. Bo jak człowiek nie ma siły, nie jest w stanie dobrze działać, nie stać go na to, żeby się porządnie skupić przez dłuższy czas. Czasami będąc w Krakowie na torze kartingowym widzę, jak przychodzi napakowany gość, a po ośmiu minutach jazdy wychodzi z „wózka” wykonany, leje się z niego pot – śmieje się Karol.

Ścigając się w Polsce, Basz nie miał sobie równych, cztery razy wywalczył mistrzostwo kraju. W 2005 roku na torze w Biłgoraju przeżył najmniej miły moment w dotychczasowej karierze. – Walczyłem wtedy o mistrzostwo Polski. Kolega wyprzedził mnie, podbiło mu „wózek” i złamał mi rękę. Ale i tak zostałem mistrzem – wspomina z satysfakcją. O kondycji polskiego kartingu nie ma najlepszego zdania: – Kiedyś w mistrzostwach startowało 30 zawodników, teraz dziesięciu. Żeby się rozwijać, trzeba startować w Europie. Nie ma innej możliwości.

TOMASZ BOCHENEK

@www.dziennikpolski24.pl/galeria

W internecie więcej zdjęć z tegorocznymi startami Karola Basza



Jan Chmielewski – 27-letni kierowca z Krakowa FOT. MACIEJ HOŁUJ

Raz nawet wygrałem z Bębenkiem

→ Rozmowa z JANEM CHMIELEWSKIM, kierowcą rajdowym

DP Jest Pan zawodnikiem młodym, ale już utytułowanym. Dwa lata temu zdobył Pan tytuł mistrza Polski w klasyfikacji Citroen Racing Trophy Polska, w tym roku w tej samej kategorii wywalczył tytuł wicemistrza...

– Moja przygoda z rajdami rozpoczęła się w 2006 roku, a więc rzeczywiście stosunkowo niedawno. W 2008 roku udało mi się wywalczyć w Citroen Racing Trophy Polska tytuł mistrzowski, w tym roku wicemistrzowski. Patrząc na te osiągnięcia w kontekście krótkiego stażu, mogę być zadowolony. – W 2006 roku ścigał się Pan jeszcze w tak zwanej drugiej lidze rajdowej, czyli w Pucharze PZM. Potem nastąpił szybki awans.

– W sezonie 2006 za kierownicą opła astry GSI walczyłem w Pucharze PZM. Udało mi się na koniec sezonu wygrać tę rywalizację w klasyfikacji generalnej. Potem, prosto z Pucharu, trafiłem do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. – Pana nazwisko nie jest w świecie rajdów nowe. Grzegorz Chmielewski, pański tata, istnieje w nich jako dziennikarz od wielu, wielu lat. Czy fakt ten miał wpływ na to, że znalazł się Pan w rajdach?

– Od najmłodszych lat tata zabierał mnie na różne zawody. Na początku były to sporty motocyklowe, potem wyścigi oraz rajdy. Trudno dzisiaj, z perspektywą czasu, oddzielić tamte wydarzenia od faktu, że uprawiam obecnie rajdy jako zawodnik. – Czy tata do dzisiaj jest Pana dobrym duchem, wspiera, pomaga, doradza?

– Tak, tata jest na każdym zawodzie z moim udziałem, bardzo je przeżywa i ma dużą świadomość wszystkiego, co się podczas ich trwania dzieje. – Jak tłumaczy Pan zjawisko, że młody, niedoświadczony kierowca wsiada do Citroena C2-R2 i wygrywa z rywalami w pierwszym roku swoich startów? Czy to rywale byli nieco słabsi, czy może Pan aż tak mocny?

– Do przedostatniego rajdu w tamtym, pamiętnym sezonie 2008, nie miałem świadomości, że mogę wygrać rywalizację w Pucharze Citroena. Dotarła ona do mnie dopiero pod koniec sezonu. Wszystkie atuty, takie jak znajomość tras, czy doświadczenie, były po stronie rywali. Musiałem w ostatniej rundzie postawić wszystko na jedną kartę. Za pożyczone pieniądze kupiłem

nowe opony, doinwestowałem w sprzęt. Miałem także trochę szczęścia, bowiem podczas ostatniego rajdu moi najgroźniejsi rywale borykali się z kłopotami natury technicznej.

– Po niespodziewanym, ale w pełni zasłużonym zwycięstwie przyszedł mniej udany sezon 2009.

– Tak, w euforii po zwycięstwie w sezonie 2008 wszedłem w nowy sezon za mało skoncentrowany. Stał między innymi częścią niepowodzeń. Już podczas Rajdu Elmot w kultowym miejscu na walimskiej kostce wypadłem z drogi i dachowałem. W połowie przyszedł Rajd Polski – runda MS, w której postanowiłem wziąć udział i przyszedł... następny „dzwon”.

– Zakończony niedawno sezon, kolejny spędzony w Citroen Racing Trophy Polska, przyniósł Panu ponownie sukces. Wprowadził Pan ze swoim nowym pilotem Robertem Hundlą zajął Pan w tej rywalizacji drugie miejsce, ale jako jedyny kierowca nawigował równorzędnie walkę z absolutnym faworytem kategorii Michałem Bębenkiem...

– Jestem z tego bardzo zadowolony. Michał Bębenek to przecież kierowca ze ścisłej czołówki polskich rajdowców, bardzo szybki i doświadczony, zatem walka z nim stanowiła czystą przyjemność. Raz nawet udało nam się z nim wygrać, podczas słowacko-polskiej rundy w Koszycach. Satysfakcją jest w tym przypadku o tyle większa, że rajd rozgrywany był na terenach zupełnie dla polskich kierowców nieznanych, tak więc o tempie jazdy decydowały między innymi takie czynniki jak jazda na opis, czy szybkie zaadaptowanie się do nowych, naprawdę ciężkich warunków.

– W tym sezonie zmienił Pan pilota. Czy to dobra decyzja?

– Robert Hundla to doświadczony pilot, z którym szybko znalazłem wspólny język. Zresztą nie weszliśmy w sezon z marszu – zanim wystartowaliśmy w pierwszym rajdzie, spędziliśmy sporo czasu na treningach i testach, poznając się razem. Robert pomógł mi w doskonaleniu opisu. Mój tegoroczny sukces to także jego sukces.

– Czy może nam Pan zdradzić już swoje plany na przyszły rok?

– Chciałbym pozostać w rajdach. A to już będzie – przy dzisiejszych problemach z gromadzeniem budżetu – duży sukces. Marzę o zmianie samochodu, ale to oczywiście zależy od moich sponsorów.

Rozmawiał: MACIEJ HOŁUJ



Na czele – z numerem 208 – jedzie Karol Basz ZDJĘCIA: ARCHIWUM KAROLA BASZA