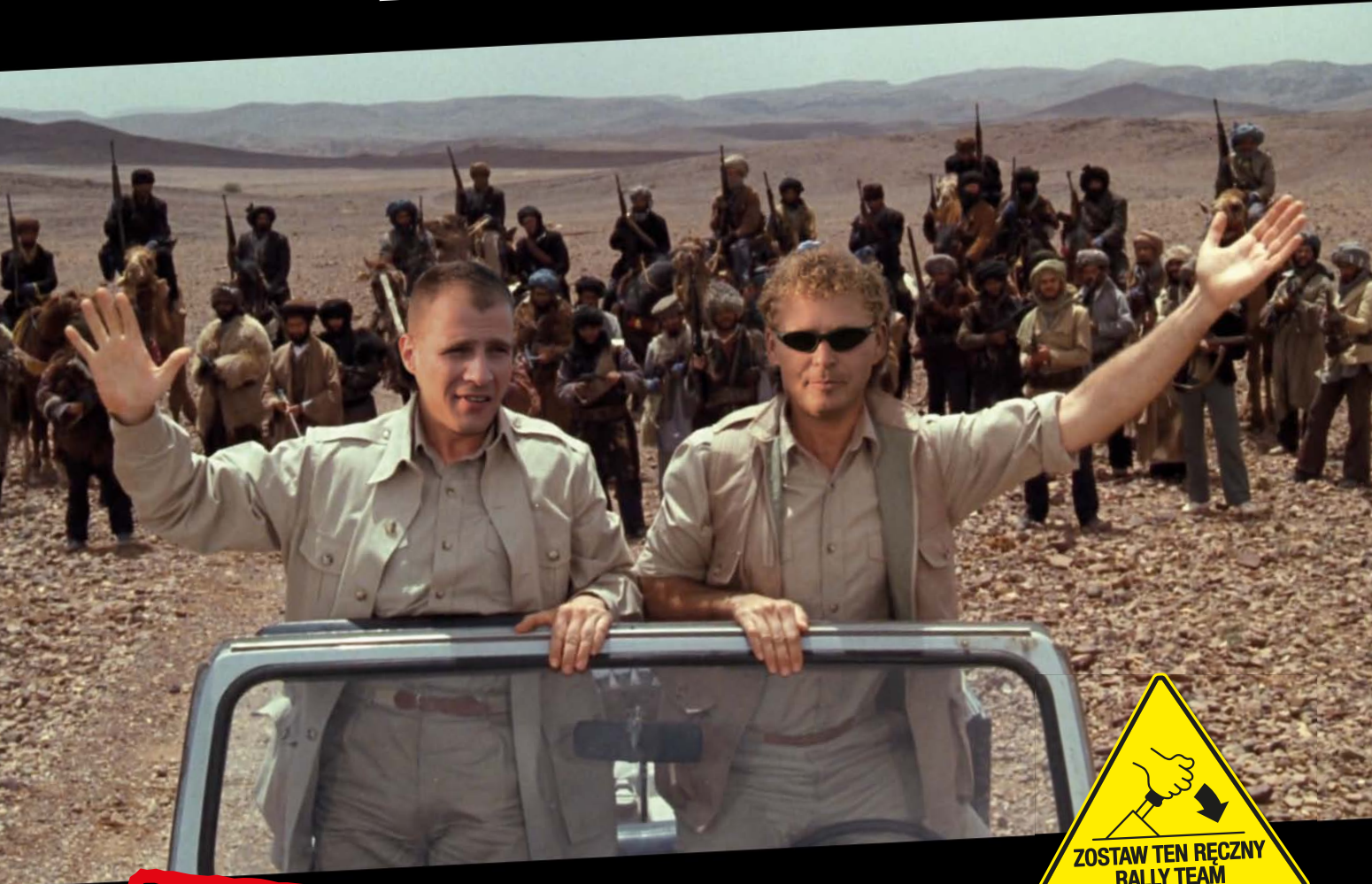


**BARTŁOMIEJ
„CZWARTEK”
CZWARTOSZ**

[MFRT]
Middle Finger Rally Team

**JAROSŁAW
„KLONEK”
KLONOWSKI**



ZAWODNICY TACY JAK MY

› Tekst: *Wacław Stawiarski* › Foto: *RallyAddict*

W internecie każdy może mieć swoje 5 minut, a oni mieli aż o 55 sekund więcej. Sławę na popularnych portalach ze „śmiesznymi filmikami” zawdzięczają zręcznie zmontowanemu on-boardowi, z którego wycięte zostały wszystkie nudne fragmenty, a do degustacji pozostawiono same smaczki. Kierowca bez przerwy jeździ na ręcznym i myli trasę, a pilot wciąż go strofuje, by parę zakrętów dalej pogubić się w notatkach – to tylko część wpadek, których zapis większość ze wstydem schowałaby w szafie. Czego się jednak wstydzić, skoro pilot dopiero niedawno przesiadł się z lewego fotela, a kierowca dopiero rozpoczyna swoje starty? Jarosław Klonowski i Bartłomiej Czwartosz, czyli Klonek i Czwartek, to zawzięci pasjonaci rajdów z ogromnym dystansem do siebie i zupełnie odmiennymi charakterami.

WRC: Jarek, z czego wykonana jest dźwignia hamulca ręcznego i czy zostawisz kiedyś ten ręczny?

Klonek: Już zostawiłem! W moim pierwszym Lancercie dźwignia hamulca ręcznego została specjalnie wydłużona i pokryta wyczynową owijką do rakiet tenisowych – to był pomysł Bartka.

Czwartek: Wcale nie zostawił, ale już wie, gdzie go trzeba używać! Na prolog 9. Rajdu Kaszub z premedytacją założyliśmy seryjne felgi z oponami będącymi marną imitacją slicka. Dzięki temu oszczędziliśmy dyfry i – jak na żałogę „Zostaw Ten Ręczny” przystało – przejechaliśmy prolog książkowo, używając średnio 1,5 x ręcznego na jeden zakręt ☹.

Biorąc pod uwagę wybór scen i bezpardonowe wykorzystywanie najbardziej „soczystych” momentów, musicie mieć ogromny dystans do swoich startów, jak i do wizerunku w internecie, który w minutę kreuje i szufladkuje ludzi. Czy rzeczywiście na takim luzie podchodzić do swoich startów, czy jest to może podyktowane chęcią rozgłosu/reklamy?

Klonek: Prawie w ogóle nie korzystam z internetu i jakkolwiek rozgłos mnie nie interesuje. Dla mnie najważniejsze są punkty do licencji i start w rajdzie samochodem bez zwężki 31 mm. To auto to jest jakaś męczarnia.

Czwartek: Niestety, zadając się z ekipą Szkoły Jazdy Racing, nie da się uniknąć rozgłosu ☹. Pokazujemy wszystko, co najgorsze – to jest przecież okazja do poprawy następnym razem! Nigdy nie rozumiałem, dlaczego na naszym podwórku rajdowym każdy ukrywa swoje on-boardy w szafie, a jeśli coś publikuje, to ten najlepszy przejazd, jaki mu wyszedł... Przecież chodzi o to, aby były emocje, jeśli 5 razy nam się ledwo udało, a 2 razy przeorał się chłopu pole – szczególnie jeśli się ma takiego Klonka, który jest przeciwieństwem każdego debiutanta w rajdach samochodowych. W wolnych i ciasnych partiach widać brak treningu, natomiast na szybkich zakrętach prędkości się nie boi!

Czy – waszym zdaniem – świątek RPP i RSMP, zarówno jeśli chodzi o zawodników, jak i zespoły, jest zbyt spięty i – cytując klasykę polskiej kinematografii – „naszym chłopakom brakuje luzu”? Filmik, w którym byłoby choć kilka wtop i błędów takich jak wasze, ale w wykonaniu czołówki, nigdy nie ujrzałby światła dziennego.

Czwartek: „A w filmie polskim, proszę pana, to jest tak: nuda... Nic się nie dzieje, proszę pana. Nic. Taka, proszę pana... Dialogi niedobre... Bardzo niedobre dialogi są. W ogóle brak akcji jest. Nic się nie dzieje” (to cytat z filmu „Rejs” – przyp. red.). Właśnie dlatego powstał Middle Finger Rally Team (MFRT), aby była odpowiednia dawka luzu. Nasz świat rajdowy powinien dziękować za Felixa – zarówno tego, który skakał i pojawił się na Barbórcie, jak i tego, któremu pompa dyfrów kawę robi. Tego typu zabiegi są potrzebne, aby sport był popularny. Dziękujemy Kubicy za starty, bo dzięki niemu w Polsce jest teraz w modzie być specjalistą od rajdów samochodowych!

Klonek: Ja nie wiem, o czym on w ogóle gada... Weź, już może nas nie kompromituj ☹. Otoczka medialna mnie nie interesuje.

”

Przestań chodzić na tym ręcznym!

”

Jak reagujecie na komentarze pod waszymi filmikami na Wykopie, Kwejku, Sadisticu czy innych stronach zorientowanych na śmianie się ze wszystkiego?

Klonek: Niech sobie komentują – i tak nie mam czasu tego czytać. Najwięcej komentarzy, które do mnie dotarły po Rajdzie Nadwiślańskim, to telefony od znajomych, żebym zmienił pilota ☹.

Czwartek: Jestem pod wrażeniem, gdy ktoś rysuje opakowanie kwadratowego serka spożywczego i zmienia nazwę na „2-prawy” ☹. Wiadomo, że ci, którzy komentują, zazwyczaj nie wiedzą, że tych 6 minut filmiku zostało wyciętych przez naszego kolegę

Nawet mimo 31-milimetrowej zwężki dławiącej silnik załoga MFRT czerpie ogromną radość ze startów w RPP.

z zespołu z 46 minut jazdy samochodem. Nikt też nie wie, że wystartowaliśmy przypadkowo innym Lancercem niż ten, którego faktycznie przygotowaliśmy do startu. Na nasze pytania do specjalistów, jak na szybko przestawić szutrowy zawias na Rajd Nadwiślański, mówili, że się nie da i chyba nas po... Mimo to nic nas nie było w stanie zatrzymać! Do tego kierowca w noc przed rajdem przespał równe, zdrowe 8 godzin i wszystko było idealnie, gdyby nie to, że spowodowało to odwrotny do zamierzonego skutek. Jarek w dniu rajdu był kompletnie nieprzytomny, ponieważ przez 4 ostatnie miesiące średnia jego snu wynosiła 2–3 godziny na dobę – ale decydując się na jazdę z Klonkiem, wiedziałem, że nudy nie będzie!

„Zostaw Ten Ręczny” – to wasz nowy znak rozpoznawczy. Czy planujecie, by ten motyw przewijał się przez resztę waszych tegorocznych startów, czy wolicie go wyplenić i poprawiać swoje czasy?

Klonek: Bartek co rajd przykleja mi na samochód jakieś nowe naklejki – ja tylko pakuję Lancera na lawetę i jadę na rajd, reszta mało mnie obchodzi. Koła mogą być różowe, naklejki fioletowe, mnie to naprawdę nie robi różnicy. Złote myśli Czwartka naklejone na samochód nie przeszkadzają mi jechać, więc nie widzę problemu.

Czwartek: „Zostaw Ten Ręczny” stało się symbolem, który do nas bardzo pasuje i prawdopodobnie zostanie z nami na dłużej. Mamy też kilka innych równie kontrowersyjnych pomysłów, jednak cieszymy się, że z hasła rajdowego wyjazdu powstała naklejka, która zdobi już niejeden samochód w Polsce.

Opis trasy to kolejny charakterystyczny element waszych startów. Skąd wzięły się nietypowe określenia jak np. „kwadratowy serek”?

Klonek: Kwadratowy serek... Do dzisiaj nie wiem, o co chodziło ☹. Opis to dla mnie jedna z rzeczy, która wymaga jeszcze dopracowania. Pierwsze rajdy w dużej mierze opierały się na opisie Czwartka, teraz powoli staram się wdrażać własne koncepcje. Dla mnie najważniejsze jest opisanie, gdzie jest zakręt, przed którym muszę zahamować, resztę piątkowych i szóstkowych lecę na bombie!

Czwartek: Nasz Rajdowy Debiut jechaliśmy na „moim opisie”. Chodziło o to, aby przynajmniej jeden z nas rozumiał, co jest w interkomie ☹. Kwadratowy serek to taka pozostałość z opisu, który stosuję na wygrozzeniach, które najczęściej przybierają kształt (trójkątnego) serka.

Korzystanie z on-boardów przy tworzeniu waszego opisu przekłada się na mniej stresu podczas zapoznania w myśl zasady „więcej potu na treningu to mniej krwi w walce”?

Klonek: Za to cenię chłopaków. Tak naprawdę chciałbym wsiąść i jechać szybko po krętych drogach, a oni każą mi analizować trasę jeszcze przed wyjazdem!

Czwartek: Przy naszym ograniczonym doświadczeniu jest to istotny element przygotowania do rajdu i – naszym zdaniem – klucz do sukcesu. Do nagrań siadamy wspólnie z Kubą, który potrafi powiedzieć wszystko o danym miejscu na trasie, a jeśli jest polemika, to pokazuje film z dzwonem na Youtube ☹. Ja zapisuję propozycję opisu, a Kuba kontroluje, czy to, co podyktował Jarek, nie jest przypadkiem zbyt optymistyczne. Jeśli weźmie się to jeszcze na warsztat podczas opisu trasy przed rajdem, to muszę przyznać, że gumka jest naprawdę potrzebna, ale przynajmniej w kluczowych miejscach nie ma zbędnej dyskusji.





Krótką opowieść Kłonka

Z Rajdowego Debiutu pamiętam nasz Rajd Mazowiecki... Zrobiłem coś, czego nie mogłem zrobić, a Bartek wtedy jeszcze ciągnął ręczny! Podczas przejazdu odcinka po mokrym nie dohamowałem do ostrego zakrętu, ale i tak w niego skręciłem. W tym właśnie momencie Bartek pociągnął ręczny. Trochę ta sytuacja mnie zaskoczyła... Powiem tylko tyle, że na Rajdzie Nadwiślańskim ten zakręt [przejeżdżany w lewo zamiast w prawo] dobrze już nam się kojarzył i nie mieliśmy problemu z opisem: „2L daszek” ☺.



Jak wygląda tworzenie opisu przez kierowcę i pilota, który dopiero niedawno „zmienił profesję”? Czy pojawiają się przeszkody, których nie przewidzieliście?

Kłonek: Dla mnie to była jakaś czarna magia, dzisiaj widzę jednak potrzebę opisania miejsc, które można przejść bez odjęcia, a tego nie widać. Na początku myślałem, że to strata czasu, bo

niewiele z tego rozumiałem, ale teraz zaczynam doceniać potrzebę dobrego opisu, szczególnie na trudnych technicznie trasach.

Czwartek: Kłonek to taki nietypowy gość, któremu nic nie przeszkadza. Czy kierownica jest prosto, czy rajdówka ma geometrię i właściwy setup, czy pilot coś tam powie, czy mamy jeszcze wszystkie koła... nie ma to żadnego wpływu na

komfort psychiczny kierowcy i prędkość podróży po oesie! Ja tak nie potrafię i dlatego od początku naszej historii staram się przygotować samochód, zaproponować właściwy opis i kontrolować tempo podczas rajdu. Wiadomo, że nie da się wszystkiego naraz ogarnąć i popełniamy sporo błędów, ale to jest piękne, bo szybciej się uczymy!



Middle Finger Rally Team w sezonie 2012 startował w ramach RD-3L i zbierał punkty Citroenem Saxo.



Krótką opowieść Czwartka

Podczas 59. Rajdu Wisły na OS 2 *Dobka* (nazwanym przez nas *Dupki*) złapaliśmy 2 kaptcie z prawej strony. Niestety nie ogarnęliśmy przed startem właściwego wyposażenia bagażnika (czasem tak bywa, gdy jest nas czterech i każdy ma co robić). Okazało się, że mamy na zapasie spaloną mediatę – sztuk jeden. Za strefą mety odcinka zatrzymaliśmy się, aby „coś zrobić”... Widziałem wtedy w oczach Jarka, że pewnie założyliśmy dwa rozwalone koła na tył, resztę na przód i polecimy 58 km dojazdówki na kolejny oes – w końcu nic nas nie powstrzyma! Zjechała wtedy załoga Cichocki/Ścibisz, więc ich zatrzymałem i po krótkim oświadczeniu nieznannej treści wyrwałem im zapasowe koło i automatyczny klucz do kół. Nikt wtedy nie myślał, że to przecież nielegalny serwis... Obok przypadkiem stoi nasz kolega Marek Opolski – jest naszym kolegą na co dzień, ale w danej chwili jest sędzią, więc wyciąga telefon, robi zdjęcie i zgłasza zdarzenie. My lecimy dalej i kręcimy niezły czas na kolejnym odcinku na ledwo przykręconym kole od Subaru. Chwilę później dotarło do nas, że prawdopodobnie tym sposobem wykluczaliśmy się z rajdu i – co gorsza – to samo może grozić naszym jedynym konkurentom w klasie, którzy powinni dostać puchar fair play za oddanie koła! Nie zamierzaliśmy nic kombinować z zamianą kół przed wjazdem na strefę czy próbować ukrywać fakty, które miały miejsce, dlatego ku zdziwieniu wszystkich sędziów, którym się nie zgadzała liczba kół na strefie, odpowiadaliśmy, że to koto jest od załogi z numerem takim jak na naklejce, podpisując chyba za 3 protokoły przy każdej okazji.

Na nasze szczęście są jeszcze rajdy w Polsce, które nie dość, że są piękne, to jeszcze w swoich władzach mają odpowiednich ludzi. Dzięki temu na specjalnym posiedzeniu ZSS załogi 110 i 111 dostały obowiązkową karę w najmniejszym możliwym wymiarze. W końcu my też byśmy oddali koło, aby mieć konkurencję w klasie ☺.

Słynny „lewy 5”, który powinien być „lewym 2”, to błąd zapisu czy pomieszanie z poplątaniem na zapoznaniu z trasą?

Klonek: Chwilę przed tym zakrętem była piątkowa partia. To tam był 5L. 2L też był, tylko kawałek dalej w opisie. Wypadłem 2 razy w tym samym miejscu, więc nie można powiedzieć, że nie słuchałem pilota ☺.

Czwartek: Od dawna stosuję odwrotny opis kątowy, czyli dla mnie 5L to dla Jarka „Jakie pięć?”, bo w jego zapisie to 2L – stąd całe nieporozumienie i spóźniona komenda. Dopiero zaczynam starty w roli pilota i – co tu dużo gadać – staram się uczyć tak samo szybko jak kierowca! Najważniejsze było to, że historia skończyła się lepiej niż na Rajdzie Mazowieckim (każdy rajd z Klonkiem to przecież niezliczona ilość przygód).

” Zostawisz mi kur*a ten ręczny? ”

Wielokrotne powtarzanie w opisie – jaki ma cel, czy powoduje, że łatwiej pogubić się w notatkach?

Klonek: Ja nadal tego nie pamiętam, chyba wtedy spałem ☺.

Czwartek: Tak, spałeś! (!.. – słynne pozdrowienie MFRT!) Dodatkowo szutrowy zawias na twardym slicku dawał mi taki komfort pracy, że nie wiedziałem, co się ze mną dzieje! Tutaj chyba muszę coś więcej powiedzieć o sobie... Chodzi o tzw. czujnik w d... Wszystkie moje dotychczasowe doświadczenia z samochodami były raczej za kierownicą – dlatego czuję, co się dzieje z samochodem wiadomą częścią ciała. Ta pozytywna dolegliwość utrudnia trochę koncentrację nad notatkami pilota. Z drugiej strony gdy przejadę z Klonkiem cały rajd, to mam taki sam dopływ adrenaliny, jakbym sam prowadził! Po Nadwiślańskim przeanalizowaliśmy on-boardy i w kolejnych rajdach starałem się mniej powtarzać (i mniej krzyczeć!), bo przy aktualnym tempie Klonka zwyżajnie nie ma na to czasu!

Komendy „spokojnie”, „uważaj”, „stawia tył” są wypowiadane, jakby podawał je zawodnik, który wyczuwa, co się dzieje w aucie, i uczy młodego kierowcę. Ich częstotliwość ma bardziej uspokoić kierowcę czy pilota?

Klonek i Czwartek z Lancerem Evo IX znają się nie od dziś – tu podczas Pucharu Jesieni 2011.

Klonek: Takie komendy tylko mnie denerwują i mi przeszkadzają. Pilot ma czytać opis, a nie krzyć do interkomu. Z drugiej strony kto wie, czy to właśnie nie dzięki tym komendom ukończyłmy Nadwiślański? Myślę, że obaj wyciągnęliśmy wnioski z tamtego rajdu.

Czwartek: To jest właśnie ten „czujnik w d...”. Niby wiem, że Jarek ma jeszcze kierownicę oraz pedały i czuje lepiej, ale to jest silniejsze ode mnie. Cały czas nad tym pracuję, będę się starał powstrzymać od takich komentarzy. Natomiast jest też przez to wiele ciekawych sytuacji, które nasz kolega z zespołu Kuba najbardziej lubi i docenia podczas montażu klipu. Pamiętam też jedną bardzo miłą chwilę z Rajdu Kaszub. Lecimy szybką partią w lesie do mety – czyli jestem zrelaksowany, bo Klonek właśnie to umie najlepiej. Wchodzi w kolejne zakręty i zaczynam dodawać komendę „śmiało”, której nie było w opisie. Po chwili Jarek mówi, że „fura nie idzie” – okazało się, że nasze wycieczki poza drogę spowodowały zatkanie zielnikiem całego układu dolotowego i nasz 240-konny Lancer przestawał jechać na 5. biegu. Ech, to jest straszne – siedzieć w Lancerze i czuć, że to wcale nie idzie. Witamy w królewskiej klasie N4/31!

” 150 Polski Highway ”

Bartku – podczas filmu widać, jak w różny sposób intonujesz poszczególne komendy. Jest to element, na który zwracasz uwagę? Jarku – jak intonacja wpływa na twoje rozumienie komend?

Klonek: To bez znaczenia. Czasem, gdy Bartek krzyczy, może to oznaczać, że należało wcześniej hamować. Dużo bardziej zwracam uwagę na tempo dyktowania kolejnych komend. Czasem poganiam Bartka z następną notatką, a czasem to on podaje mi za dużo informacji i zaczynam się gubić.

Czwartek: Tutaj powraca magia klipu oraz efekt, który uzyskał Kuba, montując ciekawe ujęcia. Przecież wiele faktów nie jest powiedzianych wprost. Przykładowo pamiętam, gdy krzychałem na Jarka podczas przejazdu odcinka *Ochaby* na 59. Rajdzie Wisły „spokój tempo!”, a Klonek na to: „Przecież mam spokojne tempo”, zaś chwilę później: „To nie jest spokojne tempo!”. Inaczej się dyktuje, gdy ma się świadomość, że z przodu są dwie opony na deszcz (jedna założona tyłem do kierunku), z tyłu siedzi z jednej strony spalona media, a z drugiej koło załogi Cichocki/Ścibisz, gdzie felga od Subaru Imprezy N12 ma inny rozstaw otworu centralnego niż w naszym Mitsubishi. Całość jest dokręcona na 5 „amelinowych” (to se nie pomalujesz) nakrętkach, tarcza hamulcowa i dystans wał jak perkusja, a Klonek idzie konkretnym tempem, bo mu odcinek pasuje ☺.

Jarku, na filmach czasem widać, jakbyś w ogóle nie zwracał uwagi na to, co mówi pilot – czym jest spowodowane to pozorne „nieposłuszeństwo” (np. prawy z drogi przy rozwidleniu)?

Klonek: Mimo że przejechałem już miliony kilometrów, to w rajdach muszę uczyć się jazdy na opis. Na początku mieliśmy sporo takich akcji – ja nie słuchałem, Bartek się denerwował... Myślę jednak, że z rajdu na rajd dogadujemy się coraz lepiej.

Czwartek: Powiedział ten, co postanowił, że będzie się mnie słuchać, ale i tak musi po swojemu ☺.



Bartku, filmy z twojego występu podczas Rajdu Barbórka pokazują, że preferujesz również bardzo zamaszty styl jazdy. Co więcej, ekspresja twojej twarzy przy szybszych, płynnych sekcjach wyraża ogromne podekscytowanie rajdową jazdą. Czy wewnątrz jesteś również rozemocjonowany?

Kłonek: U mnie na prawym ekspresję pewnie ma również ciekawą. Bartek to dobry kierowca, ale pilot do d... Żartuję... ☺

Czwartek: Ja wiem, że ze mnie taki pilot jak z ciebie mistrz Polski, ale poczekaj – pokażemy im! Bardzo przeżywam jazdę, dlatego strasznie trudna jest dla mnie Barbórka. Dopiero się rozgrzewam, a tu koniec odcinków specjalnych. Specyfika Barbórki wymaga ogromnej koncentracji i precyzji od samego startu, a ja zaczynam płynnie jeździć dopiero wtedy, gdy się porządnie zmęczę. Preferuję bardzo wąskie odcinki, najlepiej po mokrym i we mgle – to daje mi motywację do jazdy idealnej, a nie takiej zamaszty, która po prostu sprawia mi radość.

Bartku, jakim byłeś kierowcą, gdy startowałeś na lewym fotelu? Jak wygląda doświadczenie twoje i Jarka i czy ewentualnie jeden pomaga drugiemu w byciu coraz lepszym kierowcą?

Czwartek: Mam małą prośbę, aby nie pisać o moich startach jako kierowcy w czasie przeszłym. Mam nadzieję kiedyś jeszcze pojechać jakiś rajd i wtedy wam wszystkim pokażę! (...!) Po poznanii Jarka bałem się wsiadać do jego samochodu, szczególnie że znałem kilka jego wcześniejszych przygód w Lancerze. Jednak nasza znajomość sprawiła, że każdy z nas się czegoś nauczył. Jarek imponuje mi wytrwałością w dążeniu do celu i niepoddawaniu się nawet w najgorszej sytuacji. Przykładowo na ostatnim zapoznaniu do Rajdu Rzeszowskiego złapaliśmy 2 kapcie w naszym potworze zwanym aEvo (czyli Chevroletie Aveo – przyp. red.) i nie mieliśmy nawet jednego zapasu. Zanim zdążyłem pomyśleć, co począć dalej, Kłonek w 35-stopniowym upale prostował już felgę kamieniem!

Kłonek: Bartek ma ogromną pasję do rajdów, którą widać na każdym kroku. Jego doświadczenie



MFRT na Rajdzie Nadwiślańskim miał powody do radości. Drugie miejsce w N4/31 i zdecydowana poprawa czasów na drugiej pętli pozytywnie rokurują na przyszłość najbardziej wyluzowanej załogi RPP.

jest bardzo cenne i wiele razy mi pomogło. Denerwuje mnie czasami, że Bartek ma w czymś większą wprawę i przykładowo potrafi lepiej ogarnąć mojego Lancera na zamrzniętym jeziorze. W takich chwilach jest to dla mnie bardzo motywujące. Wtedy trenuję tak długo, aż ogarnę to w równym stopniu albo lepiej!

”
...do 4 lewy przez martwego...
”

Co sprawiło, że postanowiłeś przesiąść się na prawy fotel? Jarku, czy miałaś przed sezonem obawy?

Czwartek: Postanowiłem pomóc Klonkowi zrobić w końcu tę właściwą licencję! A że wsiadłem na prawy fotel, to sam się sobie dziwię... Gdyby mnie ktoś o to zapytał 2 lata temu, to bym mu się roześmiał w twarz ☺. Dzisiaj nie żałuję tej decyzji, bo mało co potrafi

dostarczyć takich emocji jak jeden rajd z Klonkiem! Zresztą cały team żyje występami naszej załogi – i to jest bardzo fajne.

Kłonek: Gdyby nie on to przecież znalazłby się ktoś inny... Dobra, dobra – żartuję, bo zaraz się Bartek obrazi ☺.

Jarku, większość kierowców stara się jeździć jak najbardziej „na okrągło”, szczególnie autami 4x4, by zyskać cenne sekundy. Ty masz zupełnie inne podejście, znacznie bardziej agresywne i kojarzące się z szarżą za wszelką cenę.

Kłonek: Mój styl jazdy jest taki jak moje życie zawodowe... cały czas na bombie. Dlatego gdy się dużo dzieje, to się szybko ucze! Poza tym i tak mam wrażenie, że do prawdziwego rajdowego tempa jeszcze daleka droga. Wiem, że mistrzem Polski pewnie nie będę, ale po to właśnie jeździmy, żeby być coraz szybsi i reprezentować rozsądny poziom. Trzeba tylko jeździć, jeździć i jeździć...

Czwartek: Musicie zwrócić uwagę na to, że Kłonek – z powodu braku czasu – w ogóle nie trenuje! Dla niego Rajd Nadwiślański to był trening, Rajd Wisły to były trudne testy, a Rajd Kaszub – pierwszy występ. Teraz doliczamy do tego nasze imponujące kilometry Rajdu Rzeszowskiego, więc podczas kolejnego występu na miejscu konkurencji zacząłbym chować kwity już przed startem! ☺

Jest to technika jazdy z głębszym sensem czy sposób ekspresji emocji, swojej pasji do szybkiej, widowiskowej jazdy? A może po prostu łatwiej zmieścić Lancera w zakręcie?

Kłonek: Chyba nikt się nad tym nie zastanawiał.

Czwartek: No jak to? Cały czas nad tym myślimy w całej ekipie SJR (Szkola Jazdy Racing – przyp. red.)! Jeśli chodzi o Rajd Nadwiślański, to jest to między innymi efekt jazdy na zawieszaniu szutrowym, na którym bezpieczniej było złożyć się na ręcznym, niż czekać, czy wyjedzie bokiem na wyjściu przy skręcie – bez ręcznego. Myślę też, że Kłonek trochę podświadomie (nad)używał tego ręcznego, bo ciasne zakręty generalnie stanowią dla niego większy problem niż te najszybsze. Kolejne rajdy pokazują jednak, że Jarek zarówno przestał używać Tego Ręcznego, jak i zaczyna czuć się jak ryba w wodzie w gęszczu komend i zakrętów dwóch typów: w prawo i w lewo ☺. Po ostatnim Rajdzie Rzeszowskim, gdzie jedyne doświadczenie, jakie mogliśmy wynieść, to było zrobienie dobrego opisu, pojawiły się nowe pomysły na dalszy jego

Już podczas pierwszego rajdu biały Lancer został skrupulatnie przebadany podczas BK-2. Zwięzka okazała się odpowiednio ciasna ☺.



rozwój. Moim zdaniem do stylu jazdy Klonka i jego osobowości najbardziej adekwatnym wzorem do naśladowania byłby prosty, mało skomplikowany opis w stylu tego, którym posługiwał się Colin McRae.

Czy dużo graliście w „Coliny” i „Need for Speedy”, które promują nadużywanie spacji (czyli ręcznego) w formie ratunkowej?

Klonek: Niedawno zacząłem używać poczty elektronicznej, bo trzeba się było zarejestrować w systemie Inside PZM. Hamulca ręcznego używam wtedy, gdy kończą mi się inne pomysły ☺.

Czwartek: Chciałbym sobie pograć, ale niestety nie jestem w stanie bez stymulacji „czujnika w dupie” przejechać więcej niż 3 zakrętów w grze typowo rajdowej, tj. „Richard Burns Rally”. Ostatnia gra, w jakiej mogę bić rekordy, to „Colin McRae Rally 2.0” ☺. Natomiast mamy w naszej ekipie rajdowej RBR-owego specjalistę z tytułami mistrzowskimi na koncie, który nie tylko potrafi zmontować dobry klip, ale także szybko jeździć samochodem sportowym wirtualnie i w realu. Spacji nie używa, bo jego stanowisko wyposażone jest w ciekawej konstrukcji hamulec ręczny.

Jaka jest różnica pomiędzy „tempem dla Czwartka” a „tempem dla Klonka”?

Klonek: O, to już nawet ja wiem ☺. Dla Bartka to znaczy płynnie, nudno i na czas, a ja bym chciał pełnym gazem i do mety!

Czwartek: On tylko tak gada, ale jednak przed startem lubi wiedzieć, ile jest na oesie zakrętów i gdzie trzeba zahamować – w końcu jest bardzo rozsądnym człowiekiem, ma wspaniałe dzieci i nauczył się, że jeśli się wolnej wejdzie, to można nieraz szybciej wyjść! Gdy tempo dla Klonka będzie znaczyło dokładnie to samo co tempo dla mnie, to myślę, że może być ciekawie.

Jak doszło do decyzji o wspólnych startach w tym sezonie RPP?

Klonek: Tak jak sobie zaplanowałem.

Czwartek: Polubiłymi się jak stare konie... Jesteśmy w podobnym wieku, ja też jestem ojcem wspaniałego syna i mam kochaną żonę, która toleruje rajdy samochodowe ☺. A starty w sezonie RPP – tak wyszło. Jeśli się bawić w jazdę samochodem, to rajdy są najlepszą okazją do nauki!

Kiedy rozpoczęły się wasze kariery i jakie były wasze losy przed stworzeniem MFRT?

Klonek: Moja kariera? Jaka kariera? Czekam na licencję międzynarodową, abym mógł się porównać z najlepszymi kierowcami w Polsce. Wtedy sobie odpowiem, czy jestem szybki i ile jeszcze mi brakuje.

Czwartek: MFRT ma dłuższą historię i reprezentuje większą grupę osób, ale to nie o tym mowa... Zacząłem swoją przygodę z amatorskim sportem samochodowym już w 1997 roku – to był pierwszy i ostatni raz w roli pilota. Hmmm... tak mi się przynajmniej do niedawna wydawało. Wychowałem się w czasach, gdy na KJS-ach można było wygrać seryjnym samochodem od mamy. Upragniony komplet punktów do licencji międzynarodowej robiło się wspólnie z kilkunastoma rywalami w klasie (N2) w ciągu 3 rajdów. Pamiętam też swój debiut w mistrzostwach Polski, gdy wydawać się mogło, że coś już przejechałem w tej 2. lidze, a tutaj taki hard core ☺. Szkołę Jazdy Racing założyłem, aby dalej być blisko mojej pasji, czyli jazdy samochodem. Sprawdziłem życiową maksymę, że dopiero ucząc innych, można się wiele nauczyć. Doświadczenia z tego sezonu dają mi naprawdę wiele satysfakcji, ale też zbudowały u mnie ogromny szacunek dla roli pilota rajdowego. W tym miejscu chciałbym ogromnie podziękować moim dotychczasowym pilotom... To jest taka ciężka robota, a Wy dalsze radę ze mną wytrzymać! Ostatnio zresztą stwierdziłem, że jakbym miał

MFRT, czyli Klonek i Czwartek w internecie



Uwaga: Wszystkie filmiki najłatwiej wyszukamy poprzez frazy: Klonowski, Czwartosz, zostaw ten ręczny. Możemy również wybrać je bezpośrednio ze strony kanału: www.youtube.com/RallyAddict



www.youtube.com/watch?v=NKrUbfJ043E
Rajd Nadwiślański 2013

To ten najsłynniejszy on-board z ponad 100 tys. wyświetleń. Klasyka gatunku – to tu pojawiły się takie zwroty jak „zostaw ten ręczny”, „2 lewy z drogi (czyli 5 lewy)” czy „kwadratowy serek”.



<http://www.youtube.com/watch?v=tzBVFcsqXGs>
Rajd Wisły 2013

Jeden z trudniejszych rajdów dla załogi MFRT. Przygody z urwaną półosią, z kołem od Subaru, jazdą po „Dupkach” oraz Klonek przekonujący o swoim spokojnym tempie.



www.youtube.com/watch?v=hQvMOuPRJc0
Rajd Kaszuby 2013

Tutaj dowiadujemy się, czym jest „tempo dla Czwartka”, a czym „tempo dla Klonka”.



<https://vimeo.com/72148640>
Rajd Rzeszowski 2013

Zapoznanie z trasą oraz Klonek w roli serwisanta aEvo wyposażonego jedynie w pneumatyczny kamień do prostowania obręczy.



Klonek i Czwartek, a także ich zespół MFRT oraz grupa RallyAddict są obecni na **Facebooku**:
Szkoła Jazdy Racing: [facebook.com/RacingPL](https://www.facebook.com/RacingPL)
RallyAddict: [facebook.com/RallyAddict](https://www.facebook.com/RallyAddict)
Middle Finger Rally Team: [facebook.com/MiddleFingerRallyTeam](https://www.facebook.com/MiddleFingerRallyTeam)

Inne filmy z przygód zespołu SJR/MFRT możecie również obejrzeć na stronach internetowych: www.racing.pl i www.rallyaddict.pl



szkoła jazdy racing RALLYADDICT

tego pilota jak ja na Nadwiślańskim, to bym się sam wysadził po pierwszym odcinku ☺.

W zeszłym roku obaj startowaliście Citroenem Saxo jako kierowcy – skąd taki pomysł i czyje to było auto?

Klonek: Saxo to auto Czwartka, którym zmuszony byłem zrobić Rajdowy Debiut. To była śmieszna przygoda...

Kazali jechać wolno po odcinkach specjalnych. Co prawda, Czwartek cały czas mówił, że nie nauczę się jeździć, jeśli nie ogarnę lekkiej ośki, no ale całe szczęście udało się przejechać wystarczającą liczbę rajdów i można było wrócić do Lancera.

Czwartek: Tak było – byliśmy najszybszą załogą w Rajdowym Debiucie, gdzie jeździ się bez pomiaru czasu.

REKLAMA



KUTE TŁOKI SUPERTECH

Honda K20



Subaru 2.5 ltr



BMW 318iS



Lancia Delta Integrale 2.0 16v



i wiele innych...

Zapraszamy na stronę www.re5pect.pl - Ponad 10 000 produktów do motorsportu



A teraz jeździsz Lancerem, który jadąc pod górę, musi być wolniejszy od mojego Citroena Saxo!

Skąd pomysł (i czyj budżet) na Lancera Evo IX ze zwężką? Jak oceniacie auto i pomysł na tę klasę?

Kloniek: Jakaś pomyłka – tym się nie da jeździć.

Czwartek: No, trochę się z tym zgodzę... Z drugiej strony jeśli trafić na większego wariata niż Kloniek, to wtedy taka zwężka daje ten margines bezpieczeństwa. Lancer w specyfikacji N4/31 to około 240 KM. Na szybkich partiach nie ma czym wyciągać, a po dłuższej chwili i tak rozpędzi się do ponad 200 km/h. Ciężko tym ruszyć, nie daje przyjemności z jazdy. Ma podtrzymanie turbo, wali marchewy z wydechu i przy tym wszystkim nie jedzie – naprawdę można się rozczarować!

Dowcipne filmiki i ogólnie luzacki nastrój nie sprawiają, że grzejecie tyły ani generaliki, ani klasy. Co więcej, kończycie rajdy, które sprawiają sporo problemów waszym konkurentom. Jak oceniacie ten sezon i czy macie jakieś założenia odnośnie jego dalszego przebiegu?

Kloniek: Założenia są proste – skoro zostały dwa rajdy do końca sezonu, to muszę na jednym pojechać grubo lub dobrze ukończyć dwa.

Czwartek: Plan był taki, aby Rajd Rzeszowski wygrać i zgłosić się na Rajd Polski! – oczywiście jak zwykle ambitny i trudny do zrealizowania – a wyszło jak zwykle albo nawet gorzej. Kloniek nie jest kierowcą, który boi się prędkości, czy osobą, którą zadawała pierwsze miejsce w klasie liczącej dwa auta – przecież to nie daje punktów. Jeśli będzie czas potrzebować jazdę przed rajdem, a nie w trakcie rajdu, to będziemy mieli kolejnego szybkiego kierowcę. Do tego odpowiednio prosty opis i doświadczenie, które już dziś bardzo intensywnie zbieramy. I tak najlepsze jeszcze przed nim, czyli jazda po prawdziwych szutrach. Trening w takich warunkach jeszcze przed nami, a ja już dzisiaj wiem, że to będzie jego ulubiona nawierzchnia ☺.

Co się stało na Rajdzie Rzeszowskim i jak podchodzicie do tego typu sytuacji?

Kloniek: To był pierwszy raz, kiedy zderzyłem się z „rajdową rzeczywistością”. Opcje były dwie: albo w 5 minut uciec jak najdalej od rajdówki i całego rajdu, albo wyciągnąć jakiegoś innego zawodnika z jego samochodu i pojechać dalej. Wybraliśmy opcję bardziej umiarkowaną i w jakiejś 30–40 minut zwinęliśmy się z Rzeszowa do domu.

Czwartek: Mieliśmy fajnie przygotowany opis, który bardzo chcieliśmy sprawdzić rajdowym tempem. Nastroje były bojowe (u Jarka chyba aż za bardzo). Po odliczaniu do startu pierwszego odcinka zdążyłem jeszcze wspomnieć coś o zimnych slickach i w tym momencie zmiliło napędy... Dużo więcej poza „ja pierdzielę” nie da się dodać...

”
Jak Cichocki nas przeszedł, to ja tego łoda nie chcę... *
”

* Wszystkie te zdania pochodzą z onboardów załogi

Szkoła Jazdy Racing – kto za nią stoi, w jaki sposób powiązana jest z zespołem i jaką pełnicie w niej funkcję?

Kloniek: Miałem okazję tam jeździć i trenować, na co dzień wspieram chłopaków moją logistyką.

Czwartek: Mówi się, że reprezentujesz barwy sponsora ☺! Poza logistyką robisz przecież to, co cenisz najbardziej, czyli jesteś „sławnym rajdowcem”. Szkoła Jazdy Racing organizuje otwarte szkolenia, eventy motoryzacyjne, działa charytatywnie, popularyzuje jedyny słuszny sport. W klipach wideo staramy się pokazać atmosferę naszych spotkań i coś więcej niż tylko ścigające się samochody.

MFRT i „faker” jako gest pozdrowienia i inne nietypowe cechy zespołu – opowiedzcie o tym.

Kloniek: Ja się od tego wszystkiego odcinam.

Czwartek: Ale jednak tym żyjesz podczas rajdu! (,..) Pomysł na „fakera” to próba zmiany potocznie obsecnicznego znaku na swoisty gest pozdrowienia czy też uznania dla momentu akcji. Nazwa zrodziła się kiedyś wśród grupy SJR, gdy dwóch kierowców usiadło do jednego samochodu z zamiarem dogadania się podczas zawodów sportowych i... zawsze z tego wychodził środkowy palec. Zaczęło się niewinnie i dla żartu, a teraz jest to znany w naszym otoczeniu znak, który przekazuje pozytywne emocje. W czasach Facebooka okazało się, że ten znak nie jest też obcy w światowym środowisku kierowców rajdowych. Nasi fani znajdują różne smaczne zdjęcia w sieci, oczywiście ich pozdrawiamy!

Z tego, co widać, na rajdy jeździecie zgraną paczką – traktujecie rajd jako wspólny wypad ze znajomymi i rozrywkę połączoną ze sportem czy jest to już bardziej hermetyczne i profesjonalne podejście?

Kloniek: Tak jak już wspomniałem, cel jest prosty – możliwie jak najszybciej zrobić licencję R. Ciekawie jest z chłopakami pojechać na rajd, ale też cenię w nich profesjonalne podejście, którego ja nie zawsze oczekuję ☺. Lubimy pojechać na rajd zgraną paczką, w której wszyscy się doskonale rozumieją, dogadują i fajnie spędzają czas we wspólnym towarzystwie. Bartek tylko pewnie za każdym razem strasznie żałuje, że nie może dokończyć rajdu na „ostatnim oesie” ☺.

Czwartek: Są sprawy, które traktujemy z przymrużeniem oka. Jednak kwestie sportowe traktujemy bardzo poważnie. Tak jak wspomniał Jarek – zadanie jest takie, aby robić to na razie w małym wymiarze. Dlatego też nasz zespół to kilka osób, którym łatwo stworzyć zgraną paczkę. Tak właśnie układa się sukces rajdowy – kiedy cały zespół ciężko pracuje, wkłada w to serce, a potem jeszcze daje wiarę w powodzenie. Wtedy kierowcy i piloci jakoś się udaje dojechać szczęśliwie do mety.

WRC

[,..] MFRT
Middle Finger Rally Team

REKLAMA



IRECO
MOTORSPORT
Roll Cage Technology

KLATKI BEZPIECZEŃSTWA

- Współpracujemy z najlepszymi zespołami w Polsce i za granicą.
- Posiadamy kilkadziesiąt modeli homologowanych lekkich konstrukcji ze stali 25CrMo4 jak i stali węglowej
- Wkonaliśmy już ponad 1800 klatek dla klientów z wielu krajów!!!

43-300 Bielsko - Biała ul. Cmentarna 29
tel. +48 605749008
biuro@ireco.com.pl
www.ireco.com.pl

W większości modeli montaż w ciągu 1-2 dni!

****Oferujemy również zestawy do montażu we własnym zakresie****

Obróbka rur w technologii CNC