

CIEKAWOSTKI | PUBLICYSTYKA | ZESPOŁY

PRZEWODNIK KIBICA F1

SEZON 2024

DODATEK ENDURANCE

RADIO **GOAL**
W DRODZE PO EMOCJE
29.02.2024

Hypercar dla opornych: co warto wiedzieć?

Aktualnie w motorsporcie na krzywej wznoszącej znajdują się WEC i IMSA SportsCar Championship, a dokładniej rywalizujące w nich Hypercary. Niektórzy zastanawiają się, jak wygląda ta klasa, jakie samochody tam rywalizują i o co w tym wszystkim chodzi. Czy jest to tak skomplikowane, jak podają to niektórzy dziennikarze? Okazuje się, że nie jest to wszystko takie trudne, jak niektórzy mówią.

Nawiązanie do motoryzacji drogowej

Zacznijmy od motoryzacji drogowej, bo to przy niej niektórzy po raz pierwszy usłyszeli nazwę Hypercar, lub po polsku „Hipersamochód”. Definicja takiego samochodu nie jest jasno określona, ale przyjmijmy, że jest to kategoria supersamochodu sportowego, ale z jeszcze wyższymi osiągnięciami. Na pewno przykładem takiego auta może być Bugatti Veyron, McLaren P1, Porsche 918 czy Ferrari LaFerrari. A Aston Martin Valkyrie? Trudno powiedzieć. Na pewno możemy powiedzieć, że są to samochody, których sensem istnienia są osiągnięcia na torze, a nie to ile kolegów zabierzemy nim na truskawki do Holandii i ile worków zaprawy zawieziemy nim na budowę.

Co jest Hypercarem w WEC? To trochę skomplikowane

Przejdźmy teraz do wyścigów. Hypercary, które ścigają się w WEC to też maszyny nastawione wyłącznie na osiągnięcia oraz niezawodność w wyścigach trwających trzy, sześć, dziesięć, lub dwadzieścia cztery godziny. Jest to nowa czołowa klasa WEC oraz IMSA, która zastąpiła odpowiednio LMP1 i DPi. Składają się na nią samochody budowane od zera, w oparciu o model drogowy, albo w na podstawie podwozia, z którego korzystają też samochody LMP2. I w zasadzie mógłbym na tym zakończyć objaśnianie tej klasy, bo to jest wszystko, co na początku trzeba wiedzieć o tej klasie przy śledzeniu WEC i zapraszam na następny tekst.

Jednak jeśli chcesz dowiedzieć się więcej, to zapraszam dalej do szczegółów. Na początek powiedzmy sobie, że formalnie Hypercar w WEC to nie jest samochód, tylko klasa, w ramach której rywalizują samochody. Te z kolei nazywają się LMH (Le Mans Hypercar) i LMDh (Le Mans Daytona h), ale przyjęło się, że ogólnie, nawet jeśli mówimy o samochodzie Cadillaca czy Ferrari to nie nazywamy ich LMDh, czy LMH, tylko mówimy na nie Hypercar. Gdyby było inaczej, to byłoby mniej więcej tak, jakby posiadacz telefonu marki Apple mówił, że nie ma telefonu, tylko iPho... nieważne. Z tego powodu na każde LMH czy LMDh mówimy „Hypercar”... tylko sprawa komplikuje się w USA. W tamtejszej serii IMSA SportsCar Championship ta sama klasa nosi nazwę GTP, która jest nawiązaniem do historycznej amerykańskiej kategorii GTP – Grand Touring Prototypes.

Coś więcej dla geeków technicznych o LMH

To teraz pójdźmy jeszcze głębiej i poruszymy temat samych konstrukcji. Tu już wchodzimy w tematy techniczne, które nie są konieczne do śledzenia rywalizacji w Hypercarach. Jednak jeśli ktoś chce zrozumieć, dlaczego Toyota jest najszybsza przed Ferrari, a Isotta Fraschini jest daleko, to tutaj ma okazję zrozumieć więcej. Wcześniej powiedziałem, że LMH to młodszy brat LMP1, tylko jest kilka „ale”. Obowiązuje tu większa masa minimalna czy niższa moc maksymalna.



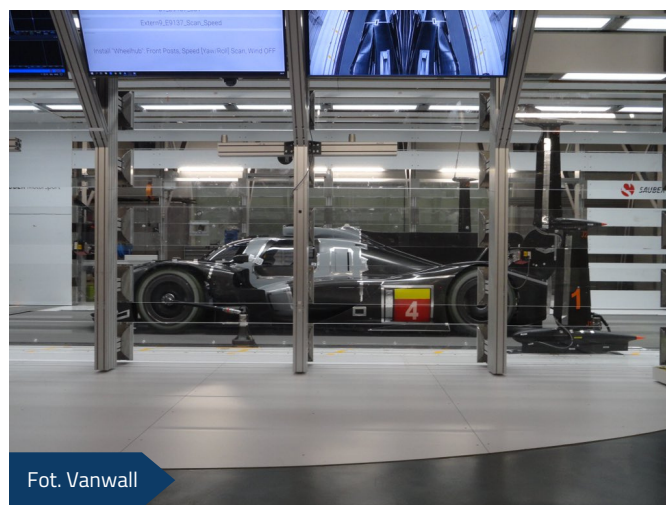
Do tego technicznie, chociażby pod kątem hybrydy, te samochody są nieco prostsze. Dlaczego? Chodzi o obniżenie kosztów budowy, czy rozwoju. Ten z kolei nie jest dowolny, jak w F1, tylko ograniczony do pięciu pakietów zmian. Nie na okres jednego roku, tylko na pięć lat homologacji. Jak wygląda kwestia silników? W F1 od kilku dekad obowiązuje jedna formuła silnikowa dla wszystkich. W LMP1 były „podklasy wydajnościowe”, gdzie pojemność silnika zależała od tego, ile megadżuli odzyskuje jednostka elektryczna. W LMH konfiguracja silnika jest dowolna pod warunkiem, że zmieści się ona w narzuconych wymiarach. Do tego jedynie jeszcze obowiązuje zakaz zasilania jednostki olejem napędowym. Elektryczna część silnika nie jest obowiązkowa, więc można przywieźć auto bez hybrydy. Sama hybryda zaś też z góry narzuconą wydajność. Jeśli chodzi o aerodynamikę, to tu obowiązują pewne ograniczenia, ale sam regulamin jest bardziej liberalny względem LMP1. Możemy przywieźć auto generujące docisk przy użyciu tylnego skrzydła lub też podłogi, przy której tylne skrzydło nie jest potrzebne. Większa dowolność przy aerodynamice i silniku, a jednocześnie mniejszy nacisk na absurdalnie wysoką moc i niską masę zainteresowały producentów, którzy mogą wejść do WEC niższym kosztem niż w erze LMP1.

Przy LMH mamy też samochody LMDh

Teraz należy się słowo LMDh. O ile LMH można zbudować samodzielnie, lub przy współpracy z podwykonawcą, tak tu sprawy wyglądają inaczej. Sam monokok musi pochodzić od jednego z producentów podwozi LMP2 następnej generacji, a więc Dallary, Ligiera, Multimatic i Oreki. Jego nie wolno przerabiać, tylko trzeba zbudować prototyp wokół niego. Silnik podobnie jak w LMH może mieć dowolną konfigurację, ale hybryda już jest obowiązkowa i dostarcza ją Bosch. Natomiast za skrzynię biegów odpowiada XTrac. Przy aerodynamice też można sporo podziałać, ale nie można zbudować samochodu bez tylnego skrzydła, jak ma to miejsce w LMH. Tutaj obowiązuje mniejsza swoboda w budowie samochodu.

Zbliżone osiągi dwóch różnych samochodów – jak to jest zrobione?

Teraz przed nami pytanie o to, jak zrobić, aby dwa różne rodzaje samochodów mogły walczyć ze sobą na równi? Tu z pomocą przychodzi system balansowania osiągnięć, znany jako Balance of Performance. Owe BoP to system wytycznych, jakie FIA przed każdą rundą wydaje dla każdego z samochodów. Dotyczą one maksymalnej mocy silnika, minimalnej masy czy energii na przejazd, jaką może zużyć samochód. Jak FIA dobiera te wytyczne, aby zrównać stawkę? Przede wszystkim regulamin narzuca maksymalną moc silnika na poziomie 680 KM, maksymalny poziom docisku i minimalny poziom oporu powietrza, jaki generuje samochód. Ten zaś, zanim zaliczy swój debiut na torze, musi przejść przez proces homologacji. Polega on na dostarczeniu do FIA odpowiedniej dokumentacji, a zwieńczeniem jego jest test w tunelu aerodynamicznym Saubera. Tam mierzy się wspomniany poziom docisku i oporu powietrza. Te oraz inne informacje zebrane przez ACO i FIA są potrzebne potem do wyznaczenia BoP dla każdego z samochodów. Poprzez manipulację wspomnianymi zmiennymi w ramach Balance of Performance, możemy uzyskać stawkę, w której każdy samochód dysponuje zbliżonym potencjałem osiągnięć. I w taki oto sposób otrzymujemy stawkę, w której wszyscy rywale są względnie blisko siebie.



Vanwall Vandervell 680 w tunelu aerodynamicznym Saubera

Hypercar

- co wiemy po pierwszym sezonie i co nas czeka w tym, i następnym sezonie?

P przed nami sezon 2024, drugi w historii, kiedy WEC i WSCC mają te same auta w topowych klasach i drugi, w którym pojedzie pełna stawka Hypercar. Pierwszy sezon z wieloma konstrukcjami dał nam wiele wiedzy i przestrzegł też nas przed wieloma problemami. Jednakże było w nim także sporo fantastycznej rywalizacji. Jakie perspektywy się rysują przed Hypercarami w najbliższych latach? Na te pytania znajdziecie odpowiedź w tym artykule?

Słowem wstępu

Zanim zacznę opisywać swoje myśli, chcę zauważyć, że sezon 2023 był pierwszym poważnym sezonem klasy Hypercar w WEC, bo klasa złożona z dwóch Toyot i Oreki 07, która najpierw dostała mocne sterydy, a potem została okropnie wykastrowana średnio zasługuje na nazywanie jej klasą Hypercar.

Balans

Zachowanie właściwych proporcji między różnymi rzeczami”, tak o tym mówi Wielki Słownik Języka Polskiego PAN. Czemu zaczynam ten tekst od zacytowania definicji słownikowej akurat tego słowa? Robię to, ponieważ wspomniane w tejże definicji proporcje, w tym wypadku pomiędzy klasą LMH a LMDh, były mocno zaburzone w poprzednim sezonie World Endurance Championship. Pomijając niedający się dopasować do BoP projekt Peugeota, nierozwijanego od debiutu Glickenhause i wytwór LMP2-podobny, jakim był Vanwall, to było widać przez ponad połowę sezonu wyraźną różnicę pomiędzy Toyotą i Ferrari, a autami LMDh. Na wspomnianej Monzy nawet Peugeot odstawał inne auta LMDh na dystansie jednego kółka i wyścigu. Dopiero na Fuji znaleziono dość przyzwoity balans, który pozwalał Porsche wyprzedzić Ferrari, a także walczyć w pierwszej połowie wyścigu z Toyotą i dzięki temu jedna z fabrycznych załóg Porsche zajęła trzecie miejsce w wyścigu. W Bahrajnie nawet klienckie

auto Porsche wystawiane przez Lotę było blisko podium i zajęło czwarte miejsce w wyścigu wieńczącym sezon. Jednakże to nie zmienia faktu, że taki Cadillac nie był blisko podium przez cały sezon i tylko raz stanął na najniższym stopniu podium. Było to, co prawda, podczas najbardziej prestiżowego wyścigu sezonu – 24 Hours of Le Mans – lecz było to spowodowane raczej niezawodnością amerykańskiej maszyny, aniżeli jej realnym tempem. W tym roku do stawki dołącza nam aż sześć maszyn LMDh (dwa Alpine, dwa BMW, jedno Lamborghini i jedno, klienckie Porsche) i wypadałoby, aby jeszcze poprawić to BoP z Fuji czy Bahrajnu, na co się szczerze zapowiada, bo po przeanalizowaniu BoP na Qatar 1812 km są lekkie zmiany na korzyść pojazdów LMDh, co oczywiście poprawi rywalizację. Balans ten też pozwoli ujarzmić niezadowolone producentów, którzy posiadają auta LMDh w stawce. Uważam też, że ACO powinno bardziej reagować na problemy danych konstrukcji po poszczególnych rundach, a także zaprzestać zmieniania BoP pomiędzy sesjami, bo urąga to powadze serii.

Problemy prywatyzacji

Nie był to dobry rok dla zarówno Glickenhause, jak i Vanwalla. Pierwszy projekt od samego początku był trapiący problemami czy zmianami wizji na regulacje Hypercar. Potem doszły do tego problemy finansowe, obcięcie programu



do jednego auta na europejskie rundy + Sebring na otwarcie sezonu, a w sezonie 2023 doszło do tego coraz bardziej widoczne archaizowanie się amerykańskiej konstrukcji, lecz były przyzwoite występy jak szóste miejsce w Le Mans czy ósme miejsca na Portimao czy Monzy. Pomimo dobrych kierowców i sporego potencjału tej konstrukcji niestety nie ujrzymy już jej w World Endurance Championship w następnym sezonie ze względu na brak środków finansowych. To pokazuje, że regulacje Hypercar nie są jednak tak łaskawe dla prywatnych inicjatyw, jak było to kreowane. Nadal trzeba mieć finanse na rozwój projektu, nie jest to tak bezobsługowe.



Auto Jima Glickenhause skąpane w zachodzącym, florydzkim słońcu

Projektu Vanwalla z litości do słynnego rumuńskiego doktora prania pieniędzy, Colina Kollesa, bym nie komentował, ale wypadałoby dwa słowa o tej wielkiej porażce wspomnieć. To auto było porażką pod prawie każdym kątem. Silnik Gibsona nie był w stanie wytworzyć 520 kW, które przysługiwały tej konstrukcji w BoP, tylko wytwarzał 450-460 kW. Zawieszenie tego auta pracowało tak, że pracownicy firmy, która je produkowała, łapali się za głowę, widząc wyczyny austriackiej konstrukcji. Problemy natury prawnej już sobie ominę, bo tutaj trzeba by przytoczyć całą postać Kollesa, a artykuł nie jest o tym. Vanwalla na boskie szczęście nie zobaczymy na gridzie w przyszłym sezonie,

a zespół będzie próbował homologować Vandervella 680 na nowo z nowym silnikiem, którym ma być 3,5-litrowe V8 twin turbo od Pipo Moteurs używane dotychczas w Glickenhausie SCG 007. Nie widzę jednak sukcesu dla tej konstrukcji w przyszłości. Boję się, że podobny los w przyszłości może spotkać Isottę Fraschini, o której wspaniały tekst napisał Kamil i nie będę powtarzał tego, co on tam napisał, bo boleśnie wypunktował wady tego projektu i to, dlaczego może być on kolejną porażką prywatniarza.

Peugeot

Bez skrzydła daleko nie poleciał. Ten żartobliwy komentarz chyba idealnie opisuje powrót Peugeota do World Endurance Championship. Najlepszym wynikiem francuskiej konstrukcji było P3 na Monzy prawie równo rok po debiucie. Tak to Francuzi na początku mierzyli się z problemami z elektroniką czy skrzynią biegów. Potem przyszedł porpoising i niewystarczający docisk. Auto nie miało przyczepności i wytwarzanie docisku z podłogi na niektórych torach po prostu nie zdawało egzaminu. Po półtorę sezonu miernych występów inżynieria w końcu wygrała ze stylistyką i do 9X8 dodano tylne skrzydło. Jednak takiej wersji auta nie zobaczymy na starcie sezonu w Katarze. Tylne skrzydło

zadebiutuje w francuskiej konstrukcji podczas kwietniowego



Peugeot 9X8 podczas tegorocznego prologu WEC

6 Hours of Imola. Jeśli to nie poprawi osiągow tego auta, to jest prawdopodobne, iż Peugeot pożegna się z fabrycznym programem w Hypercar i albo przekaże go Alfie Romeo, albo całkowicie zamknie dział Hypercar, co byłoby sporą stratą dla całej klasy.

BMW M Team WRT

Pozwalam sobie umieścić tutaj BMW jako osobny akapit w artykule, gdyż jest to najlepiej zapowiadający się debiut w tegorocznym sezonie.

Dwa piekielnie mocne składy kierowców (#15: Marciello, D. Vanthoor, Wittmann; #20: S. van der Linde, Rast, Frijns), jeden z najlepszych zespołów sportscar na świecie i auto z bardzo solidnym potencjałem stawiają BMW w roli faworyta do bycia najlepszym pojazdem LMDh w całej stawce. O ten tytuł powalczą, moim zdaniem, z Porsche i rywalizacja pomiędzy tymi dwiema markami będzie niesamowitym smaczkiem w tegorocznej stawce. Testy szły BMW i WRT bardzo dobrze, więc teraz trzeba tylko czekać na kwalifikacje i wyścig.

Rywalizacja pomiędzy Toyotą, a Ferrari

dwa najlepsze auta tego sezonu będą kontynuować walkę pomiędzy sobą w tym sezonie. Moim zdaniem, nie ulega wątpliwości, iż nadal te dwie marki będą na szczycie klasy Hypercar. Toyota ma oczywiście w tej walce przewagę doświadczenia, ale Ferrari będzie miało przewagę jednego auta za sprawą klienckiego AF Corse #83 z m. in. Robertem Kubicą w załodze. Trzy auta dają więcej danych, a taki kierowca jak Kubica zbiera takowe fenomenalnie, co podkreślały osoby ze środowiska F1, więc Ferrari może zaatakować tym Toyotę, bo nie wierzę szczerze w bajki, że auto #83 będzie oddzielną operacją. Takich rzeczy nie idzie sprawdzić, gdy wszystko zostaje w jednym zespole i jednym garażu. Toyota ma natomiast w #7 Nycka de Vriessa, który zastąpił José Marię Lopeza i jest to wzmocnienie dla tejże załogi. Jeżeli BoP będzie sprawiedliwe, to widzę bardzo bliską walkę pomiędzy GR010 Hybrid, a 499P i szala tej walki może się przechylić na korzyść każdej z marek i każdej z pięciu załóg, która będzie w tejże walce uczestniczyć.

Aston Martin Valkyrie LMH

Jest to jedyny Hypercar, który zadebiutuje w sezonie 2025. Wspólny projekt Astona Martina i zespołu Heart of Racing ma zadebiutować na torze w połowie sezonu 2024 i tym padok World Endurance Championship będzie żył pomiędzy wyścigami. Będzie oczekiwanie na wyniki testów, pierwszych kierowców testowych i większe szczegóły na temat samego programu.

Wiemy jedynie, że auto będzie napędzane 6,5-litrowym, wolnossącym silnikiem V12 od Coswortha. Wiemy także, że nie będzie to projekt hybrydowy. Zobaczymy w najbliższych miesiącach, czy Aston Martin ostatecznie zadebiutuje w klasie Hypercar.

Wodór

Wodorowe prototypy w Le Mans to jest temat-rzeka. Pierwotnie miały one zadebiutować w tym roku i być konstruowane przez Red Bull Advanced Technologies i Orekę, ale opóźniono je do roku 2025. Podczas zeszłorocznego 24 Hours of Le Mans ustalono, iż prototypy napędzane wodorem będą mogły zadebiutować w roku 2026, lecz w listopadzie Pierre Fillon, prezes ACO, powiedział, iż bardziej realistyczną datą debiutu jest rok 2027. Na wodór bardzo chętna jest Toyota, która podczas wspomnianego Le Mans pokazała prototypowe auto GR H2 Racing Concept. To też grzebie koncept jednego nadwozia dla aut wodorowych. To, że Toyota poważnie traktuje wodór, pokazuje nominacja Pascala Vasselona, byłego dyrektora technicznego TGR, na wiceprezydenta TGR ds. strategicznego rozwoju motorsportu. Wodorem zainteresowany był także Hyundai, lecz plotki o koreańskim producencie w klasie Hypercar mocno ucichły w drugiej połowie zeszłego roku.



Wodorowy koncept Hypercara Toyoty "GR H2 Concept"

To jest to, co wiemy po poprzednim sezonie i co nas czeka w klasie Hypercar w następnych latach. Ja personalnie czekam mocno na roll-out Valkyrie LMH i wyścigi w wykonaniu BMW oraz Ferrari. Niewątpliwym jest jednak, iż klasa Hypercar przynosi sporo emocji i ten artykuł jest tylko tego potwierdzeniem.

Jeżdżąca (anty)reklama, czyli jak Isotta Fraschini

stała się pośmiewiskiem jeszcze przed debiutem?

Jest takie słynne w świecie motorsportu powiedzenie: "W niedzielę wygrywasz, w poniedziałek sprzedajesz". To właśnie na takiej zasadzie swoją popularność zdobywały takie marki, jak Ferrari, Maserati czy Aston Martin. Patrząc na ostatnie wydarzenia wokół Isotty Fraschini mogłoby się wydawać, że zapomniano tam o członie: "w niedzielę wygrywasz". Im bliżej wyczekiwanego debiutu włoskiej ekipy w WEC, tym więcej pojawia się znaków zapytania, a wypowiedzi niektórych osób związanych z teamem i afery wokół niego każą mi myśleć o tym Hypercarze jako o poruszającym się na czterech kołach banerze reklamowym. Nie dlatego, że poupychano loga sponsorów, a dlatego, że zreaktywowana Isotta Fraschini (pierwotnie powstała w 1900 roku!) liczy przede wszystkim na zysk. Sukcesami sportowymi jednak najwyraźniej nie jest zainteresowana.

Na drugim planie wszystko gra i buczy

Mój wyjazd na 6 Hours of Monza wyjątkowo fortunnie zbiegł się w czasie z "dynamicznym debiutem" Tipo 6 Competizione. Miałem to szczęście, że jeszcze zanim prototyp wyjechał na tor, natknąłem się w padoku na ten samochód. Cóż mam powiedzieć, zrobił na mnie spore wrażenie — nigdy wcześniej nie stałem bliżej hypercara, dosłownie na wyciągnięcie dłoni. Potem zarówno wersja Competizione, jak i Pista (auto bez kagańca regulacji WEC) popędziły po Monzy, a ja miałem przyjemność obserwować to z trybuny na wyjściu z Parabolici. Miejsce debiutu również nie jest przypadkowe - Isotta Fraschini wywodzi się przecież z Mediolanu.

No właśnie... czym tak właściwie jest Isotta Fraschini? Zgaduję, że dla znacznej większości jest to nazwa anonimowa, lecz ta niewiedza wcale nie musi być ujmą na honorze. Otóż jeszcze przed wybuchem II Wojny Światowej Isotta była symbolem włoskiej motoryzacji - przeokrutnie drogim, ekskluzywnym symbolem potęgi ówczesnej Italii. A przynajmniej potęgi, którą chciała kreować na zewnątrz. *"Isotta była samochodem najważniejszych ludzi w tamtym czasie. Dla przykładu papież miał jedną, Mussolini*

miął trzy, Gabriele D'Annunzio, bardzo sławny poeta - również miał swój egzemplarz. W latach 1920-1930 potrzebowałeś siedmiu Rolls-Royce'ów, by kupić Isottę!" - powiedział mi Fulvio Cavicchi, rzecznik prasowy marki, przed dynamicznym debiutem hypercara.

II WŚ zaorała większość Europy i nie wszystkim się ona odbudowała. IF (będę używać tego skrótu naprzemiennie z pełną nazwą ekipy) w trakcie autodestrukcji Starego Kontynentu została przestawiona na produkcję bojową i do tworzenia aut nie wróciła. Upadła w 1949 roku i została historią. Aż nadszedł rok 2022 i Isotta Fraschini została wskrzeszona. Wydawać by się mogło, że tylko na poczet rozrastającej się klasy Hypercar w WEC.

Vaporware wśród hypercarów

W branży motoryzacyjnej projektem "vaporware" nazywa się samochód, który może "pochwalić się" kilkukrotnie przekładaną datą premiery, która następnie doprowadza do tego, że albo klienci tracą nim zainteresowanie, albo w dniu debiutu auto jest przestarzałe. Albo po prostu nie dojeżdża do obietnic i zapewnień.

Chociaż oczywiście świat motorsportu jest pełny



AUTOR

Kamil Niewiński

tego typu zespołów, świeżym i dobrym przykładem jest właśnie Isotta Fraschini. Pierwszą informację o tym, że Włosi wystawią Hypercara, otrzymaliśmy w maju 2022 roku. Wtedy też usłyszeliśmy, że palce w rozwoju macza spółka Williamsa, czyli Williams Advanced Engineering, a także ma zostać nawiązana współpraca z Sauberem. Podwozie miała dostarczyć firma ARS Technologies, która taką rolę pełniła chociażby przy przucidnym Maserati MC12. Lista partnerów była naprawdę duża, a cel prosty - debiut na początku 2023 roku, na Spa (3. runda).

Szybko jednak zaczęły się schody - otrzymanie pierwszego nadwozia zostało potwierdzone dopiero w grudniu 2022 i chociaż silnik był wcześniej testowany na hamowni, IF była trochę w lesie. Jedno się jednak nie zmieniało. Cel: Spa!

Aż przyszedł wyścig na Spa, oczywiście bez Isotty. Nową datą miało być 6 Hours of Monza. Jak jednak już wiecie, na Monzy miał miejsce wyłącznie publiczny debiut auta w ruchu. Już bowiem w maju, a więc 2 miesiące przed wyścigiem we Włoszech dowiedzieliśmy się, że teraz celem jest Bahrajn, bo tak wypadają daty testów i homologacji. 5 sierpnia otrzymaliśmy zaś informację, że debiut w 2023 roku nie jest wykonalny. Vaporware w czystej postaci.

Ostatecznie 26 stycznia 2024 roku Tipo 6 Competizione otrzymało homologację od FIA i będzie mogło zadebiutować podczas 1812 km Qatar, rundy otwierającej sezon. Auto, które miało już rok temu przygotowywać się do debiutu, w boju zmierzy się dopiero teraz. Może to generować "lekkie" problemy co do konkurencyjności.

Był zespół, nie ma zespołu. Partner stracił cierpliwość za pięć dwunasta

No to co, mamy nareszcie samochód, mamy homologację, szykujemy się do sezonu w spokoju? No cóż, na pewno nie w spokoju. Co to byłoby za projekt, jeśli nie zawierałby w sobie części konfliktów, nieporozumień i zmian na ostatnią chwilę. Isotta Fraschini w końcówce 2023 roku dała nam naprawdę niezły teatrzyk.

Obsługą auta na sezon 2024 miała zająć się ekipa Vector Sport. To standardowa procedura -



Oto Isotta Fraschini Tipo 6. Niebieskie to Pista, czerwone - Competizione, czyli hypercar

producent tworzy prototyp, zespół zajmuje się tym, by jechał on jak najszybciej. Ferrari ma AF Corse, Porsche ma Penske i Jotę, Lamborghini ma Iron Lynxa, BMW ma WRT i tak dalej. Vector Sport w sezonie 2023 konkurował w klasie LMP2, ale auto ekipy miało kolory IF - czerwony, niebieski i biały - a także logo marki. Współpraca nawiązana w grudniu 2022 roku nie przetrwała jednak nawet 12 miesięcy.

Okazuje się bowiem, że mają już operatora, przydałoby się... dać mu dostęp do auta i informacji na jego temat. Tego Vector nie mógł się doprosić i 26 listopada 2023 roku zerwał z Isottą Fraschini współpracę. Wypowiedzi szefa Vector Sport Gary'ego Hollada pokazują, jak ogromną niekompetencją wykazała się w tym przypadku IF:

*"Od wiosny 2023 roku Vector Sport oczekiwał, że będzie - zgodnie z pierwotnymi ustaleniami - zarządzał programem testowym i wyścigowym w ramach przygotowań do zawodów w przyszłym roku. W rzeczywistości Isotta Fraschini nie udostępniła Tipo 6 Competizione ani żadnych danych, pomimo wielokrotnych próśb. **Poziom rozczarowania, jak odczuwamy w związku z postawą Isotty Fraschini, jest trudny do wyrażenia słowami.** Mieliśmy minimalny dostęp, a tym samym minimalny wkład w rozwój nowego hipersamochodów, pomimo wcześniejszego porozumienia. W związku z tym nie mamy pojęcia, jak postępował rozwój Isotty".*

W ogromnym skrócie Vector sam musiał się prosić, by producent, który zatrudnił ich do obsługi ich auta dał do niego dostęp, albo chociaż dane. Nie mieli szans uczestniczyć w jego rozwoju i nawet do końca nie wiedzieli, co

właściwie do swoich rąk dostaną. Mieli tego tak bardzo dość, że koniec końców wyrzucili IF za drzwi — nawet kosztem braku uczestnictwa w WEC w 2024 roku.

Isotta zaś musiała na szybko szukać nowego, mniej wybrednego operatora. Mniej wybrednego, czyli takiego, który przymknie oko na minimum. Ostatecznie padło na Duqueine, z którym Isotta Fraschini przeprowadziła już nawet udane testy.

Czy jadą z nami kierowcy?

Oczywiście oczekiwanie na prezentację samochodu, a także jego debiut, jest zawsze ekscytujące, lecz fani i eksperci czekają równie mocno na ogłoszenia składów osobowych. Isotta Fraschini w tym aspekcie niewątpliwie wszystkich zaskoczyła. Czy jednak jest to zaskoczenie na plus? Tutaj można już podjąć dyskusję.

Absolutnym pewniakiem w składzie był Jean-Karl Vernay - doświadczony 36-letni Francuz, który ma na koncie chociażby mistrzostwo Indy Lights, zwycięstwo w 24h Le Mans w klasie GTE Am w 2013 oraz wicemistrzostwo WEC w Trofeum LMGTE - także w 2013 roku. W 2020 i 2021 był również 3. w klasyfikacji generalnej WTCR, czyli tego, co zostało po nieodwołanym WTCC, a także wygrał TCR w 2017 roku. Przez cały poprzedni sezon, gdy Isotta próbowała w końcu wyrobić się na jakiś wyścig, Vernay zajmował się jazdami testowymi i rozwojem prototypu. Zdecydowanie jest to najbardziej utytułowany i najlepszy kierowca w całej trójcy zawodników IF.

Kto jednak będzie z nim zmieniał? Jednym z nich jest Carl Wattana Bennett - 19-letni kierowca jeżdżący pod flagą Tajlandii (ma również obywatelstwo amerykańskie), który dla Duqueine ścigał się w Asian Le Mans Series, a na koncie miał występy w GB4 oraz lokalnych seriach F4 w Hiszpanii czy Brazylii. Jest również częścią A14 Management, czyli akademii należącej do Fernando Alonso. Pierwotnie na miejscu Bennetta był Alejandro Garcia - kierowca, który z Cool Racing wygrał w 2023 roku klasę LMP3 w European Le Mans Series, a także występował w F3 w barwach Jenzer Motorsport. Jeszcze 22 grudnia Meksykanin (również członek A14!)

odbywał za kierownicą IF testy i mówił, że spełnia się jego marzenie. 6 tygodni później wyleciał z zespołu kosztem Bennetta. Ostatecznie zostanie z Cool Racing w ELMS, przenosząc się do klasy LMP2. A skąd tak drastyczna zmiana w line-upie? To bardzo dobre pytanie, bo nie podano żadnego konkretnego powodu. A każdy z nas wie, o co chodzi, jak nie wiadomo, o co chodzi.

A na dopełnienie mamy jeszcze 21-letniego Antonio Serravalle. Jeśli nie wiecie, kto to tak właściwie jest — nie dziwię wam się. Do tej pory największym sukcesem Kanadyjczyka z włoskimi korzeniami jest 10. miejsce w Indy Pro 2000 Championship, występ w Daytona 24h w barwach Duqueine (ekipa nie ukończyła wyścigu, przejeżdżając 618 okrążeń) oraz włoskie korzenie, które automatycznie sprawiają, że masz +50 w oczach każdego włoskiego teamu.

Pakowanie takiego kierowcy do Hypercara to nieporozumienie, lecz IF robi dobrą minę do złej gry. Chwali się bowiem, że „*stawia na dwóch bardzo młodych, lecz obiecujących kierowców, co jest nowością w serii, gdzie większość stanowią bardzo doświadczeni zawodnicy*”. Cóż, chyba nie dzieje się tak bez przyczyny. Włosi chyba jednak w obecnej sytuacji wręcz muszą w taki sposób zakłamywać rzeczywistość.

Na czym tak naprawdę zależy IF? Niekoniecznie na ściganiu

Zauważyliście, że przez cały ten tekst nie wspomniałem jeszcze ani razu o tym, czym tak właściwie charakteryzuje się prototyp Isotty? To teraz wam w końcu opowiem. Auto budowane jest zgodnie z regulacjami LMH; wyposażone jest w jednostkę hybrydową opartą na podwójnie turbodoładowanym 3.0 V6. Łączna moc układu to 700 KM, z czego 270 KM to silnik elektryczny. Napędza on tylko przednią oś, zaś za tylną oś w pełni jest odpowiedzialny motor spalinowy. I chociaż oba układy są od siebie niezależne i podział dynamicznie się zmienia na przestrzeni okrążenia, można na upartego powiedzieć, że mamy tu oto hypercara z napędem na cztery koła! Wyjściowo Tipo 6 Competizione ważyło równą tonę, a to za mało — minimalna waga to 1030 kg. Lepiej jednak dokładać niż redukować.

I to tyle — tyle wiemy o Competizione. Gdy byłem na Monzy, zdradzano naprawdę niewiele informacji technicznych. Rozgadywano się zaś o wersji Pista, która jest mocniejsza i szybsza od hypercara z uwagi na fakt, że tam projektanci i inżynierowie mogli odpiąć wrotki. Nie byli bowiem hamowani przez regulacje serii. W lipcu odmiana Strada była tylko przeskalowaną makietą, niedawno zaś po raz pierwszy wyjechała na ulice.

Do czego zmierzam? Z tych rozmów i kolejnych wydarzeń klaruje mi się obraz zespołu, dla którego jedynym celem jest promowanie marki i sprzedaż drogowych Hypercarów bogatym ludziom, którzy chcą mieć w garażu auto, którym jeździ się w Le Mans.

„Stworzyliśmy Tipo 6 Competizione jako samochód, który jest przeznaczony do wyścigów. Naszym pomysłem jest wykorzystanie wyścigów w taki sposób, aby świat dowiedział się o naszym odrodzeniu. Konwersją tego samochodu jest Tipo 6 Pista, która stworzona jest dla osób, które będą chciały kupić ją do zabawy torowej” — dodawał wspomniany na samym początku tekstu Fulvio Cavicchi.

Fakt, że sukces na torach wcale nie jest priorytetem, został tutaj dobrze podkreślony. IF nie wyrobiła się na sezon 2023, nie zależało jej na dobrej relacji z operatorem i przekazaniu mu auta, a nawet chociaż skrawków informacji, nie zależy na stabilności i dobrym składzie kierowców. Chociaż naprawdę chciałbym, by Isotta Fraschini była projektem udanym, na ten moment klaruje mi się obraz bardzo imponującego i bardzo skomplikowanego skoku na kasę. Starty w WEC mają być bardzo drogą platformą reklamową, dzięki której Włosi opchną na rynku Pistę i Stradę, a potem może i kolejne auta.

Chciałbym się mylić, bo oglądając Tipo 6 z bliska, wyglądało to wszystko naprawdę nieźle, a od osób z ekipy, z którymi miałem okazję rozmawiać, czułem wielkie zaangażowanie, otwartość i chęci, by jednak coś z tego wyszło. Obawiam się jednak, że w trakcie liczenia na kasę przez osoby z góry mogło dojść do znacznego przeliczenia się, a sport wcale nie znajdzie się tutaj na pierwszym miejscu.

Ktoś mi zaraz wytknie, że jeszcze w lipcu pisałem o „planie, który ma potencjał” i jako poparcie tej tezy pokazywałem Alpine. Tak, z tym że w przypadku Francuzów gra wszystko — najpierw wydano naprawdę udane coupe, a potem wpompowano kasę w F1, LMP2, potem hypercara, a nawet własną serię wyścigową. Słupki sprzedaży urosły i dalej rosną, a Isotta Fraschini mogłaby pójść w te ślady, jeżeli również obrałaby właściwą drogę. Na miejscu czułem, że tak może być. Na razie jednak Włosi wykładają się na podstawach, czyli pokazaniu się z dobrej strony na arenach wyścigowych i zbudowaniu jakiegokolwiek zaplecza — czy to fanowskiego, czy to modelowego. Zamiast tego generują afery i stają się pośmiewiskiem wśród fanów. W taki sposób nie przyciąga się klientów — wręcz przeciwnie.



W akcji ten duet wygląda świetnie. Jak będzie w warunkach bojowych?

Dlaczego WEC jest ciekawsze niż F1

i dlaczego powinniśmy się zainteresować tą serią?

W ostatnich sezonach można narzekać na brak akcji i stagnację w królowej sportów motorowych. Sytuacja taka nie występuje jednak w Długodystansowych Mistrzostwach Świata, które obecnie przeżywają swój "karnawał". Przed startem ich sezonu warto się zapoznać z ich podstawami i bytem.

Czym jest World Endurance Championship (FIA WEC)?

WEC to seria wyścigów długodystansowych organizowana przez ACO (Automobile Club de l'Ouest) i FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). World Endurance Championship zastąpiło wcześniejszą serię, Intercontinental Le Mans Cup. W pierwszych latach odbywało się 8 wyścigów w tym 24 godziny Le Mans. Wyścigi na belgijskim Spa oraz francuskim Le Mans, są to wyścigi, które od 2012 pojawiają się nieprzerwanie w kalendarzu tej serii. W ostatnich latach seria przechodziła wiele zmian, zaczynając od zmiany klas samochodów/prototypów, a kończąc na wycofaniu klasy LMP2 z tej serii. Od sezonu 2024 będziemy mieli jedynie 2 klasy samochodów: Hypercar złożoną z aut LMH (Le Mans Hypercar) oraz aut LMDh (Le Mans Daytona h) i LMGT3 (Le Mans Grand Touring 3). Klasa Hypercar zamieniła upadającą klasę prototypów LMP1, a klasa LMGT3 zamieniła klasę LMGTE (Grand Touring Endurance). Aktualnymi mistrzami świata w klasie Hypercar jest Toyota Gazoo Racing #8, w którego skład wchodzi Sébastien Buemi, Brendon Hartley oraz Ryō Hirakawa.

Znani kierowcy, którzy startowali w F1 i WEC

Patrząc na poprzednie sezony, można znaleźć paru kierowców, którzy startowali w F1, czasem

z nie najlepszym skutkiem, ale obecnie odnoszących sukcesy w serii WEC. Jedną z osób, która zadomowiła się już na dobre w World Endurance Championship, jest Sébastien Buemi (Szwajcaria), który w Formule 1 startował w latach 2009 – 2011 w Toro Rosso (później znane jako AlphaTauri, Visa Cash App RB), gdzie zaliczył 55 startów i zdobył 29 pkt. W serii WEC startuje od 2012 roku i nieprzerwanie jest związany z Japońską stajnią Toyota, startującą w najwyższej klasie. Razem z Toyotą wygrał 4 mistrzowskie tytuły w klasie LMP1/Hypercar oraz 4 razy zwyciężył w 24h of Le Mans.

Kolejnym kierowcą startującym w obu tych seriach jest Kazuki Nakajima (Japonia). Kazuki startował w latach 2007- 2009. Podobnie jak Buemi nie odniósł jakichś wyśmienitych wyników w F1, gdzie startował dla Williamsa u boku Alexandra Wurza i Nico Rosberga. Gdy trafił do endurance w 2012 roku, jego kariera zaczęła kwitnąć. Trafił, podobnie jak Sébastien Buemi, do Toyoty, lecz do drugiego auta. Dopiero w sezonie 2018-19 udało mu się zdobyć pierwsze mistrzostwo w karierze. Po sezonie 2021 pozostał w szeregach Toyoty, lecz wszedł na stanowisko wiceprezesa oddziału WEC japońskiej Toyoty.

Toyota nazbierała wielu świetnych kierowców z przeszłością w F1, można oczywiście wspomnieć o Brendonie Hartleyu, któremu udało się zdobyć miejsce w szeregach japońskiego giganta po



AUTOR

Jakub Kwiatkowski

T po odejściu z Porsche. Od momentu trafienia w szeregi marki z Kraju Kwitnącej Wisni zdobył dwa tytuły mistrzowskie.

W sezonie 2024 będzie można ujrzeć również Sebastien Bourdais, Kamuiego Kobayashi. Nycka De Vriese, Willa Stevensa, Jensona Buttona, Micka Schumachera, Antonio Giovinazziego, Roberta Kubicę, Daniilę Kwiata, Jean-Erica Vergne'a, Paula Di Reste czy Stoffela Vandoorne.

Rozwój WEC w ostatnich latach

Seria WEC z roku na rok rozwija się coraz prężniej. W ostatnich latach upadła klasa LMP1, od której zaczęły odchodzić wielkie marki, takie jak Audi, Porsche czy jeszcze wcześniej Peugeot. Z tego powodu ACO stworzyło klasę LMH. Miała być ona przede wszystkim tańsza względem LMP1. Udało się też porozumieć z serią IMSA, z którą stworzono klasę samochodów LMDh.auta tej kategorii mogą startować w obu seriach. Dzięki takiemu krokowi masa fabryk zadeklarowała swój start w najbliższej przyszłości w WEC. Od sezonu 2024 będziemy mieli: 1x Cadillaca, 5x Porsche (3 auta klienckie), 2x Toyoty, 1x Isottę, 2x BMW, 2x Alpine, 3x Ferrari (w tym jedno klienckie), 1x Lamborghini i 2x Peugeot, co daje nam aż 19 aut, które zadeklarowały swój start w nadchodzącym sezonie.

Od sezonu 2024 została zmieniona cała klasa GT. Od tego sezonu nie ujrzymy już aut klasy GTE, ponieważ zostały one zamienione na tańsze i łatwiej dostępne samochody klasy GT3. Cieszą się one większą popularnością i dostępnością niż poprzednia klasa. Znika też podział na klasy LMGTE Am i LMGTE Pro - teraz mamy jedną klasę LMGT3, w której będą startować wszystkie załogi używające samochodów GT3. W celu zapobiegnięcia składaniu wielu zgłoszeń do tej klasy przez duże marki FIA i ACO wprowadziły ograniczenie, które pozwala wystawić jednemu producentowi tylko dwa auta, a więc np. Porsche może wystawić swój zespół fabryczny oraz jeden zespół niefabryczny. Na starcie tego sezonu ujrzymy: 2x Aston Martin (dwa różne zespoły), 2x BMW, 2x Chevrolet, 2x Ferrari, 2x Ford, 2x Lamborghini, 2x Lexus, 2x McLaren, 2x Porsche (dwa różne brandy). Kolejne 18 aut na starcie wyścigów długodystansowych.

Polski kierowca w najwyższej klasie Hypercar

Po sukcesach polskich kierowców - Jakuba Śmiechowskiego i Roberta Kubicy oraz polskiej ekipy Inter Europol Competition, przyszedł czas, aby to Robert przeszedł do najwyższej klasy i powalczył o wygraną kolejnego trofeum. Tym razem Kubica będzie jeździł w klasie Hypercar, razem z Robertem Szwarcmanem oraz Yifei Ye. W trójkę będą prowadzić klienckiego Hypercara Ferrari 499P w zespole AF Corse #83. Będzie to lekka zmiana dla Polaka po sezonach startów w prototypie klasy LMP2, która została wycofana poprzez dużą liczbę aut Hypercar i LMGT3. Prototyp LMH różni się budową nadwozia i silnika włącznie z dołożeniem hybrydy, z którą Robert miał styczność podczas startów w F1 w sezonie 2019 oraz 2021.

Kierunek Le Mans:

dlaczego Polacy powinni się bardziej zainteresować WEC?

Motorsport jest niezwykle różnorodny. Pod tę kategorię sportu możemy zmieścić zarówno wyścigi bolidów jednomiejscowych na zamkniętych torach z asfaltem, jak i rywalizację gokartów na owalach z luźną nawierzchnią czy nawet wyścigi kosiarek. Każdy znajdzie tu coś dla siebie niezależnie czy lubi śledzić rywalizację pojazdów z dwoma czy czterema kołami z silnikiem o dowolnym rodzaju napędu. Oczywiście te preferencje są zależne od osoby, ale w każdym kraju, lub regionie świata, w którym taki sport pojawia się w świadomości kibiców, jest jakaś kategoria, która jest bardziej preferowana względem reszty.

W Polsce oczywiście upodobaliśmy sobie Formułę 1, ale też mocno kochamy żużel oraz rajdy. Jednak ostatnie lata dały nam też sporo powodów ku temu, aby zwrócić swoją uwagę ku wyścigom długodystansowym. Oczywiście wciąż w żużlu Polacy i polskie kluby osiągają spore sukcesy, na czele z tymi, którymi pochwalić się może Bartosz Zmarzlik. Z kolei w rajdach na poziomie Mistrzostw Świata obecnie godnie reprezentują nas Kajetan Kajetanowicz i Miko Marczyk. Jednakże oprócz nich, mamy też sporą reprezentację w zawodach cross country, rajdach terenowych, zawodach krajowych czy wreszcie w Rajdzie Dakar.

Czemu ten endurance? Trochę o przeszłości

Wracając jednak do sedna, co takiego interesującego dla nas może być w endurance? Jeżeli miałbym streścić to w kilku słowach to powiedziałbym, że Polacy, którzy potrafią osiągać sukcesy. I mam tu na myśli zarówno kierowców, jako indywidualnych członków zespołów, jak i same zespoły. I już teraz mamy się czym chwalić. Oczywiście naszą dumę rok temu rozpieął Inter Europol Competition z Kubą Śmiechowskim, jak i Robert Kubica. Odpowiednio wygrana w 24h Le Mans i wicemistrzostwo w LMP2 oraz tytuł w LMP2 to potężne osiągnięcia. Jednak tych sukcesów jest znacznie więcej, bo samo IEC wygrywało już wyścigi na poziomie klas LMP2 czy LMP3 jeszcze przed

tymi sukcesami. Zaś sam Kubica oprócz tego wygrał wcześniej także tytuł w ELMS. Jednak tu trzeba przypomnieć, że na Kubicy świat się nie kończy, co czasem niektórym zdarzy się zapomnieć.

W ostatnim czasie do ścigania wrócił Kuba Giermaziak, który rywalizuje głównie na torze Nurburgring, gdzie startuje on zarówno w krótszych, jak i dłuższych wyścigach. W NLS regularnie walczy o zwycięstwa, a w głównym wyścigu znanym pod nazwą 24h Nurburgring stale walczy w czołówce. Innym Polakiem godnym uwagi jest Michał Broniszewski. Zawodnik spod Piaseczna ścigał się w takich seriach, jak Ferrari Challenge czy GT Open. W tej drugiej serii ma na koncie tytuł w klasie GTS zdobyty w 2009 roku. Zaś w kolejnych latach zdobywał też tytuły mistrzowskie i wicemistrzowskie w seriach organizowanych przez SRO, w klasach dla kierowców półamatorskich. Do tego zdarzyło mu się stawać na podium, a nawet wygrywać różne popularne wyścigi o randze międzynarodowej, jak na przykład Gulf 12h Hours. Największym jego sukcesem pozostaje jednak wicemistrzostwo w GTE w ELMS z 2020 roku, które przegrał różnicą ...zero punktów, bowiem na koniec sezonu jego załoga zremisowała z późniejszymi mistrzami, więc liczone zwycięstwa i podia, co ostatecznie dało załodze Broniszewskiego wicemistrzostwo. Obecnie Michał Broniszewski już nie rywalizuje czynnie w motorsporcie.



AUTOR

Grzegorz Piotrowicz

Teraźniejszość

Tak więc widać, że mieliśmy już mocnych kierowców w przeszłości i mamy dobrą reprezentację w teraźniejszości, ale co z przyszłością? Ta moim zdaniem rysuje się świetnie. Oczywiście Robert Kubica i Jakub Śmiechowski nie będą ścigać się wiecznie. Natomiast spuścizna po ich karierach wyścigowych będzie spora, bo obydwaj zapiszą się w historii polskiego motorsportu jako inspiracja dla najbliższych pokoleń, choć pod różnymi względami.

Przyszłość

Natomiast po nich pojawią się następni polscy kierowcy, którym warto kibicować. Obecnie w kierunku WEC i Le Mans zmierza pewnie Mateusz Kaprzyk, który awansuje w tym roku do klasy LMP2, a także Szymon Ładniak i Jerzy Spinkiewicz, którzy stawiają pierwsze kroki w GT3. Do nich dołączyć mogą jeszcze inni kierowcy. Obecnie Kacper Sztuka, podobnie jak inni juniorzy, wspina się po drabince serii juniorskich z ambicją pojawienia się w F1. Jednak same aspiracje do tej serii, a faktyczne wejście do niej to dwie różne sprawy. Jednak warto pamiętać, że świat nie kończy się na jednej serii i w razie braku możliwości wejścia do F1, zawsze znajdzie się miejsce w endurance. Pamiętajmy, że potencjalne związanie się z zespołem fabrycznym to świetny sposób na spędzenie kariery. Otwiera to możliwości rywalizacji w różnych prestiżowych zawodach na całym świecie. Dodatkowo taka kariera może trwać nawet do pięćdziesiątki, gdzie zwykle w F1 kask na kołku często odwiesza się przed czterdziestką.

Popularność

Poruszymy jednak jeszcze temat niezwiązany z polską reprezentacją w motorsporcie, jakim jest ogólny wzrost popularności tej kategorii motorsportu. Przez ostatnie lata różne serie wyścigowe zaczęły zdobywać popularność. I WEC wraz z klasą Hypercar jest jedną z nich. Po wielu latach odradzania mistrzostw świata

endurance, promotorzy serii w końcu złączyli ze sobą niemal wszystkie elementy układanki, które są potrzebne do stworzenia konkurencyjnej stawki, która przyciągać będzie kibiców na całym świecie. Przede wszystkim klasa Hypercar odnosi taki sukces, ponieważ jest ona zdecydowanie tańsza względem nieistniejących już LMP1. To w połączeniu z możliwością stylizacji prototypów na wzór samochodów drogowych sprawiło, że producenci zaczęli walić drzwiami i oknami. Przy czym należy sobie jasno powiedzieć, że raczej nie przyszli oni dla technologicznego wyścigu zbrojeń, który mógłby przełożyć się na poprawę ich produktów drogowych, bo w WEC rozwój technologiczny został praktycznie zabity. Jednakże nie przeszkadza to producentom w wykorzystaniu takiej platformy w celach marketingowych. Do tego seria dość dobrze wykorzystała fakt upadku klas GTE. Ta platforma niestety musiała prędzej czy później przegrać z tańszymi autami GT3. Jednakże ich przyjsście do stawki nie było żadnym problemem, a nawet okazało się być zbawieniem. W prosty sposób liczba producentów zwiększyła się z zaledwie czterech do dziewięciu. Różnorodność to istotna rzecz w motorsporcie. Teraz w całej stawce mamy osiemnaście różnych konstrukcji, gdzie każda z nich posiada inny silnik i unikalny dla niego dźwięk. A jak to wyglądało jeszcze cztery lata temu? Na przestrzeni czterech kategorii było to siedem różnych modeli samochodów, z czego cztery to były auta GTE.

Na koniec ostatni aspekt, który przyciąga uwagę kibica, którzy jest jednym z tych najważniejszych, a więc kierowcy. Nazwiska takie jak Robert Kubica, Jenson Button czy Valentino Rossi ściągają tłumy na trybuny na całym świecie. Do tego mamy też masę innych utalentowanych i popularnych kierowców u innych producentów z doświadczeniem w F1, lub bez, którzy nie są tu dla emerytury, jak w Formule E. Bez nich klasa Hypercar raczej mogłaby istnieć. Pytanie tylko czy byłaby choćby w zbliżonym stopniu ekscytująca, gdyby za kierownicą nie pojawiały się tak legendarne nazwiska?

WEC ma przed sobą świetlaną przyszłość. I oczywiście każdą dobrze prosperującą serię od upadku dzieli kilka błędnych decyzji. Jednakże teraz w WEC na coś takiego się nie zapowiada, więc nam zostaje ekscytować się aktualną erą Mistrzostw Świata Endurance!

LMGT3

- czy to dobry kierunek, a raczej czy dobre podejście dla przyszłości Grand Touringów w długim dystansie od ACO?

LMGT3 - tak będzie się nazywać nowa klasa w seriach zarządzanych przez ACO. Jest to następca poczciwej klasy LMGTE, która towarzyszyła nam przez wiele, wiele sezonów różnych serii endurance począwszy od schyłku nieudanego projektu Intercontinental Le Mans Cup aż do pierwszego sezonu aut LMDh w World Endurance Championship. Jednakże ten koncept się stęty, niestety wypalił. To czemu tak się stało, nie będzie przedmiotem tego artykułu. Zajmiemy się tego skutkiem. W skutku tego, ACO poszło po dobry i stabilny koncept od SRO, czyli klasa GT3. Jednakże Automobilklub Zachodni zmodyfikował lekko zasady swojego GT3 i troszkę pokombinował przy tych regulacjach. Przedmiotem tego artykułu będzie właśnie analiza tego, co ACO nam zafunduje w Grand Touringach od nadchodzącego sezonu.

W tytule tego tekstu zadałem pytanie o to, czy GT3 to dobry kierunek, z którego się jednak wycofałem i zmieniłem je na pytanie o to, czy ACO podąża w dobrym kierunku z tworzeniem swojej klasy GT3. Zastosowałem taki zabieg, ponieważ GT3 jest w obecnym świecie sportscarów jedyną klasą GT, która jest w stanie godnie zastąpić odchodzącą klasę GTE. Jest tak, ponieważ auta GT3 ma każdy większy producent rywalizujący w wyścigach samochodowych. Także każdy producent rywalizujący w klasie GTE miał lub projektował (Corvette) swój model GT3. Jest to także najpopularniejsza klasa GT na świecie i mnogość serii, w których te auta występują jest ogromna. GT3 ma przed sobą naprawdę dobrą przyszłość i ACO tylko w tym pomoże i na tym jedynie skorzysta.

Historia i szczegóły techniczne

Jednakże, czy można było po prostu przejąć regulacje i zaimplementować je do WEC i ELMS? Nie ma takiej opcji! Iteracje, w jakich miała ta klasa się pojawić w WEC i ELMS były mnogie. Zaczynaliśmy od konceptu GT3+, czyli GT3 na sterydach, z ulepszonymi oponami, aerodynamiką i osiągamiami.

Projekt ten zmaterializował się ze strony ACO jako koncept „GT3 Premium”, który jednak został przez ACO odrzucony ze względu na brak zainteresowania producentów tą ideą pomimo jej niskich kosztów, które miały wynosić od 50 do 100 tysięcy euro. Jednakże te niskie koszty były jedynie na papierze, gdyż jeden z producentów miał wyliczyć, iż zaprojektowanie i wyprodukowanie takiego pakietu miałyby kosztować około 2 miliony euro, co rozmija się z ideą klasy GT3. Z tego powodu ACO, po konsultacjach z producentami, nie zdecydowało się na modyfikacje techniczne w autach, jednakże zaryzykowało z wyborem producenta opon do klasy LMGT3. Nie postawiono na Michelin, który dostarcza opony do klas GTD, które są odpowiednikiem GT3 w amerykańskiej IMSA WeatherTech SportsCar Championship czy dostarczało opony do DTM w sezonach 2021-2022 i było wiadome, że dostarczy szybkie i znane zespołom opony. Opcją nie było także Pirelli, które jest obecnie dostawcą opon do DTMu czy GT World Challenge Europe. Wybrano Goodyeara, który był dostawcą opon do klas GT tylko w European Le Mans Series.



Jest to mocno ryzykowna zagrywka ze strony ACO, gdyż Michelin byłby gwarancją osiągnięć i szybkości aut, lecz po wielu testach, w tym decydującym na Portimao w październiku, głosy z padoku są obiecujące i jeśli nie będzie problemu z tymi gumami w Katarze i na Imoli, to będzie to dobry wybór ACO. Jednakże nadal mam obawy, pomimo tych głosów, że był to wybór czysto marketingowy, a nie zdroworozsądkowy. Także sprawa osiągnięć jest mocno wątpliwa. ACO, gdyby chciało podnieść osiągi GT3, mogło po prostu dać im lżejsze BoP, co jest możliwe, czego przykładem są pierwsze dwa sezony DTMu czy ostatni projekt Mercedesa „GT3 Unrestricted”.



Projekt „GT3 Unrestricted” podczas bicia rekordu na torze Bathurst

GT3 ma spory zapas osiągnięć, czego przykładem są auta GTE, które często były bardzo tożsame z autami GT3. Także mam sporo zastrzeżeń do Balance of Performance, którego rozczytanie wymaga sporych umiejętności matematyczno-fizycznych. Jednak mogę pochwalić wyrównywanie szans na prostych za pomocą regulacji mocy silnika przy jeździe powyżej 200 km/h. Personalnie uważam, iż stratą dla World Endurance Championship jest to, że nie zdecydowano się na mało restrykcyjne BoP i odchudzenie tych aut o kilkanaście kilogramów, gdyż to by mocno urozmaiciło rywalizację i pokazałoby auta GT3 z ich najlepszej strony.

Walor sportowy

Wychodząc z technicznych aspektów tej klasy i przechodząc do czysto sportowych aspektów, to moim pierwszym zarzutem jest brak podziału klas na LMGT3 Pro i LMGT3 Am na rzecz jednej klasy Pro-Am. Taki podział, a raczej jego brak, powoduje, iż w tym sezonie nie będzie walki o tytuł mistrza świata klasy LMGT3, a jedynie o tytuł mistrzowski w klasie. IMSA wraz ze swoim WSCC pokazała, że da się zrobić klasę Pro na poziomie, gdzie kierowcy będą rywalizować zaciekle o mistrzostwo. Także obsada załóg Pro w GT World Challenge Europe pokazuje, że nadal jest na rynku zapotrzebowanie na auta GT3 Pro, a taka klasa by tylko podniosła prestiż długodystansowych mistrzostw świata. Jeśli już koniecznym było stworzenie jednej klasy Pro-Am, w co nie wierzę, bo na poziomie WEC powinny być dwie klasy GT3, nawet jako osobne puchary, jak jest to w seriach GT, i jedna klasa wygląda jak rozwiązanie tymczasowe, które w zeszłym sezonie było dobre, w tym sezonie wygląda jednak trochę słabo w mojej opinii, to wypadałoby stworzyć klasyfikację o mistrzostwo świata kierowców GT dla kierowcy złotego lub platynowego z każdej załogi, żeby to wyglądało jak mistrzostwa świata, bo kuriozum, w mojej opinii, jest sytuacja, w której jedna z dwóch klas nie walczy o mistrzostwo świata w... mistrzostwach świata. Jest to jednak o tyle trudna sprawa, że w klasie Pro-Am bardzo dużo zależy od występu srebrnego, a w szczególności brązowego kierowcy. Przykładem takiej załogi będzie Iron Lynx #60, gdzie kierowcą profesjonalnym będzie Franck Perera, który jest bardzo dobrym kierowcą GT, ale za „brązowego” partnera będzie miał doświadczonego życiowo Claudio Schiavoniego, który, lekko mówiąc, tempem nie powala i, przysłowiowo mówiąc, uwala swoich partnerów w wyścigu. Podobną skrajnością, lecz taką w drugą stronę jest Team WRT #46, gdzie mamy bardzo solidnego Ahmada Al Harthyego, teoretycznie „srebrnego”, bo praktycznie jeżdżącego już tempem goldów Valentino Rossiego i bardzo dobrego Maxime’a Martina. Tutaj tytuł dla Belga byłby także sporą zasługą Włocha i Omańczyka.

Trudno w klasie Pro-Am o sprawiedliwość w wyłonieniu mistrza świata spośród kierowców Pro, bo w klasach Pro-Am jest więcej czynników składających się na performance załogi, aniżeli w klasie Pro, lecz myślę, że punktacja za wyścig + dodatkowe punkty za najszybszy stint lub najszybszy przejazd w wyścigu są jednak najsprawiedliwszą metodą na wyłonienie takowego mistrza. W podobny sposób warto by było rozwiązać sprawę mistrzostwa świata dla najlepszej marki, bo uważam, że warto by było takową wyłaniać.

Limity i restrykcje

Ostatnią sprawą, która mnie bardzo pali, jest limit dwóch aut na producenta w World Endurance Championship i ogólna priorytetyzacja producentów, którzy mają swoje auta w Hypercar. Jak w WEC, wielu producentów i wiele zespołów było chętnych do wejścia do mistrzostw świata i nie powoduje to problemu, to nie byli już oni tacy chętni na wejście do ELMS. Powoduje to sytuację taką, jaką będziemy mieli obecnie w European Le Mans Series, że oprócz znanych już Ferrari, Porsche i Astona Martina zobaczymy tylko jedno Lamborghini. Gdyby ACO dopuściło chociaż do ELMS i 24 Hours of Le Mans Mercedesa i Audi ta sytuacja byłaby zgoła inna. Audi, pomimo swoich zachowań związanych z klasą GT3, wraz z Sainteloc Racing było chętne na start w 24 Hours of Le Mans, bo Sainteloc startował nawet w Asian Le Mans Series i chciał tam wywalczyć zaproszenie do Le Mans. Gdyby taki Sainteloc dostał chociaż jedno miejsce w ELMS na swoje Audi, to by już znacznie urozmaiciło stawkę i pozwoliło pokazać producentowi z Ingolstadt, że był w błędzie, wycofując swoje wsparcie dla programu GT3. Mercedes natomiast mógłby się pokazać z dobrej strony w Le Mans i wygrać kolejny duży wyścig do kolekcji, a też im więcej producentów we francuskim klasyku, tym lepiej. Nie rozumiem zamykania drzwi nawet do ELMS Audi i Mercedesowi, bo moim zdaniem byłyby one tam potrzebne. Zamknięcie drzwi do WEC z wielkim bólem serca rozumiem, gdyż liczba miejsc w stawce na pełen sezon jest ograniczona głównie przez ilość garaży na Fuji i COTA.

ACO zamieniło GTE na GT3 z klasą i bez większych kombinacji, lecz nie oznacza to, że nie zrobiono tego po swojemu. Limity, ograniczenia, priorytety czy nietypowy wybór dostawcy opon to są te czynniki, które, moim zdaniem, trochę niepotrzebnie mieszają w garnczku przed debiutem samej klasy. Brakuje mi też wyróżnienia się na tle innych serii GT3 poprzez luźne podejście do Balance of Performance i „odblokowanie” potencjału tych aut. Ten sezon będzie sezonem prawdy dla klasy LMGT3, gdyż od niego będzie w głównej mierze zależało, czy w następnych sezonach WEC zobaczymy sporą klasę GT lub czy zobaczymy ją w ogóle. Pośród kibiców czy dziennikarzy pojawiają się głosy, czy nie lepiej by było z WEC zrobić serię wyłącznie dla Hypercarów, na co przy rozrastającej się stawce i dołączeniu do gry Astona Martina i ewentualnym dołączeniu do stawki Hondy robi się mocno prawdopodobne. Grid nie jest z gumy, a WEC przeżywa swój karnawał i ACO może podjąć taką pochopną decyzję, dlatego dobrze by było dla przyszłości serii, żeby klasa LMGT3 okazała się sporym sukcesem marketingowo-sportowym, co od strony marketingowej będzie trudne, bo kibice na nią rzadziej spoglądają, lecz ja naprawdę zachęcam do oglądania i śledzenia tej klasy, bo uważam, że LMGT3 da nam gigantyczne show w tegorocznym sezonie World Endurance Championship. Piszę też o tym, dlatego, iż wiem, że Hypercar nie będzie trwać wiecznie, o czym piszemy wraz z Grzegorzem w swoich tekstach na łamach tego przewodnika i ACO musi mieć jakiś plan awaryjny na czas po Hypercarach.

Wyścigi endurance

- z czym to się je i pije?

Wyścigi trwające cztery, sześć, lub nawet dwadzieścia cztery godziny bywają trudne do śledzenia w całości. W przypadku F1 czy MotoGP wszystko, czego potrzebujemy to informacji o składach, pozycjach startowych oraz o dystansie wyścigu. Zaś w perspektywie całego sezonu wystarczą dwie tabelki dotyczące klasyfikacji generalnej. I choć wydaje się, że w świecie długich dystansów tych informacji potrzeba drastycznie więcej to za chwilę pokażę Ci, że wcale tak nie jest. Dodatkowo dowiesz się też, jak śledzić wyścigi endurance niezależnie od tego, ile one trwają.

Jak zacząć?

Sporo osób odstrasza fakt, że często w jednym wyścigu mamy po kilka klas walczących między sobą i nie wiadomo komu kibicować. W takiej sytuacji warto zacząć od śledzenia losów jednego samochodu z głównej klasy. Wyboru można dokonać na podstawie dowolnych preferencji czy to na podstawie ulubionej marki pojazdu, numeru, jaki on posiada, koloru oklejenia czy składu kierowców. Z czasem można rozszerzyć swoje zainteresowanie na więcej samochodów. W ten sposób po jakimś czasie nauczysz się śledzenia rywalizacji w kilku klasach naraz.

Jak to działa?

W WEC, z racji obecności dwóch klas nie powinno to być problemem. Jednakże w ELMS, gdzie mamy podział na LMP2, LMP2 Pro-Am, LMP3 i LMGT3 to sprawa może być trudniejsza. Jeszcze trudniej mają się sprawy w takim GT World Challenge Europe, gdzie startują same samochody GT3, ale rywalizują one w ramach wielu klas. Tutaj przyda się internet oraz wizyta na oficjalnej stronie serii, gdzie można znaleźć informacje o strukturze klas, która jednoznacznie wskaże nam ich hierarchię. Dodatkowo warto znaleźć też na stronie serii coś takiego, jak „Spotter Guide”, a więc przewodnik po załogach startujących w wyścigu. W nim znajdziemy zwykle nazwy, numery, składy i barwy wszystkich załóg, które pojawiły się na starcie. Dodatkowo przy zawodnikach często znajdziemy też informacje o kolorze ich licencji.

Niestety nie każda seria oferuje taki przewodnik, ale na szczęście zawsze na stronie serii znajdzie się dokument zawierający listę załóg startujących w wyścigu, który zawiera te same informacje, co przewodnik, ale bez udziału grafik z oklejeniem samochodu. W wyścigach endurance obowiązują cztery stopnie: brązowy, srebrny, złoty i platynowy. „Brązem” określa się zawodników półamatorskich, którzy reprezentują najniższy poziom wśród zawodników startujących w wyścigu. Zwykle są to bogaci ludzie, którzy swoją karierę wyścigową rozpoczęli nawet po trzydziestce i ściganie traktują jako hobby. Srebrny kierowca to zwykle zawodnik, który miał doświadczenie w seriach juniorskich oraz kartingu, ale jeszcze nie wygrał mistrzostwa w żadnej większej serii. Zawodnicy „złoci” to już profesjonalni zawodnicy, którzy mają na koncie sukcesy czy to w „formułach juniorskich” czy w seriach na poziomie międzynarodowym. Natomiast platynowi zawodnicy to już czystej krwi profesjonalści, którzy startujący na najwyższym poziomie, czy to w Hypercarach, Formule 1 czy IndyCar.

Zasady jazdy

Każda z tych kategorii licencyjnych ma przypisany czas minimalny i maksymalny, jaki może spędzić za kierownicą samochodu danej klasy w danym wyścigu. Bywa też tak, udział kierowcy z daną licencją w jakiejś serii jest w ogóle zabroniony.



AUTOR

Grzegorz Piotrowicz

Dla zaspokojenia takich potrzeb informacyjnych warto byłoby zapoznać się z punktami regulaminu sportowego danej serii dotyczącymi czasu jazdy kierowcy. Jednak na początek nie jest to konieczne. Pamiętajmy, że wspomniany minimalny i maksymalny czas zależy od długości wyścigu.

Z czego korzystać?

Wracając do zasobów przydatnych przy śledzeniu tego typu wyścigów, warto wspomnieć o istnieniu narzędzi, z których warto skorzystać w trakcie, lub po zakończeniu rywalizacji. Są to dokumenty przedstawiające czasy okrążeń poszczególnych załóg po stintach, wyniki poszczególnych sesji, decyzje sędziowskie. Warto także korzystać z usług live-timing, które ułatwiają rozczytywanie danych.

Mamy nadzieję, że powyższy poradnik pomógł wam rozwiązać pewne wątpliwości!

Kiedy i dlaczego pożałujemy odejścia LMP2 z WEC?

W motorsporcie nie ma czasu na zastój. Zarówno po stronie osiągnięć zespołów, jak i zmiany trendów w każdej z serii. Co jakiś czas zmieniają się przepisy w mniej, lub bardziej radykalny sposób. Co ileś lat jakaś klasa znika na rzecz innej. Zawsze tak było i zawsze tak będzie. Do tego trzeba też pamiętać, że dzisiejszy Motorsport jest bardzo mocno uzależniony od mainstreamowych producentów, którzy produkują samochody, które możemy spotkać na ulicy. Czasy prywatnych konstruktorów upokarzających koncernowych gigantów w Le Mans czy F1 są już raczej za nami.

Przechodząc do sedna, w tym roku w WEC będziemy mieli kolejną zmianę struktury klas, która jest częścią trwającej już od kilku lat w Mistrzostwach Świata. Kategoria GTE Am znika rok po wycofaniu klasy GTE Pro i na jej miejsce wejdzie LMGT3. Jednocześnie z końcem 2023 roku pożegnaliśmy też klasę LMP2, która zostaje w ELMS, a w WEC pojawi się tylko w 24h Le Mans. To jest efekt sporego zainteresowania producentów klasą Hypercar oraz wspomnianym LMGT3, w którym też rywalizuje wiele marek. Czy to jest dobre rozwiązanie i czy nie jest to zagrożenie dla serii?

Wady

Oczywiście, aby nie być stronniczym, trzeba przyznać, że LMP2 ma swoje wady i zalety. Do tych pierwszych zaliczamy dominację jednego producenta podwozia, co nie pasuje do serii rangi mistrzowskiej. Jednak niestety ACO formując przepisy dla aut obecnej generacji, zostawiło w przepisach furtkę dającą Orece możliwość przeniesienia części samochodu z udanego modelu 05 na aktualną maszynę z numerem 07. Do tego sama kategoria nie należy do najtańszych i najbardziej efektywnych finansowo. Poza tym, osiągi tych aut są „zbyt dobre” w porównaniu do pojazdów Hypercar i stale trzeba je spowalniać.

Zalety

Jednak to by było na tyle z negatywów. Ważniejsze są argumenty za atrakcyjnością LMP2. Przede wszystkim te auta dają świetne widowisko i w każdym wyścigu, w którym biorą udział, walka o zwycięstwo trwa do samego końca. Z jednej strony jedno dominujące podwozie źle się odbija na prestiżu klasy, ale równocześnie wszyscy mają do dyspozycji ten sam sprzęt, przez co ciężko komukolwiek odskoczyć. W ostatnich latach, gdy LMP1 chyliło się ku upadkowi, a Hypercar dopiero się rodziło, klasa LMP2 ratowała widowisko. Wielokrotnie widzieliśmy, jak walka o wygraną czy podium rozstrzyga się na ostatnich okrążeniach, podczas gdy w innych kategoriach finisze bywały spokojniejsze. Teraz jednak ta kategoria zniknie i pojawi się w WEC, tylko w Le Mans. ACO argumentuje to brakiem miejsc w stawce dla tej kategorii, co jest w pełni zrozumiałe. Tylko nadal jest to problem dla zespołów, które zostały w ten sposób pozbawione miejsca w serii lub zostały zmuszone do kupienia samochodu LMDh, bądź GT3.

Obecnie obydwie klasy obecne w WEC są w świetnej kondycji. 19 Hypercarów to świetna liczba i jeszcze za rok powinniśmy zobaczyć dalszy rozrost klasy.



AUTOR

Grzegorz Piotrowicz

Do tego technicznie, chociażby pod kątem hybrydy, te samochody są nieco prostsze. Dlaczego? Bo chodzi o obniżenie kosztów budowy, czy rozwoju. Ten z kolei nie jest dowolny, jak w F1, tylko ograniczony do pięciu pakietów zmian. Tylko te nie są na okres jednego roku, tylko na pięć lat homologacji. Jak wygląda kwestia silników? W F1 od kilku dekad obowiązuje jedna formuła silnikowa dla wszystkich. W LMP1 były „podklasy wydajnościowe”, gdzie pojemność silnika zależała od tego, ile megadżuli odzyskuje jednostka elektryczna. W LMH konfiguracja silnika jest dowolna pod warunkiem, że zmieści się ona w narzuconych wymiarach. Do tego jedynie jeszcze obowiązuje zakaz napędu olejem napędowym. Do tego elektryczna część silnika nie jest obowiązkowa, więc można przywieźć auto bez hybrydy. Zaś sama hybryda też ma z góry narzuconą wydajność. Jeśli chodzi o aerodynamikę to tu obowiązują pewne ograniczenia, ale sam regulamin jest bardziej liberalny względem LMP1. Możemy przywieźć auto generujące docisk przy użyciu tylnego skrzydła, lub podłogi, przy której tylne skrzydło nie jest potrzebne. Większa dowolność przy aerodynamice i silniku, a jednocześnie mniejszy nacisk na absurdalnie wysoką moc i niską masę zainteresowały producentów, którzy mogą wejść do WEC niższym kosztem, niż w erze LMP1.

Przy LMH mamy też samochody LMDh

Teraz należy się słowo LMDh. O ile LMH można zbudować samodzielnie, lub przy współpracy z podwykonawcą, tak tu sprawy wyglądają inaczej. Sam monokok musi pochodzić od jednego z producentów podwozi LMP2 następnej generacji, a więc Dallary, Ligiera, Multimatic i Oreki. Jego nie wolno przerabiać, tylko trzeba zbudować prototyp wokół niego. Silnik podobnie, jak w LMH może mieć dowolną konfigurację, ale hybryda już jest obowiązkowa i dostarcza ją Bosch. Natomiast za skrzynię biegów odpowiada XTrac. Przy aerodynamice też można sporo podziałać, ale nie można zbudować samochodu bez tylnego skrzydła, jak ma to miejsce w LMH. Tutaj obowiązuje mniejsza swoboda w budowie samochodu.

Zbliżone osiągi dwóch różnych samochodów – jak to jest zrobione?

Teraz przed nami pytanie o to, jak zrobić, aby dwa różne rodzaje samochodów mogły walczyć ze sobą na równi? Tu z pomocą przychodzi system balansowania osiągnięć, znany jako Balance of Performance. Owe BoP to system wytycznych, jakie FIA przed każdą rundą wydaje dla każdego z samochodów. Dotyczą one maksymalnej mocy silnika, minimalnej masy czy energii na przejazd, jaką może zużyć samochód. Jak FIA dobiera te wytyczne, aby zrównać stawkę? Przede wszystkim regulamin narzuca maksymalną moc silnika na poziomie 680 KM, maksymalny poziom docisku i minimalny poziom oporu powietrza, jaki generuje samochód. Ten zanim zaliczy swój debiut na torze to musi przejść przez proces homologacji. Na ten składa się dostarczenie do FIA odpowiedniej dokumentacji, a zwieńczeniem jego jest test w tunelu aerodynamicznym Saubera. Tam mierzy się wspomniany poziom docisku i oporu powietrza. Te oraz inne informacje zebrane przez ACO i FIA są potrzebne potem do wyznaczenia BoP dla każdego z samochodów. Poprzez manipulację wspomnianymi zmiennymi w ramach Balance of Performance, możemy uzyskać stawkę, w której każdy samochód dysponuje zbliżonym potencjałem osiągnięć. I w taki oto sposób otrzymujemy stawkę, w której wszyscy rywale są blisko siebie.



Vanwall Vandervell 680 w tunelu aerodynamicznym Saubera

Mateusz Kaprzyk

- rozmowa w czasie pełnym zmian

Mateusz Kaprzyk to jedno z najbardziej rozpoznawalnych nazwisk w świecie polskiego endurance. Za 22-latką całkiem udany sezon w serii European Le Mans Series. Co jednak czeka go w tym roku? Co sądzi o rozwoju polskiego motorsportu? Skąd pomysł na zmiany w swoim sztabie? Zapraszamy na wywiad, który przeprowadził Grzegorz Piotrowicz.

Grzegorz Piotrowicz: Mateuszu, jak oceniasz swoje dotychczasowe postępy w rywalizacji w LMP3 w ELMS? Gdzie Twoim zdaniem dokonałeś największego postępu?

MATEUSZ KAPRZYK: Przez ostatnie lata nabrałem mnóstwo cennego doświadczenia, które z pewnością będzie owocować w przyszłości. Nie boję się być rzuconym na głęboką wodę, bo wiem, że pozwoli mi to wynieść jak najwięcej doświadczenia. Jestem przekonany, że postęp dokonał się na wielu płaszczyznach, a ja rozwinąłem się całościowo jako kierowca wyścigowy.

Co z perspektywy czasu okazało się największym wyzwaniem w Twojej dotychczasowej karierze w endurance? Co najbardziej zaskoczyło Cię w rywalizacji w ELMS?

Bez wątplenia sporym wyzwaniem był wysoki poziom rywalizacji, choć tego poniekąd się spodziewałem – w końcu to swoiste Mistrzostwa Europy i raczej każdy zakłada, że rywalizacja na takim szczeblu będzie mocna i na wysokim poziomie.

W trakcie Twojej przygody we wspomnianej serii bywało, że na drodze do dobrego wyniku Twojej załogi stawały problemy wynikające z czynników, które są poza kontrolą Twojej załogi. Jak Ty sobie radzisz z takimi sytuacjami oraz emocjami, które im towarzyszą?

Staram się tym zbytnio nie przejmować – wiadomo, że porażki bywają frustrujące, natomiast to właśnie dzięki nim uczymy się najwięcej i stajemy się przez to lepsi. Niełatwo jest przyjąć porażkę, kiedy wszyscy dali z siebie 110%, a samochód nie dał rady, ale taki jest

motorsport i wchodząc w ten świat trzeba mieć z tyłu głowę, że nie zawsze będzie idealnie.

Od kilku lat możesz cieszyć się wsparciem Orlen Teamu, który wspiera także innych zawodników w seriach juniorskich. Jak bardzo budujące dla Ciebie jest to, że ta współpraca trwa już czwarty rok?

Jestem bardzo szczęśliwy z naszej wieloletniej współpracy. To właśnie dzięki m.in. regularnemu wsparciu mogę się rozwijać i pchać moją karierę do przodu.

Kilku innych podopiecznych Orlen Teamu (Maciej Gładysz i Jan Przyrowski) debiutuje w tym roku w wyścigach samochodów jednomiejscowych. Ty posiadasz doświadczenie w startach w bardzo mocnej włoskiej F4, które z pewnością procentuje teraz w LMP3. Czy miałeś okazję podzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem z nimi? Follow up: Czy fakt, że teraz w motorsporcie (choć w różnych kategoriach) pojawiło się sporo konkurencyjnych zawodników z Polski sprawiło, że wytwarza się między wami jakaś rywalizacja, która w pozytywnym sensie pozwala wam naciskać się nawzajem?

Z chłopakami nie widuję się zbyt często, nie było też okazji, żeby porozmawiać o F4. Trzeba również pamiętać o tym, że obecne bolidy F4 różnią się nieco od tych, w których mi było dane się ścigać, niemniej myślę, że chłopaki doskonale wiedzą, co robią. Rywalizacji między nami nie ma – każdy idzie swoją drogą i buduje swoją karierę. Ja skupiam się na sobie i staram się nie patrzeć na innych.

Czym w Twoim przypadku różni się trening fizyczny z myślą o startach w wyścigach endurance w porównaniu do rywalizacji w F4?



AUTOR

Grzegorz Piotrowicz



GOŚĆ

Mateusz Kaprzyk
kierowca, ELMS

Obecnie skupiam się na wytrzymałości. Nie bez powodu – endurance to nie sprint, tutaj ciało potrzebuje szczególnie mocnej wytrzymałości. Poza tym mój trening nie różni się bardzo znacząco od tego, z jakim miałem do czynienia, jeżdżąc w F4.

Czy może masz okazję śledzić polskich kierowców w kartingu i jeśli tak to, czy miałeś okazję wesprzeć któregoś z nich swoim doświadczeniem? Czy może masz „na oku” kogoś, kto w tym roku mógłby być groźnym pretendentem do walki o mistrzostwo Europy, lub mistrzostwo świata w kartingu?

Szczerze powiedziawszy, nie przyglądam się obecnie kartingowi. Wiem, że mamy wielu utalentowanych kierowców, z którymi się dobrze znam. Od kiedy zacząłem się ścigać w samochodach, skupiam się tylko na tym. Wprawdzie chętnie wracam do kartingu i sam nieraz pojawiając się na Steel Ringu w Czechach, ale raczej tylko treningowo.

Jako kierowca czasami uczestniczysz w spotkaniach z aktualnymi, lub potencjalnymi partnerami (sponsorami). Czy na podstawie takich doświadczeń możesz potwierdzić, że zainteresowanie wyścigami samochodowymi w Polsce zaliczyło progres? A jak to wygląda w przypadku samych wyścigów endurance, w tym ELMS? Najpopularniejszą imprezą motorsportową w Twojej rodzinnej okolicy jest Rajd Śląska. Do tej pory miałeś okazję pojawić się tam z samochodem LMP3, którym wykonałeś przejazd pokazowy w Katowicach. Czy chciałbyś kiedyś wystartować w Rajdzie Śląska za kierownicą samochodu rajdowego w najbliższych latach?

Z pewnością zainteresowanie motorsportem w Polsce w ostatnich latach zaliczyło progres i widać to gołym okiem, natomiast nadal nam trochę brakuje do innych państw w Europie. Niestety, infrastruktura w Polsce nie bardzo daje możliwości rozwoju kierowców wyścigowych. Mamy mało torów i myślę, że poniekąd również przez to zainteresowanie wyścigami w Polsce nie jest na aż tak wysokim poziomie, na jakim mogłoby być. Jeśli chodzi o wyścigi endurance, to również nie cieszą się one dużym

zainteresowaniem – większość osób woli oglądać F1. Wiadomym jest od dawna, że Formuła 1 to Królowa Motorsportu, natomiast często w innych kategoriach można oglądać o wiele lepsze widowisko, niż w samej F1. Zachęcam wszystkich do zapoznania się z wyścigami endurance – myślę, że nie pożałujecie. Jeśli chodzi o rajdy, to nie widzę siebie w roli kierowcy rajdowego – zdecydowanie wolę wyścigi po asfalcie, co nie zmienia faktu, że już od paru lat czekam na możliwość przejechania się samochodem rajdowym. Jestem ciekaw, jakie są różnice między samochodem typowo torowym a takim na szuter – z pewnością byłoby to ciekawe doświadczenie.

W tym roku dokonałeś zmiany menadżera, którym jest teraz Marcin Budkowski. Kto i kiedy zainicjował kontakt w tej sprawie? Jak szybko udało się wam znaleźć wspólny język? Nawiązując współpracę oboje doliczacie do zrozumienia (za pośrednictwem komunikatu prasowego), że waszym celem jest awans do WEC oraz start w 24h Le Mans. Czy domyślnie możemy przyjąć, że dodatkowym celem jest rywalizacja w klasie Hypercar?

Z Marcinem skontaktowałem się ja, na moje szczęście wykazał chęć wspólnego działania i po czasie nawiązaliśmy współpracę. Bardzo się z tej współpracy cieszę – z pewnością Marcin nauczy mnie wielu ciekawych rzeczy, które wyniósł z Formuły 1 i pracy w FIA. Oczywiście naszym celem jest dostanie się do WEC i starty w klasie Hypercar, pracujemy nad tym, by moja kariera nieustannie się rozwijała, czego efekty myślę, że będziemy widzieć już za niedługo.



Nowy rok, nowy menadżer, niedługo nowe wyzwania - 2024 rok będzie dla Mateusza intensywny

Obecnie drugą klasą rywalizującą w pełnym cyklu WEC jest LMGT3. Czy rywalizacja w autach GT3 też stanowi obiekt Twoich zainteresowań? Czy inne serie korzystające z aut GT3 ze wsparciem fabryk (DTM, GTD Pro w IMSA, GTWCh Europe) też stanowią obiekt Twoich zainteresowań?

Celem są oczywiście Hypercary, natomiast nie skreślamy aut GT3. Mimo wszystko uważam, że są to bardzo ciekawe konstrukcje i rywalizacja w tej kategorii może być równie emocjonująca.

Awans do WEC to obecnie Twój główny cel, na którym się koncentrujesz przy rywalizacji w ELMS. Mówi się, że po wejściu na jeden szczyt dostrzega się inne szczyty znajdujące się wokół niego. Czy już teraz dostrzegasz „inne szczyty” motorsportowe (np DTM, IndyCar, Super GT), na które chciałbyś zapolować po wejściu do WEC?

]Na razie skupiam się tylko na WEC – to jest mój największy cel, a wystartowanie w 24h Le Mans to marzenie, które chciałbym spełnić w niedalekiej przyszłości. Oczywiście inne serie wyścigowe są również bardzo ciekawe i być może kiedyś chciałbym wystartować w którejś z nich, natomiast aktualnie głównym celem jest WEC i póki co tylko o tym myślę.

Niektóre polskie media traktujące motorsport z góry, lubią określać młodych polskich kierowców mianem „następcy Roberta Kubicy”. Oczywiście Twoim celem jest bycie „pierwszym Mateuszem Kaprzykiem”, ale powiedz mi, jak Ty, jako profesjonalny kierowca wyścigowy postrzegasz przytoczone wcześniej określenie? Jakie wywołuje ono w Tobie emocje?

Uważam że każdy idzie swoją drogą i pracuje na swoją markę,. Robert napisał swoją historię w Formule 1. Aktualnie każdy z nas, młodych kierowców, pisze swoją własną historię. Z jednej strony fajnie jest być porównywanym do Roberta, z drugiej strony – każdy pracuje ciężko na swój wynik i na to, by jego nazwisko było zapamiętane. Póki co, gdy ktoś określa mnie następcą Roberta Kubicy, nie mam z tym problemu, bo jeszcze się uczę i rozwijam, z czasem jednak wolałbym, by ludzie mówili o mnie „pierwszy Mateusz Kaprzyk”.

“W MORZU OREK BĄDŹ JAK LIŻIER”