



Cezary Gutowski

Aldona Marciniak

# NIEZNISZCZALNY

NIESAMOWITA HISTORIA ROBERTA KUBICY





**NIEZNISZCZALNY**

*KIBICOM*

Cezary Gutowski      Aldona Marciniak

# NIEZNISZCZALNY

NIESAMOWITA HISTORIA ROBERTA KUBICY

BIBLIOTEKA  
SPORTÓW

**Tekst** © Copyright by Cezary Gutowski i Aldona Marciniak, Warszawa 2019.

**Redakcja i korekta:** Krzysztof Kowalski, Tomasz Strzelczyk

**Konsultacja medyczna:** lek. med. Olaf Szuba

**Okladka:** Przemysław Piotrowski

**Layout:** Łukasz Łabęcki, Cezary Piotrowski

**Fotoedycja:** Jarosław Arczewski

**Dyrektor wydawniczy:** Dariusz Zieliński

**Koordinator projektu:** Katarzyna Drosio-Raszplewicz

**Druk:** Drukarnia Zapolex, Toruń

**Zdjęcia okładka:** XPB/Newspix.pl, Paweł Jaskółka/Pressfocus x2, Hasan Bratic/Pixathlon/Sipa/PressFocus, Łukasz Grochala, Jarosław Arczewski

**Zdjęcia środek:** Jerzy Ciszewski (x3), Jarosław Czub, Krzysztof Burzyński/Fotonova/East News (x2), Jacky Foulatier/DPPI/BE&W, Cezary Gutowski (x3), Sebastian Wolny/East News, Imago/East News (x2), AP Photo/Vincent Yu/East News, Adam Nocon/East News, Maciej Śmiarowski (x3), Andrew Ferraro/LAT Photographic/Reporter/East News, HOCH ZWEI/Michael Kunkel/East News, AFP/East News (x2), Getty Images (x4), WRI2/Foto Olimpik, AP Photo/Roberto Ruscello/East News, AP Photo/Gianni Chiaramonti/East News, ITALYPHOTOPRESS/REPORTER/East News, Imago/East News (x4), Milestone Media/EAST NEWS, Arkadiusz Bar/REPORTER, AP Images/East News, AP Photo/Lionel Cironneau/East News, Bogdan Hrywniak, Glenn Dunbar/Motorsport Images/East News, Renault Sport F1, Paweł Jaskółka/Pressfocus, James Moy Photography/PA Images/East News, Rex Features/East News (x2)

**Wydawca:**

Ringier Axel Springer Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 52

02-672 Warszawa

**ISBN:** 978-83-8091-692-0

Warszawa 2019

Prolog. Trylogia o Robertcie Kubicy -----	7
<b>KARTING -----</b>	<b>11</b>
I Przedszkolak, który znalazł powołanie -----	13
II Sześć tytułów w Polsce -----	18
III Wyprawa na podbój świata-----	22
IV Nowy dom – Włochy-----	30
<b>SERIE JUNIORSKIE -----</b>	<b>37</b>
I Nowa rzeczywistość -----	38
II Twarde lekcje w bolidach-----	43
III Kolejny przełom -----	48
IV Przepawa w Mücke -----	57
V Magia Makau-----	64
VI Nagroda dla mistrza -----	68
VII Test F1, do którego nie doszło -----	79
<b>FORMUŁA 1 -----</b>	<b>85</b>
I W bolidzie mistrza -----	86
II Pierwszy Polak w F1-----	91
III Strach w Montrealu -----	105
IV Zwycięstwo! I koniec -----	117
V Sezon do zapomnienia -----	128
VI Ostatni wyścig-----	137
<b>WYPADEK-----</b>	<b>151</b>
I Godziny strachu-----	154
II Formuła 1 czeka -----	159
III Wszystko, by wrócić-----	166
IV Testy w... rajdówce -----	173
V Drugi debiut w motorsporcie -----	176
<b>RAJDY -----</b>	<b>183</b>
I To rehabilitacja-----	184
II W aucie Loeba -----	187
III Trudniej, czyli lepiej -----	194
IV Mistrz świata WRC2 -----	200
V Szok w Monte Carlo-----	210
VI Mistrzostwa świata, prywatnie -----	216
VII Nic nie może się udać -----	222
VIII Ostatni rozdział-----	236
IX Perfekcjonista -----	239
<b>DRUGA DROGA DO F1 -----</b>	<b>245</b>
I Znow na torach -----	246
II Dzień, który zmienił wszystko-----	252
III Z Renault do Williamsa -----	260
IV 99,9 procent pewności-----	267
V Na torze, ale nie w wyścigach -----	273
VI Drugi Polak w F1 -----	281
Ciąg dalszy nastąpi -----	284
Przypisy i podziękowania -----	286



Cezary Gutowski  
i Robert Kubica  
2002



Robert Kubica  
i Aldona Marciniak  
2018



# PROLOG

## Trylogia o Robertcie Kubicy

**T**emat na scenariusz”, „Jeśli wróci, będzie z tego piękny film” – twierdzili dziennikarze i fani Roberta Kubicy, gdy Polak walczył o bezprecedensowy powrót do Formuły 1. Byli w błędzie. Robert pierwszy, ekscytujący scenariusz napisał dużo wcześniej, zanim jeszcze zadebiutował w królowej sportów motorowych.

### Akt numer 1

Lewis Hamilton, wybitny kierowca, młodszy o miesiąc od Kubicy, opowiedział kiedyś o swoim niełatwym dzieciństwie. O tym, jak trudno było przebijać się w świecie sportu samochodowego, gdy spał u taty na kanapie, podczas gdy jego późniejszy kolega z zespołu i rywal do mistrzostwa Nico Rosberg, w Monte Carlo pływał jachtami z bogatym ojcem, byłym mistrzem świata F1. A przecież Brytyjczyk, wzięty pod skrzydła McLarena, czołowej wówczas ekipy Formuły 1, już jako nastolatek miał wszystko, czego potrzebował, aby w przyszłości osiągnąć sukces. Musiał robić tylko to, do czego został stworzony. Szybko jeździć.

Kubica nie miał takiego komfortu. Jego droga do F1 – i za pierwszym, i za drugim razem – była zdecydowanie trudniejsza. Na początku choćby z racji pochodzenia. Bo zanim pojawił się w Formule 1, Polska na mapie wielkiego sportu wyścigowego po prostu nie istniała.

Mało kto w zachodnim świecie zdaje sobie sprawę, jak to jest przebijać się do grona najlepszych, kiedy pochodzi się zza żelaznej kurtyny. Jak to jest w wieku 14 lat zamieszkać w obcym kraju, bez rodziny, aby zostać kierowcą fabrycznym profesjonalnego zespołu gokartowego. Jeden z wielu przełomów, godnych historii filmowej.

Pierwszy kadr. Pojawili się znikąd, w furgonetce: ojciec jako szef zespołu, mechanik i on. Początek sezonu 1998 w najsilniejszej na świecie

lidze gokartowej. W pierwszej rundzie Robert zdobył pole position, a na mecie wyścigów był dwukrotnie drugi. Debiut marzeń. Sensacja, ale po kilku występach skończył się budżet... Tak mogła zakończyć się wielka wyścigowa kariera, zanim miała szansę na dobre rozkwitnąć. Jednak zdecydowała prędkość. Robert dostał propozycję startów fabrycznych. Kiedy zabrakło pieniędzy, wygrała determinacja i czysty, nietuzinkowy talent.

Następne ujęcie. Rok 2003. Kubica dopiero co opuścił program rozwoju młodych talentów Renault, aby iść własną drogą – awansować do Formuły 3 Euro Series. Tuż przed rozpoczęciem sezonu młody kierowca poważnie łamie prawą rękę. Żle złożone w kraju ramię ratuje dopiero operacja w klinice doktora Riccardo Ceccarellego we Włoszech. Kilka tygodni po wypadku, wciąż nie w pełni sprawny zawodnik, wraca do kokpitu... i wygrywa pierwszy w życiu wyścig F3. Filmowa historia trwa w najlepsze.

Po arcytrudnym sezonie 2004, drugim w Formule 3, kariera Polaka znów wisiała na włosku, ale wszystko odwrócił kolejny fenomenalny występ Kubicy na legendarnym torze ulicznym w Makau. W jedynym, gościnnym starcie w ekipie Hamiltona – Manorze – Robert zajął 2. miejsce, pokonując między innymi Lewisa.

Tak otworzył sobie kolejne drzwi, do World Series by Renault, a tam... w jeden sezon wywalczył mistrzostwo. Nagrodą za ten tytuł był test w Formule 1.

To nawet jeszcze nie połowa tej niesamowitej historii. Podium w trzecim Grand Prix, przerażający wypadek w Kanadzie i zwycięstwo w tym samym miejscu rok później. Wyjście na prowadzenie w mistrzostwach świata, a potem gorzka lekcja, gdy zespół zrobił wszystko, aby tylko nie zdobyć tytułu. Bo jest za wcześnie. Bo wyprzedza plan...

Potem przychodzą starty w Renault, propozycja z Ferrari, w końcu feralny wypadek w rajdzie, który brutalnie przerywa drogę na szczyt F1.

## **Akt numer 2**

Walka o życie, zdrowie, potem o normalne funkcjonowanie, odzyskanie jak największej sprawności, aż w końcu powrót do wyczynowe-

## OD AUTORÓW

go sportu. Szokujący, bo w dyscyplinie, w której runęły nadzieje na zawojowanie Formuły 1 – nie w wyścigach, a w rajdach. Wybór dla niektórych szalony – największego z możliwych wyzwań. Mistrzostwo świata w WRC2, wygrywane odcinki specjalne, prowadzenie w Monte Carlo czy szutrowym Rajdzie Hiszpanii – człowiek z torów wyścigowych (!) odnosi największe polskie sukcesy w historii mistrzostw świata kierowców WRC, przeplatane typową dla tego sportu domieszką przygód i problemów technicznych.

W końcu sporadyczne występy na torze, testy w bolidach, które otwierają kolejne drzwi. Krok po kroku, do światowej elity – po ośmiu latach nieobecności!

A to jeszcze nie koniec tej niezwykłej historii. Nie koniec walki z przeciwnościami. Bo jest to powrót w barwach najsłabszej ekipy sezonu 2018. Początek kolejnej, trudnej drogi, ale jeśli ktoś jest w stanie z najniższej możliwej pozycji rozpocząć wspinaczkę, aby w przyszłości zaatakować szczyt F1 – jest to bez wątpienia Kubica. Dlatego dla nas jego historia nie jest tematem na pojedynczy scenariusz. Nie pomieści jej jeden film. Kubica pisze trylogię. Sceny z pierwszych dwóch części znajdują Państwo na kartkach tej książki, a przed nami...

### **Akt numer 3**

Obejrzymy go wspólnie.

**CEZARY GUTOWSKI  
ALDONA MARCINIAK**

*PS. Wspólnie relacjonujemy tę drogę, stąd też w poszczególnych rozdziałach narracja będzie się zmieniać – to dlatego, że składają się na nią wspomnienia obojga autorów.*



# KARTING

**P**rezent... niezapomniany – odczytuję z notatnika kolejne pytanie z listy kwestionariusza – ankiety Magazynu „Tempo”. Zasada jest prosta: co tydzień na te same pytania odpowiada inny sportowiec. W końcu nadeszła pora na moją dyscyplinę. „Mojego” sportowca. Polaka, który być może za kilka lat jako pierwszy wprowadzi biało-czerwone barwy do elitarnego świata Formuły 1.

– Miałem pięć lat, kiedy dostałem swój pierwszy samochód – Kubica odpowiada bez chwili namysłu, z niewyraźnym grymasem na twarzy – czy to lekkiego zdziwienia, czy rozbawienia nietypowym zestawem pytań. – Miniaturowego, czterokonnego nissana. Od tego się zaczęło. Przede mną siedzi cholernie pewny siebie i nie mniej bystry dziewiętnastolatek w trakcie wyjątkowo trudnego sezonu w Formule 3.

Przez ostatnie dwa lata, podczas spotkań na europejskich torach wyścigowych, ten ponad wiek dojrzały chłopak zdążył mnie już dobrze poznać (ja, starszy o 5 lat, wciąż młody dziennikarz, w tamtym czasie nie mogłem powiedzieć tego samego o raczej nieufnym Kubicy) i wie, że zazwyczaj takich pytań nie zadaję. Na co dzień króluje jego ukochany temat, treść jego życia od najmłodszych lat. Na co dzień rozmawiamy o wyścigach.



Dekoracja mistrzów Polski 1997 w kategorii Młodzik 02. Od lewej: Tomasz Fołtyń, Robert Kubica i Jakub Buziuk.



## I

## Przedszkolak, który znalazł powołanie

**T**o tak jak dziecko z absolutnym słuchem siada przy pianinie i zaczyna grać melodię, którą właśnie usłyszało – wspomina Artur Kubica.<sup>1</sup> – Z taką łatwością Robert uczył się jeździć. Można powiedzieć, że urodził się, by zostać kierowcą wyścigowym.

To zabawna historia, ponieważ nikt z mojej rodziny nigdy nie był zaangażowany w wyścigi. Mój ojciec jest fanem wyścigów, ale sam jednak zdobył prawo jazdy, mając 25 czy 26 lat, bo wcześniej nie było go stać na samochód – Robert Kubica z zapałem zabiera słuchaczy w sentymentalną podróż.<sup>2</sup> Urywki wspomnień z czasów, gdy rozpoczynała się jego długa i kręta droga na szczyt sportu samochodowego. Może to przeznaczenie, może łut szczęścia, a może... dzieło przypadku? Tak czy inaczej pierwszy przełom nastąpił, gdy Robert miał niespełna pięć lat. Pierwszy zwrotny punkt w historii najwybitniejszego kierowcy z Polski. Pierwszy moment filmowy! Jak często widuje się przedszkolaka, który życiowe powołanie odnalazł w wieku niespełna pięciu lat?

– Któregoś dnia na spacerze z rodzicami zauważyłem na wystawie sklepowej miniaturowy samochodzik terenowy. Nie udało się mnie od niego oderwać, wsiadłem i zacząłem trąbić... – wspomina w swojej biografii z 2008 roku „Robert Kubica. Moja pasja”. Przesiedział w nim kilka kolejnych godzin. W czterech kółkach zakochał się od pierwszego wejrzenia. Od momentu, gdy na własne oczy ujrzał malutki pojazd z silnikiem i kierownicą, który mógłby samodzielnie poprowadzić. I jak setki razy później, w całej sportowej karierze – tak i na początku decydująca była determinacja, pragnienie, upór. Bo od kiedy raz zobaczył swoją pierwszą „wyścigówkę”, nie było na świecie nic innego, czego pragnąłby bardziej. Dał to do zrozumienia rodzicom na tyle dobitnie, że w końcu wywalczył ten wymarzony prezent. – Zbliżała się gwiazdka, a także moje urodziny i Mikołajki, więc był to taki łączony prezent – wspominał po latach. – Zaczęłem tym jeździć na asfaltowym podwórku, przy stadionie żużlowym KS Wanda. Ojciec ustawiał slalom z butelek wypełnionych wodą i tak się bawiłem, jeżdżąc sobie w kółko...

– Dwa biegi w przód, jeden bieg wsteczny – opisuje swoją pierwszą maszynę, samochodzik z czterosuwowym silnikiem o mocy około 3,5 ko-



nia mechanicznego. Wiele lat później, podczas jednej z eskapad na wyścig Formuły 3 Euro Series, Artur Kubica, ojciec Roberta, opowiadał mi, kiedy zrozumiał, że to coś więcej niż tylko zabawa: – Ten samochodzik miał napęd tylko na jedno koło, a Robert szybko wykombinował, że aby zarzucić tyłem, skręcając w jedną stronę, musi dodać gazu, a w drugą – ująć. – Przecierałem oczy zdumiony, skąd on to umie.

– W wieku sześciu lat, może sześciu i pół, dostałem pierwszego karta – kontynuuje opowieść Robert. – Na początku jeździłem po tym samym placu. Po dwóch latach jeżdżenia wokół butelek ojciec kupił około stu gumowych pachołków. Trzymaliśmy je razem z gokartem w małej przechowalni przy placu. Ojciec za każdym razem ustawiał inną konfigurację toru, mierzył czas, a ja jeździłem. To było bardzo dobre ćwiczenie.<sup>3</sup>

W końcu młody Kubica rozpoczął regularne treningi na torach wyścigowych, kartem z dwusuwowym motorem o mocy 9 koni. Równocześnie odwiedzał zawody gokartowe, śledząc w akcji starszych kolegów. Zbyt młody, aby startować, Robert godzinami trenował na torach w Kielcach i Częstochowie. – Tak naprawdę w Kielcach debiutowałem, jeśli można to tak nazwać, w gokarcie na torze – wspomina po latach.

– Tato Roberta jeździł z nim na treningi, w środku tygodnia. Gdy mieli trochę wolnego czasu po szkole, potrafił na dach mercedesa kombi zapakować gokarta i o 13 czy 14 wyjechać do Częstochowy. To znaczy do Wyrzawa, gdzie kiedyś pozyskiwano piasek budowlany, a potem wyrobisko zostało zamknięte i zbudowano tor kartingowy – do pierwszych jazd Kubicy wraca Jerzy Wrona, jego późniejszy mechanik z mistrzostw Polski oraz początków międzynarodowej kariery.<sup>4</sup> Współpracowali niemal cztery lata.

– Przyjeżdżaliśmy dwa razy w tygodniu. Trenowałem bardzo dużo, zwłaszcza jak miałem 7–10 lat – wspomina Kubica w swojej pierwszej biografii.<sup>5</sup> – Zawsze jeździliśmy tam właściwie sami i mogliśmy robić, co nam się podobało. Pamiętam, jak po dwóch latach jeżdżenia w jedną stronę ojciec powiedział, że zmieniamy kierunek. Tor stał się zupełnie inny.

Zbliżając się do 10. roku życia, Kubica pod okiem ojca pilnie szykował się do debiutu w wyścigach. – Już rok wcześniej przygotowaliśmy dla niego silniki, a on trenował przed startami wyczynowymi. Tato Roberta zaczął sondować rynek kartingowy. Przyjeżdżali na zawody, gdzie chłopak trenował razem z zawodnikami. Rywalizacja w grupie to coś zupełnie innego niż indywidualne ćwiczenia – podkreśla pierwszy mechanik Roberta.

Wyjątkowy talent do jazdy był widoczny gołym okiem. Miał dar, a o resztę zadbał Artur Kubica. Syn jeździł, kiedy tylko się dało. – Robert od początku zaskakiwał dojrzałością – zaznacza Wrona. – Miał dziesięć lat



Biały kask stał się znakiem rozpoznawczym Roberta Kubicy na wczesnym etapie kariery w międzynarodowym kartingu.

i bez problemu radził sobie z gokartem o mocy 15 koni mechanicznych i z sześciobiegową skrzynią biegów. Od początku wykazywał ogromne predyspozycje do jazdy wyczynowej, taką smykałkę i dryg. Nie każdy się z tym rodzi. W miarę jak dorastał, chciał jeździć coraz więcej i domagał się coraz częstszych wizyt na torze.<sup>6</sup>

– Robert przyjechał do Koszalina trenować z tatą i Jurkiem Wroną. Jeśli dobrze pamiętam, mama była nad morzem, a oni siedzieli na torze, żeby testować – wspomina tamte czasy późniejszy wieloletni współpracownik Kubicy Marcin Czachorski. – Był uzbrojony w superfajny włoski sprzęt. Jeździł cały dzień i jak skończył, Artur z Jurkiem pakowali się, sprząтали, a Robert nie miał co robić, więc zaczął krążyć i obserwować moje gokarty, których sam się trochę wstydzilem, ale to był jedyny sprzęt, na jaki było mnie wtedy stać. To były wózki z silnikami „wueski”, a ja zablokowałem je na drugim biegu, żeby dzieciaki, którym je wynajmuję, miały łatwiej i przyjemniej. Od razu było widać błysk w roku Roberta i nienaturalnie duże zainteresowanie, biorąc pod uwagę to, czym sam jeździł. Zapytałem, czy chce się przejechać. Ruszył i po jednym okrążeniu poprosił, żeby mu tę skrzynię odblokować. Zrobiliśmy to, a po chwili spytał, czy może pojeździć więcej... To, co było niesamowite, to fakt, że tam była naprawdę podła skrzynia biegów, która

nie znosiła zmiany bez sprzęgła. Robert po połowie okrążenia robił to tak zrećnie, że miałeś wrażenie, że jedzie z nowoczesną skrzynią DSG... Od razu było widać, że ma niezwykle wycucie maszyny, którą jeździ. Miał może 11 lat – wspomina Czachorski i dodaje: – Miałem tę unikalną okazję, że widziałem przekrój jego kariery – od samego początku i od pierwszej chwili, gdy go zobaczyłem, wiedziałem, że to cudowne dziecko.

Dziś Kubica z sentymentem wraca do tamtych lat. Już jako 34-latek, podczas grudniowej konferencji pożegnalnej z Lotosem w Częstochowie, usłyszał od jednego z dziennikarzy, że miejscowy tor ma zostać wyremontowany i ponownie oddany do użytku. Ucieszył się. – Przyjeżdżając tu, sprawdziłem nawet na GPS. Nie pamiętam, kiedy tu ostatnio byłem, jeżdżąc gokartem. Na pewno przed 1998 rokiem. Byłem wtedy brzdącem i wszędzie podróżowałem z tatą. Ogólnie Częstochowa i jej tor to było miejsce, w którym zaczynałem i trenowałem. Ten obiekt nigdy nie był w świetnym stanie i przekazał mi pan świetną wiadomość, bardzo się cieszę. Mam nadzieję, że zostanę zaproszony na otwarcie i z chęcią spróbowałbym swoich sił! Minęło dobrych kilkanaście lat, ale powrót w takie charakterystyczne miejsca zawsze miłe wspominam. Nawet podróże na trasie Kraków – Częstochowa po lekcjach, ponieważ w Krakowie nie miałem możliwości treningów. Przyjeżdżałem tu na popołudnie z moim tatą, z gokartem na dachu, i wieczorem wracaliśmy do domu, ponieważ dzień później trzeba było pójść do szkoły. Były to naprawdę bardzo miłe momenty – mówił Robert.

Zaczynało się od czystej radości. Rodzinnej zabawy. Pierwszych wyzwań, które niosła wspólna pasja ojca i syna. Były to jednak kluczowe chwile dla kariery zawodnika. Wyścigi samochodowe to bowiem sport powtarzalności. Pod wieloma względami zbliżony do tenisa (światowej klasy ekspert od medycyny sportu, doktor Riccardo Ceccarelli, który wiele razy potem pomoże Polakowi, przekonuje, że z punktu widzenia psychologii wyścigi i tenis są do siebie bardzo podobne) oraz innych dyscyplin, w których mistrzowskie umiejętności wyrabia się poprzez długie i żmudne wieloletnie treningi. Także w wyścigach niezwykle ważne jest, aby edukacja – poznawanie i wpajanie podstawowych odruchów – rozpoczęła się w jak najmłodszym wieku i była intensywna. Talent – niemierzalny – to doskonały punkt wyjścia, ale każdy renomowany trener i zawodnik światowej klasy przyzna, że najważniejsza jest praca. A więc także determinacja, zaangażowanie oraz pasja, a tych nie brakowało ani Robertowi, ani jego ojcu.

Artur Kubica nie miał doświadczenia w tej dość niszowej dziedzinie sportu, w zupełnie nowym dla siebie, specyficznym środowisku, ale potrafił dostrzec i maksymalnie rozwinąć talent syna. – Pasja ojca bardzo pomogła,

## KARTING

gdy zaczynałem jako dzieciak w kartingu. Jednym z moich atutów było to, że tata miał taką wizję, że albo będziemy wykonywać wszystko właściwie, albo wcale – podkreślał 33-letni Kubica w połowie 2018 roku, będąc kierowcą rozwojowym i rezerwowym Williamsa, w rozmowie z dziennikarzem BBC Tomem Clarksonem.

Były to twarde i mądre wybory. Mały Robert nie miał pomalowanego kasku, bo na liście priorytetów ojca były pozycje o wiele ważniejsze. – Mówił, że oszczędzi dzięki temu pieniądze i będzie mógł kupić dwa komplety opon więcej, na czym bardziej skorzystam jako kierowca. Przez dwa lata, w 1998 i 1999 roku, jeździłem w białym kasku i stało się to moim znakiem rozpoznawczym – dodaje w „Beyond The Grid”. – Słyszałem wiele historii o Maxie (Verstappenie – przyp. red.) i jego ojcu, który był dla niego dość surowy. U mnie było dość podobnie.

### **ROBERT KUBICA:**

**„Tuż obok toru kartingowego w Wyrazowie przebiegała linia kolejowa i pamiętam, jak w wieku sześciu czy siedmiu lat chciałem być zawsze szybszy od przejeżdżającego pociągu”.<sup>7</sup>**



## Sześć tytułów w Polsce

**W**ypożyczalnie i kryte dachami tory gokartowe paradoksalnie nie przybliżają, lecz zaciemniają obraz tego, czym jest prawdziwy karting. Amatorom wyścigowych wrażeń dają nikłe pojęcie, jak to jest obcować z lekkim, pozbawionym zawieszona wózkami z małymi kółkami, które znajdują się tuż pod nogami i za plecami prowadzącego. Można sobie wyobrazić, że te prawdziwie wyczynowe pojazdy, w których na znacznie dłuższych, szerszych i odkrytych torach walczą zawodowcy i półzawodowcy, są po prostu mocniejsze i szybsze, ale to przeświadczenie wiedzie na manowce. Osiągi i gama wrażeń różnią się wręcz kosmicznie.

Karting halowy to zabawa. Wyczynowy – to sport ekstremalny. I pisze to osoba, która przez lata, testując setki samochodów na ulicach i torach, miała okazję poznawać pojazdy marzeń o mocach 400, 500 czy nawet ponad 700 koni mechanicznych: kosmicznego, niemal 600-konnego Mercedesa SLS, który przez lata był samochodem bezpieczeństwa Formuły 1, 12-cylindrowe Ferrari F12 Berlinetta, ostre jak brzytwa Porsche 911 GT3 RS – w zasadzie samochód wyścigowy dostosowany do jazdy po cywilnych drogach – oraz wiele, wiele innych. W porównaniu z 30–40-konnym wyczynowym gokartem z sześciobiegową skrzynią biegów te supersamochody są... łatwe jak baranki. Nigdy nie prowadziłem niczego bardziej wściekłego od profesjonalnego gokarta.

Dzieci zaczynają oczywiście od słabszych, ale już bardzo szybkich, trudnych do opanowania maszyn. Dziesięcioletni Kubica w kategorii Młodzik 02, miał do czynienia 14–15-konnym, sześciobiegowym gokartem z silnikiem o pojemności 50 cm sześciennych, którego prędkość obrotowa przekraczała... 14 000 obr./min (zwykle auta, nawet te z wielkimi i bardzo mocnymi silnikami, rzadko kręcą się powyżej 7000 obr./min). Z czasem przesiadał się do coraz mocniejszych maszyn. W kategorii Junior 100 moc pojazdów przekraczała 20 koni mechanicznych, a potem jeszcze rosła, aby w szczytowym momencie zbliżyć się do 40 koni. To oczywiście szacunkowe dane, bo wiele zależy od warunków na torze, zestrojenia i przygotowania silnika oraz tego, jaki użytek robi z nich kierowca. W nowym sprzęcie odeszła potrzeba

## KARTING

zmiany biegów, ale pojawiły się daleko większe wyzwania dotyczące dostrajania, a następnie obsługiwania wyczynowych wózków, w których kierowcy na bieżąco regulują na przykład skład mieszanki paliwowo-powietrznej, co oznacza jazdę na pełnym gazie z jedną ręką na kierownicy, z drugą przy silniku. A wszystko to przy przyspieszeniu około 4 sekund do 100 km/h i prędkościach maksymalnych, które – w zależności od toru i warunków – dochodziły do 140 km/h!

Wyczynowy karting to także niezwykle zacięte, mierzone z dokładnością do tysięcznych części sekundy współzawodnictwo. Podczas zawodów, na jednym okrążeniu, zależnie od poziomu, w sekundzie mieści się... 50, 80, a nawet ponad 100 zawodników! Z takimi właśnie maszynami i takim poziomem rywalizacji Kubica miał do czynienia od najmłodszych lat. Do dziś wielu kierowców Formuły 1 uważa zresztą, że jeśli chodzi o ekstremalne doznania, obcowanie z prędkością, przeciążeniami oraz walkę o czasy, najbardziej zbliżone do ich bolidów są właśnie wyczynowe gokarty. Choć karting daje mnóstwo radości, szczęścia i spełnienia tysiącom zawodników, to wcale nie jest zabawa. – To sport, tak jak Formuła 1 – podkreśla Kubica. – Oczywiście na mniejszą skalę, ale rywalizacja jest ogromna. Są tu zespoły fabryczne, bardzo profesjonalne ekipy. Atmosfera jest wspaniała i tak naprawdę do dziś bardzo miło wspominać lata spędzone w kartingu. To nie była zabawa chłopców, którzy w weekendy jeżdżą na wyścigi, a poza nimi żyją swoim życiem.<sup>8</sup>

Pierwsze trofeum przywiózł z zawodów w Niemczech. Młodzi zawodnicy jeździli między pacholkami. Po dwóch wyścigach ośmiolatek z Polski był piąty w 90-osobowej stawce. W końcu otrzymał upragnioną licencję kartingową, która pozwoliła mu na rozpoczęcie regularnych startów w zawodach w Polsce. Już pierwszy sezon 1995 pokazał, że ledwie dziesięcioletniemu Kubicy trudno będzie komukolwiek sprostać. Ba! Było to widać już nawet po pierwszym wyścigu, bo rundę otwierającą Kartingowe Mistrzostwa Polski 1995 w kategorii Młodzik 02 wygrał właśnie debiutant z Krakowa. – Pamiętam nawet dokładnie, że w kwietniu jeszcze padał śnieg. Oczywiście nie zostawał na torze, ale warunki były dość ekstremalne – wspominał po latach, gdy rozpoczynaliśmy przed kamerami długi wywiad do filmu dokumentalnego „Moja pasja”.

W 1995 roku Kubica zdobył swój pierwszy tytuł – z sześciu, które na polskich torach gokartowych udało mi się zgromadzić w ledwie trzy lata. Rok później znów zgarnął koronę, a w sezonie 1997, startując równolegle w czterech kategoriach, wywalczył trzy mistrzostwa: Junior 100 (wygrał siedem z ośmiu rund!), Kadet 60 oraz Młodzik 02. – Oczywiście nie

zawsze wygrywałem, było też paru bardzo mocnych rywali, szczególnie w kategorii Młodzik 02 – zaznacza Kubica, gdy dopytuję o jego pierwsze kroki w wyścigach. Już na początku pokonywał zawodników starszych nawet o pięć lat, z którymi zrównywał się wzrostem... ilekroć wchodził na najwyższy stopień podium. Pierwszego poważnego rywala znalazł w jednym z najbardziej doświadczonych i utytułowanych kierowców tamtych lat, wielokrotnym mistrzu kraju. – Nie było łatwo, ponieważ zawodnicy byli bardziej doświadczeni, nawet 15-letni. Był Jacek Henschke, który był bardzo mocny i bronił tytułu mistrza Polski. Bardzo miłe wspominał ten czas – opowiada Robert.

– Tak naprawdę, gdy zaczynałem, nigdy nie myślałem, że będę jeździł za granicą – przyznaje Kubica. – Na początku była to tylko i wyłącznie zabawa, później bardziej hobby, kiedy startowałem w Polsce – dodaje. Dość szybko jednak stało się jasne, że jego potencjał wyrasta ponad poziom krajowego podwórka. Że aby się rozwijać, młodzieńki Robert musi szukać nowych, większych wyzwań. A rodzina Kubiców działała bardzo metodycznie i ambitnie. Cel na przyszłość mógł być tylko jeden. Myśląc o rozwoju kariery syna, o sprawdzeniu, na co naprawdę go stać, Artur Kubica zaczął spoglądać poza granice Polski, na południe. Tam, gdzie po dziś dzień sport gokartowy stoi na najwyższym światowym poziomie.

Na początku 1997 roku, zanim przystąpił do swojego ostatniego sezonu w mistrzostwach Polski, Robert rozpoczął pierwsze regularne treningi we Włoszech. Przygoda z wyścigami rozkręcała się na dobre. W lutym na słynny tor South Garda Karting w Lonato zajechała furgonetka z Polski. W środku znajdował się sprzęt dla młodego kierowcy z Krakowa, który miał uczestniczyć w zimowych przygotowaniach do mistrzostw Włoch – najsilniejszej kartingowej kategorii świata. Do Italii wybrali się: Robert, Artur – szef zespołu, mechanik i ojciec w jednej osobie – oraz Jerzy Wrona. Początkowo jeździł z nimi także tłumacz, ale szybko zaczęli radzić sobie sami. Dwa namioty łączyli w jeden większy, do którego dostawiali busa serwisowego. Gdy na obcej ziemi, w nieznanym wcześniej rzeczywistości, przy nowych regulaminach Polacy stawiali pierwsze kroki, Włosi – zaciekawieni przybyszami – traktowali Kubiców bardzo ciepło i życzliwie. Pomagali załatwić formalności związane z pozyskaniem licencji uprawniającej młodego kierowcę spoza Unii Europejskiej do startów w kategorii narodowej.

Dla Kubicy były to ważne treningi, szykujące go do kolejnych wyzwań w mistrzostwach Polski. Po kilku dniach na torze, kolejnych kilometrach przejechanych w Parmie i powrocie do Lonato w celu obejrzenia rundy mistrzostw Włoch, w której Robert nie mógł wystartować z powodu braku



## KARTING

licencji, wrócili do kraju, aby zgarnąć trzy ostatnie tytuły na rodzimym podwórku. W następnych latach Kubica miał już walczyć z Lewisem Hamiltonem oraz Nico Rosbergiem o prymat na arenie międzynarodowej.

### **ROBERT KUBICA:**

**„Na początku to była zabawa, potem hobby. Dzięki rodzicom miałem możliwość trenowania, ale nie mogłem startować, ponieważ trzeba było mieć ukończone 10 lat. Zdobyłem sześć tytułów mistrza Polski”.**



## Wyprawa na podbój świata

**R**oberta pamiętam jeszcze z czasów kartingu. Był najtrudniejszym pośród wszystkich rywali – tak wyścigowe potyczki z Kubicą wspominał wielokrotnie Lewis Hamilton, zagadywany o Polaka już w padoku Formuły 1. – To jeden z najszybszych kierowców, z jakimi kiedykolwiek się ścigałem – dodawał w rozmowie z telewizją Sky na Hungaroringu w 2017 roku, w przeddzień pierwszego testu krakowianina w bolidzie najnowszej generacji przygotowanym przez Renault. – Gdyby nadal się ścigał, walczyłby o mistrzostwo świata, o ile już by jednego nie miał. Po prostu naturalny talent, którego brakuje tu, wśród nas. Niewielu wspaniałych kierowców się przebija. Przesiewają się po drodze. Są tacy, którzy są znacznie lepsi od reszty, ale wciąż nie są najwspanialsii. A dalej masz naprawdę wyjątkowych kierowców, takich jak on...

Tego typu opinie są przez wielkich tego sportu powtarzane od lat. Gdy w 2008 roku, podczas weekendu Grand Prix Hiszpanii w Barcelonie pytam Lewisa o Kubicę, przyszyły mistrz świata – który w tamtym sezonie nieraz spotykał się z Polakiem już na torach Formuły 1 – wraca oczywiście do czasów kartingu. – Roberta znam, odkąd byliśmy nastolatkami. Ścigaliśmy się razem we włoskiej lidze kartingowej. Kubica, Nico Rosberg i ja. Na torze często ze sobą walczyliśmy i zazwyczaj wygrywał któryś z nas. Robert to jeden z najlepszych kierowców, z jakimi kiedykolwiek miałem do czynienia, i dlatego jego ostatnie sukcesy nie są dla mnie zaskoczeniem. Spodziewałem się tego i mówiłem już o tym wcześniej – podkreśla kierowca McLarena, który w tym samym roku zdobędzie swój pierwszy z pięciu (stan na koniec 2018 roku) tytułów mistrza świata.

– Co sądzi pan o Robercie prywatnie? – drążę temat. – Lubię go. Jest naprawdę miłym człowiekiem. Kiedyś, gdy startowaliśmy w kartingu, spędzaliśmy ze sobą dużo czasu. Niewiele zmienił się od tamtej pory. Już wtedy był wyjątkowo szybki i potrzebował bardzo mało czasu, aby nauczyć się nowego toru. Motywowaliśmy się wzajemnie do szybszej jazdy. No i już wtedy rzucał teksty, które poznajecie ostatnio. Na przykład gdy wywalczył pole position w Bahrajnie, a potem mówił, że to wcale nie było takie dobre

## KARTING

okrażenie, bla, bla, bla... Już to kiedyś słyszałem – śmieje się Brytyjczyk, próbując naśladować niewyraźną minę i poważny ton Polaka tuż po tym, jak ten odniósł jeden ze swoich największych do tego momentu sukcesów w F1.

To szacunek w pełni odwzajemniony. Przebywając w otoczeniu Kubicy, gdy przedzierał się przez serie juniorskie, nie sposób było nie usłyszeć – po wielokroć – właśnie o Hamiltonie. Czy to od ojca i innych osób, które miały okazję oglądać go w kartingu, czy od Daniele Morellego, menedżera Roberta, czy w końcu od niego samego. Kiedy na progu sezonu 2007 w Melbourne cały padok zastanawiał się, jak na tle utytułowanego kolegi z ekipy, dwukrotnego i aktualnego mistrza świata Fernando Alonso wypadnie czarnoskóry debiutant z Wielkiej Brytanii, Kubica stwierdzał po wielokroć: – Myślę, że Fernando czeka niespodzianka.

Nie mylił się: wielki mistrz świata po pełnym kontrowersji i sporów wewnątrz teamu sezonie nie pokonał Hamiltona.

– Najlepszy kierowca, z jakim się ścigałeś? – pada pytanie do Polaka ponad 10 lat później, w wywiadzie przeprowadzonym w ramach „Beyond The Grid”, oficjalnego podcastu F1.

– Lewis – Robert odpowiada bez chwili wahania.

– Bo był tak szybki?

– Zależy. W kartingu był bardzo dobry, ale ja nie obawiałem się nikogo. W kartingu to raczej ja byłem tym, którego inni chcieli pokonać, ale w formułach był świetny, a w Formule 1 w swoim pierwszym roku prawdopodobnie, gdyby miał trochę więcej doświadczenia, wygrałby. Już w sezonie 2007....

Ta historia nie byłaby jednak pełna bez trzeciego bohatera. W tamtych czasach, w latach 1998–2000, najtrudniejsza seria kartingowa świata miała bowiem trzech faworytów.

To zdjęcie zna każdy fan Roberta. Trzech młodych zawodników po dekoracji po kolejnym wyścigu. Pośrodku, z pucharem w ręce, stoi zwycięzca, Kubica, a po jego bokach Hamilton oraz... Nico Rosberg. Syn Keke, mistrza świata Formuły 1 z 1982 roku. Dwóch „chłopaków z osiedla” i dzieciak z elit Monte Carlo. To w tej trójce kartingowe środowisko upatrywało przyszłych kierowców F1. To spośród nich typowano przyszłych mistrzów świata.

– Miałem 12 i pół roku. Razem debiutowaliśmy we włoskiej lidze kartingowej wspomina Rosberg, gdy w trakcie sezonu 2009, podczas weekendu Grand Prix Belgii pytam go o pierwsze spotkanie z Kubicą. – Dobrze to pamiętam, ponieważ pojawił się dosłownie znikąd. Nikt go nie znał, ale on od razu, od debiutanckiego wyścigu walczył o zwycięstwo. Ja byłem trzeci, a on dojechał do mety na drugim miejscu. W swoim pierwszym wielkim wyścigu

we Włoszech! Z miejsca wszedł do czołówki – opowiada z uznaniem mistrz świata Formuły 1 z 2016 roku, który później, w drugiej połowie 2017 roku reprezentował przez chwilę interesy Polaka w jego drodze powrotnej do F1. Co ciekawe, w tamtych kartingowych czasach Rosberg przyjaźnił się z Hamiltonem. – Dobrze się bawiliśmy. Wszystko robiliśmy razem, dzieliliśmy pokoje hotelowe. Było bardzo fajnie. Lewis to bardzo dobry kierowca. Na torze często toczyliśmy wielkie pojedynki – dodaje Nico.

– Czy poza ściganiem się z Robertem też spędzałeś z nim czas, jak z Lewisem? – zadaje kolejne pytanie.

– Z Robertem nie. Może odrobinę...

Co ciekawe, później Hamilton przywoływał powyższą rywalizację w toku walki z kolegą z zespołu Mercedesu o mistrzostwo w sezonie 2014. Wielka przyjaźń Nico i Lewisa skończyła się, gdy wspólnie startowali w najsilniejszej ekipie Formuły 1. W psychologicznej wojnie, próbując dopiec Niemcowi, podczas spotkania z mediami Brytyjczyk sięgnął po kartę z napisem... „Kubica”. – Nico owszem, był szybki, ale nie tak, jak Robert – podkreślał. – On był wtedy najlepszy! Wielokrotnie gadaliśmy sobie, jak fajnie byłoby jeździć razem w Formule 1. Nawet nie pamiętam, czy wtedy tak naprawdę w to wierzyłem. Nico powiedziała by „gdy już będę w F1”, a dla mnie to było raczej „jeśli kiedykolwiek dostanę się do Formuły 1”. Mając tatę, który był kiedyś zawodnikiem F1, Nico był pewny, że się tu dostanie, a my... musieliśmy po prostu cały czas o to walczyć.

Z racji swojej pogodnej, otwartej natury oraz komunikatywności Kubica był zawsze lubiany w środowisku gokartowym i szanowany przez rywali. Wiele o postrzeganiu Polaka w tamtych czasach mówią wspomnienia Nicolasa Hamiltona, który od najmłodszych lat wraz z ojcem Anthonym podążał za starszym bratem na tory całego świata. Czasami na wózku inwalidzkim, czasami o kulach (od urodzenia chorował na dziecięce porażenie mózgowie), był stałym gościem wyścigowego padoku, ilekroć pojawiał się w nim Lewis. Dziś jest kierowcą wyścigowym, a ponieważ spotykałem go na wyścigach Formuły 3, kiedy startował w nich Kubica, podczas wizyty Nicolasa w Polsce w 2017 roku mamy wiele wspólnych tematów.

**Zapraszamy do zakupu pełnej wersji książki**