

cie. Masz na swoim koncie udane występy również w szeregu innych zawodach. Co w tym sporcie chciałbyś jeszcze osiągnąć?

➤ Jeśli chodzi o ten sezon, i prawdopodobnie kolejny, to absolutnie priorytetowym celem dla nas jest osiągnięcie jak najlepszego wyniku w Mistrzostwach Europy Drift Masters. Później będziemy starali się obronić mistrzostwo Szwecji. A z kolei takim bardzo dalekoostym celem, ludzkie marzenie, są starty w amerykańskiej Formule Drift, która z pewnością obecnie jest najmocniejszą i najbardziej prestiżową serią na świecie.

Zatrzymaliśmy się na moment na mistrzostwach Szwecji. Wielu naszych czytelników zastanawia się, dlaczego właśnie akurat ta liga.

➤ Przez prawie całe lata mieszkałem w Szwecji – do 2017 roku, chociażem tam do szkoły, zacząłem tam służyć i moja przygoda z driftingiem też tam poniekąd się zaczęła – najpierw symulatory, a potem już drifting w rzeczywistym wydaniu. Nawigowałem współpracę ze szwedzkimi firmami, które zaczęły mnie wspierać w mojej karierze. Współpracę z niektórymi z nich trwał do dzisiaj. Wynikało z nich pewne zobowiązanie, z których też muszę się wywiązywać. Później chcę tam jeździć. Znam w Szwecji wielu zawodników, bardzo dobrze tam się czuję.

To, że jeździsz w Szwecji, wielu polskich fanów tego sportu od dawna wie, ale pewnie niewiele wie, jak wygląda ten drifting w szwedzkim wydaniu. Zaczynamy może od obiektów, na których rywalizujecie.

➤ Nigdy nie miałem okazji rywalizować w rundzie mistrzów Szwecji, na obiekcie, który nie byłby typowym torom wyścigowym. Tam nawet tory kartingowe nie wchodzi w grę. Obiekty, na których rywalizujemy, to bardzo dobrze przygotowane i wyposażone tory stworzone na rzecz wyścigów samochodowych i motocyklowych. Posiadają one stosowne homologacje. Podczas rund na tych obiektach nie brakuje jednak różnorodności. Mam przygotowane zarówno

bardzo szybkie, jak i wolniejsze, bardziej techniczne próby.

Kiedy sezon zaczyna się, a kiedy kończy?

➤ Sezon tradycyjnie zaczyna się w Wielkanoc, przy okazji wielkich targów aut tuningowanych, odbywających się w mieście Jönköping, a kończy się pod koniec września.

A jak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o poziom sportowy?

➤ Uwierzam, że tam znalazłby się 20–25 zawodników, którzy mogliby poradzić sobie w Polsce i w Europie. Nie jest to może duża liczba, ale trzeba pamiętać, że Szwecja pod kątem ludności jest relatywnie sporo mniejszym krajem niż Polska, a poza tym w Szwecji są bardzo rozwinięte inne dyscypliny sportów motorowych, np. rajdy samochodowe i rallycross.

A jak przygotowane są szwedzkie driftowazy?

➤ Samochody są przygotowywane w bardzo profesjonalny sposób. Szwedzi inwestują w nie bardzo duże pieniądze. W poprzednim sezonie moje auto było jedynym w całej stawce, które nie posiadało sekwencyjnej skrzyni biegów. Oprócz tego specyfikę całej Skandynawii jest to, że tam kochają bardzo duże moce. W poprzednim roku ja z moim autem o mocy 750 koni byłem w dolnej części stawki, jeśli chodzi o moc silnika. Tam nie brakuje aut mających po 1000–1200 KM. Takie moce są często spotykane. Chi bardzo kochają się w doładowaniach. Wzrostających samochodów jest w Szwecji jak na lekarstwo. Nieważne, czy jest to np. V8 czy czterocylindrowa rzędówka – tam prawie każda jednostka jest doładowywana.

Czy jest coś, co szczególnie wyróżnia szwedzkie serie od innych lig narodowych i międzynarodowych?

➤ W Szwecji szczególny nacisk kładziony jest na bezpieczeństwo – zarówno na drogach, jak i na torach. W Driftingowych Mistrzostwach

Szwecji mamy obowiązek posiadania np. kolnierzy HANS lub Hybrid, do czego w Polsce i pozostałych częściach Europy, generalnie jeszcze daleko. Są serie, które, owszem, teraz to wprowadzają, ale w Szwecji ten wymóg obowiązuje już od lat. W zakresie względów bezpieczeństwa Szwedzi są bardzo wymagający, więc rygorystyczni. Ponadto, pod kątem organizacji i dyscypliny na zawodach, to w Szwecji jest to naprawdę na topowym poziomie. Wynika to m.in. z tego, że pleść nad organizacją serii driftingowych sprawuje Szwedzki Związek Motorowy, czyli bardzo doświadczona federacja, która ma tam kontrolę nad wszystkimi innymi odmiannymi motorsportu, np. nad rajdami, rallycrossem czy drag racingiem. Zdarza się coś prowa, jak wszędzie, jakies wypadki organizacyjne, ale ogólnie doświadczanie ludzi spracowanych pleść nad driftingiem jest bardzo duże i zbierane przez lata.

Czym się zajmiesz poza driftingiem?

➤ Jak już wcześniej wspominałem, wraz z moimi współpracownikami prowadzę firmę Mopadama Motorsport. Zajmujemy się przygotowywaniem i serwisowaniem aut do motorsportu, nie tylko do driftingu, ale też np. do rajdów czy wyścigów. Modyfikujemy i serwisujemy też sportowe auta w typowo ulicznych specyfikacjach.

Komu przy okazji naszej rozmowy chciałbyś podziękować?

➤ Przed wszystkim moim rodzicom, bo to właśnie dzięki nim zacząłem jeździć i gdyby nie oni, to nie byłoby mnie tutaj. Oprócz tego moim mentorem, partnerem technicznym, dostawcom części, m.in. FMIC.pl i Rallyshop.pl, firmie Jurczak Auto Sport, która zajmuje się strojeniem naszego silnika i wszystkim naszymi kibicom.

Pawle, dziękuję za rozmowę.

➤ Również dziękuję i zapraszam na mój fanpage na Facebooku!

Fot. Krystian Ślipiec



Driftingowy ROLLERCOASTER



Takiego scenariusza i emocji, które towarzyszyły inauguracji serii Drift Trophy, która jednocześnie otworzyła krajowy sezon zawodów, nie powstydziłby się sam Alfred Hitchcock. Mimo wielu perturbacji nowa liga ruszyła i pokazała potencjał!

Losy pierwszej rundy zaplanowanej na 22 kwietnia wazyły się niemal do ostatniej chwili. Organizatorzy o-czyli heroiczną walkę, żeby zawodów nie odwoływano.

➤ Nie chcieliśmy zawieść tych, którzy od początku w nas wierzyli i nam zaufali, jednak sytuacja naprawdę była bardzo trudna – podkreśla Tomasz Niegadlik, dyrektor serii Drift Trophy. – Na nieco ponad dwie doby przed zamknięciem zapisów mieliśmy raptem dziewięć zgłoszonych kierowców, w tym pięciu z opłaconym wpisowym.

Przez ten tydzień stawało się coraz gorzej. Przyszyn takiego stanu rzeczy było sporo. Część zawodników, którzy od dawna deklarowali starty w naszej lidze, wybrała jakies inne eventy i teningi odwygocze się w tym samym dniu. Niektórzy z ogłoszeniem czekał w zasadzie do ostatniej chwili, inni nie zdążyli z przygotowaniem aut na inaugurację sezonu. Pewnie byli też tacy, którzy po prostu nie wierzyli, że nam się uda. Dostaliśmy sporo e-maili i SMS-ów in-

W piątkowe popołudnie, na niespełna dwa dni przed zawodami w Drift Trophy doszło do kolejnego, strzępnie- na ziemi". Ze współpracy z ligą niespodziewanie zrezy- gnowali zadeklarowani wcześniej sędziowie.



W tym momencie to już zastidem postawiony wypełnie pod ścianą – mówi Niegadlik. – Gdy wal-

czysz, jak możesz, żeby impreza jakoś urlowała, żeby w ogóle się odbyła, taka decyzja jest ciemem. Na szczęście znaleźli się bardzo życzliwi nam ludzie, którzy w tej trudnej chwili pokazali swoją wartość i faktycznie nam pomogli.

W rolę sędziego głównego wcielił się najbliżej czyn- ry poski zawodnik driftingowy – Michał „Obobo” Przy- bylski. Tego dnia pomógł mu aktualny mistrz Szwecji, czyli Paweł Korpułinski. Kierownikiem badania kontrol- nego był Paweł Kowalski – jedna z ikon polskiego drag racingu, zespołowy kolega Przybylskiego.

Również walka o frekwencję przyniosła zamierzony skutek. Ostatecznie po przedłużeniu terminu rejestracji do udziału w inauguracyjnej rundzie ligi, która odbyła się w toruńskim Monoparku, zgłosiło się w sumie 21 kierowców (11 do klasy Trophy, 7 – Street, 3 – poza konkur- rencją). Ostatecznie wzięło w niej udział 20 kierowców.

Po trzech sesjach treningowych, w których niewąt- pliwą ozdobą były przejazdy Korpułinskiego i Przy- bylskiego, przystąpiono do prawdziwej rywalizacji. Ta tego dnia okazała się naprawdę zaciekłą, gdyż poziom zawodników w obu klasach był przyzwoity i bardzo wyrównany. W kwalifikacjach klasy Trophy najlepszy okazał się Mateusz Krawczyk w Mercedese 190 wypos- azonym w silnik M119 AMG. Drugi był Dawid Gryka- łowski w silnik M119 AMG. Kolejny był Mateusz Krawczyk w BMW E30 uzbrojonym w japońskie serce – 1.1Z. Kolejne miejsca zajęli Hubert Wasiak (BMW E36) i Szymon Sobieraj (Nissan 350Z).

Przejazdy w parach dostarczyły nie lada emocji. Dwaj najlepsi zawodnicy „Kwalif” zamienili się miejscami. Po dogrywce triumfował Grykałowski przed Krawczykiem, „Mat” w ostatnim przejeździe popełnił