



55 aut pokonało wspólnie 2,587 okrążeń (9,209.72 mil). 40. letni Darek Grala, który przyjechał do USA w wieku 6 lat jest z zawodu inżynierem komputerowym. Mieszka w Bostonie i Nowym Jorku. Jego ojciec był murarzem i stąd nazwa jego zespołu wyścigowego brzmiąca "Cegwa Sport." (Cegwa bo w angielskim nie ma "i").

Polacy testują na Daytona

Europa i sympatycy rajdów mają obecnie Rajd Paryż-Dakar. W Ameryce prawie nikt o tym nie mówi, tutaj liczą się wyścigi po asfalcie a nie jazda po piaskach pustyni. Wyścigi są szybsze ale kto jest w nich najlepszy? - Nie wiadomo, bo nie ma do tej pory takiego stylu "wolnej amerykanki" aby porównać zawodników wielu dyscyplin.

Od lat tysiące kibiców chciałoby zobaczyć kierowców wyścigowych współzawodniczącym na tym samym torze i sprzecznie. Wtedy łatwiej zdecydować kto jeździ najlepiej i będzie ku temu okazja. Zbliżający się 24-godzinny wyścig na Daytona przyciągnie wielu mistrzów z licznych serii wyścigowych, którzy do tej pory nie mieli szansy zmierzyć się ze sobą na identycznych niemal autach. Dobrze byłoby wie-

dzieć kto z nich przekroczy pierwszy linię mety a kto przegra. Czy lepsi są zawodnicy NASCAR, IRL, Champ Car, wyścigów szosowych (road racing), a może kierowcy z Europy.

Wielu z nich już zapoznało się z pojazdami ubranych po raz pierwszy w opony marki Hoosier. W ubiegły weekend w drugim dniu testów w Daytona Beach jechało 55 aut z klasy prototypów, które poko-

nały wspólnie 2,587 okrążeń (9,209.72 mil). Najszybszy był Kalifornijczyk Scott Pruett pokonujący tor o długości 3.56 mili z czasem 1:47.654 (119.048 mph). Prowadził on Target Chip Ganassi Lexus Riley oznaczony numerem 03 (nie mylić z Gralą nr. 3). Chassis Riley czyli całe auto Riley (bez silnika) jest w tej chwili najlepsze ze wszystkich startujących w klasie Daytona Prototype. A silnik Lexusa okazuje się również znakomity i trudny do pokonania przez napędy GM, Porsche, Forda czy BMW.

W tym sezonie nie będzie łatwo wygrać prywatnym załogom. Wiele zespołów tak jak ubiegłoroczny zwycięzca Chip Ganassi Racing mają bardzo grube książeczki czekowe, tym bardziej, że do rachunków dokłada się sieć sklepów Target i CompUSA. W aucie z logo Target będzie jechał między innymi

Maskotka namalowana na samochodzie Darka Grali trzyma w rękach flagę polską i amerykańską.



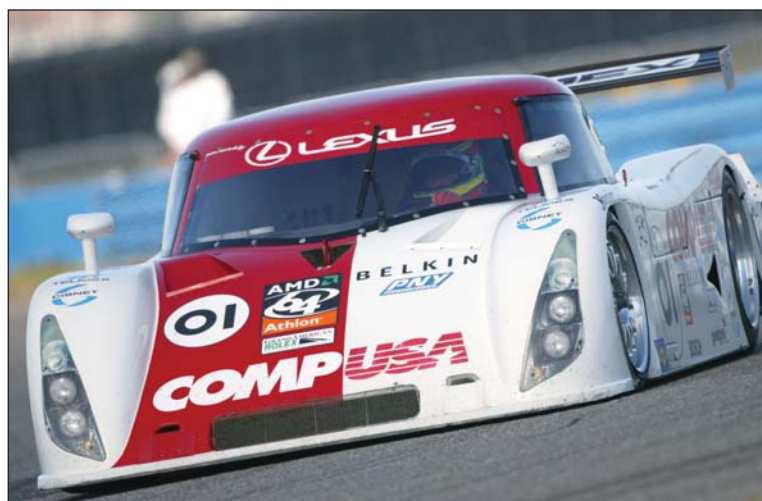
8 stycznia 2005, Daytona Beach, Floryda - Podczas ostatniego weekendu właściciel zespołu Cegwa Sport Darek Grala testował swojego Lexusa Fabcar. Tego samego dnia słynny aktor Paul Newman wyszedł bez obrażeń gdy jego auto po wpadnięciu w poślizg stanęło w ogniu.



Czerwony Lexus/Fabcar nr. 3 Darka Grali na jednym z zakrętów sławnego toru Daytona. Głównym sponsorem zespołu Cegwa Sport jest firma OZEXE.



Start w wyścigu Rolex 24 hours na Daytona w roku 2003. Toyota Darka Grali z białą-czerwoną flagą na kabine jechała przez wiele godzin na czołowej pozycji w klasie Daytona prototype.



Mistrz sezonu 2004 serii Rolex Sports Cars zespół Chip Ganassi Racing. Ich autem z numerem 01 pojedzie w tym sezonie Kalifornijczyk Scott Pruett i Luis Diaz. Pomoże im młody australijski kierowca testowy Formuły 1 ekipy Toyoty Ryan Briscoe.

mistrz IRL roku 2003 Scott Dixon, kierowca IRL Darren Manning i zawodnik NASCAR Casey Mears. Autem numer 01 zespołu Ganassi pojedzie Scott Pruett i Luis Diaz. Pomoże im młody australijski kierowca testowy Toyoty Formuły 1 Ryan Briscoe.

Można się też spodziewać mistrza roku 2002 Nextel Cup Tony Stewarta. Zwycięzca 2004 Rolex 24 na Daytona zespół Kodak EasyShare Bell Motorsports na Pontiac Doran z nr. 54 zatrudnia całą plejadę sław jak: mistrza CART 2003 Paula Tracy, syna byłego mistrza Formuły 1 Christiana Fittipaldi, Niemca Ralfa Kelleners i etatowego Terry Borchellera.

W sumie aż 9 zawodników NASCAR NEXTEL Cup ma zamiar jechać w klasie Daytona Prototypes od 3 do 6 lutego w Rolex 24 na torze Daytona. Wśród pełnoetatowych zawodników NEXTEL Cup znajduje się mistrz sezonu 2004 Kurt Busch, Matt Kenseth, Greg Biffle, Tony Stewart, Jimmie Johnson, Christian Fittipaldi, Casey Mears, Jamie McMurray i bracia Bobby i Terry Labonte. Mistrzowie NASCAR Cup Bobby i Terry La-

bonte pojedą wspólnie z kierowcą IRL IndyCar Series Bryanem Herta i byłym kierowcą Formuły 1 Janem Magnussen. Ponadto zobaczymy też takie nazwiska z innych dyscyplin wyścigowych jak: Dario Franchitti, Buddy Rice, Scott Sharp, Stefan Johansson, Boris Said i Wally Dallenbach. Ponadto wróci 5-krotny zwycięzca z Daytony 24 hours Hurley Haywood, Wayne Taylor, Andy Wallace, Darren Law i Max Papis. Dale Earnhardt Junior pewnie ma nadal złe wspomnienia sprzed roku. Mimo, że w NASCAR nie opuszcza go szczęście, w Rolexie o mało nie spalił się rok temu gdy wybuchł pożar w jego aucie. Wyścigi są niebezpiecznym sportem, jak widać na przykładzie jego ojca, który został zabity na ostatnim okrążeniu wyścigu NASCAR Daytona 500.

Polak znów w Daytona

Nasza wspólna historia wraz z Darkiem Gralą zaczęła się od kontaktu z kierownictwem Ferrari North America, które zapewniło nam wejście na tor w Montrealu w roku 2002. Myśle, że to właśnie artykuły w polskich gazetach nieco zdropingowały białą-czerwoną kierowcę do zdobycia 1 miejsca w Ameryce Północnej w roku 2002. Od tej pory na liście startowej podawany jest on jako Polak i wszyscy sympatycy wyścigów Rolex znają już jego białą-czerwoną flagę na aucie wyścigowym.

Darek Grala mieszka na przemian w Bostonie i Nowym Jorku. Ukończył w roku 1996 w USA szkołę wyścigową Skip Barber Racing School. Jej absolwentami byli też dla przykładu Pablo Montoya, Michael Andretti czy Brian Herta. Od roku 1999 ściga się w zawodach profesjonalnych. W pierwszym swoim sezonie na torze, Darek ścigał się w serii Toyoty. Są to auta sportowe tzn. z zakrytymi kołami (z

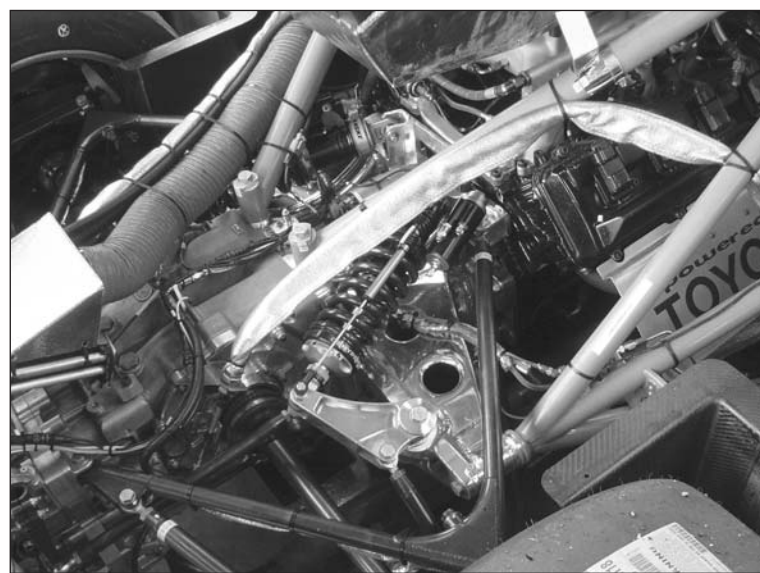


Rok temu w Rolex Daytona prowadził 3 okrążeniami Chevy Crawford zespołu Howard-Boss oznaczony nr. 2. Po jego awarii zawieszona wygrał Pontiac Doran JE4 z Bell Motorsports nr. 54. Auto doprowadzili do mety Rolex 24: Terry Borcheller, Forest Barber, Andy Pilgrim i Christian Fittipaldi. Tym razem auto Kodak Pontiac nr. 54 prowadził będzie również ostro jeżdzący Kanadyjczyk Paul Tracy i Niemiec Ralf Kelleners.



Nigdy przedtem nie było na świecie Polaka, który byłby właścicielem zespołu wyścigowego. Duże pieniądze i talent to przepis na karierę w tym sporcie w USA.

Poniżej gotowy do testów Bogdan Kroczek będący drugim polskim kierowcą w Rolex 24 na Daytona zespołu Cegwa Sport. Bogdan Kroczek jest lekarzem w Chicago a wcześniej ścigał się autami Porsche 911.



Pod maską z tyłu auta. Prototypy serii Rolex zbudowane są celowo do wyścigów, poza silnikami i światłami nie mają nic wspólnego z autami seryjnymi. Chassis prototypów ma konstrukcję rurową, nadwozie wykonano z włókien węglowych i kevlaru, silnik zamocowany jest z tyłu auta a 6-biegowa przekładnia sekwencyjna jest taka sama jak w serii CART. Masa auta gotowego do startu wynosi 900 kg. Prototyp Rolex zespołu Cegwa Sport napędzany jest 550-konnym silnikiem V8 4.3 litra bazującym na Lexusie LS430.

blotnikami jak Audi R8 w ALMS). Przed sezonem 2000 zakupił z fabryki w Maranello we Włoszech dwa nowe wyścigowe Ferrari 360. Dariusz Grala wybrał do startów najlepszy zespół w USA bazujący w Kalifornii Ferrari of Orange County, z włoskim managerem, który w latach 90-tych był najlepszym na świecie zawodnikiem tej serii. Toyota/Lexus ekipy Cegwa Sport była przez kilka godzin najszybszym autem na torze w 24-godzinny wyścigu Daytona 2003. Dwa lata temu zespół Darka Grali zdobył dwa razy 3 miejsce w wyścigach Rolex Sports Cars i miło było robić mu zdjęcia w czasie ceremonii wręczania nagród.

Ciekawa formuła współzawodnictwa

Wszyscy pamiętają miażdżącą przewagę Michaela Schumachera w Formule 1. Wielu fachowców uważa, że Formułę 1 ogląda coraz mniej widzów ponieważ już na początku przypuszczają kto wygra. Zupełnie inaczej dzieje się w USA.



W Wyścigu NASCAR czy IRL lider zmienia się kilkakrotnie nawet na ostatnim okrążeniu. Margines wygranej liczy się dosłownie w centymetrach. Z tego powodu napięcie trzymane jest do samego końca a zwycięzcą może zostać

przynajmniej 30% zawodników znajdujących się na torze.

Dlaczego? - Powód jest prosty. Standardowe elementy, ograniczenia we wprowadzaniu nowej technologii i ogólna dostępność stosowanych elementów aut obniżają

różnicę w poziomie poszczególnych ekip. Jeżeli ekipa Schumacher posiada roczny budżet około 500 milionów dolarów a niektóre biedniejsze zespoły o 20 razy mniej, to z góry wiadomo kto będzie szybszy. Wyrównana konkurencja przyciąga więcej widzów i walka na torze jest znacznie ciekawsza. Nikt tego lepiej nie rozumie jak dyrekcja NASCAR, która wie jak posadzić na widowni ponad ćwierć miliona ludzi. To właśnie ich doświadczenie pozwoliło na wprowadzenie 2 lata temu nowej klasy aut wyścigowych o nazwie Daytona Prototypes (DP). Zastąpiły one używane od wielu lat prototypy z otwartymi kokpitami (bez dachu), gdzie koziołkowanie oznaczało prawie zawsze poważne obrażenia. Pojazdy typu Daytona Prototype po raz pierwszy wystartowały w styczniu 2003 roku podczas wyścigu Rolex Daytona. Są one bezpieczne i bardziej niezawodne niż jakikolwiek inny pojazd wyścigowy. Wyglądają muskularnie, mają opływowe nadwozie wykonane z kevlaru lub włókien węglowych. Regulamin Rolex Sports Car Series pozwala na użycie wielu

sprawdzonych w seryjnej produkcji silników 6 i 8 cylindrowych, rodem z Japonii, Europy i USA. Dzięki zasadom współzawodnictwa i ograniczeniom konstrukcyjnym wprowadzonym przez Grand American Road Racing Association, prywatne zespoły mogą z powodzeniem stawiać czoła załogom fabrycznym.

Markowe silniki osadzone są w regulaminowym chassis. Jako główny materiał jego konstrukcji wybrano stal i aluminium. Na wieżach panele nadwozia zaproponowano kevar i włókna węglowe. Dla zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa zaprojektowano na podstawie doświadczeń z NASCAR solidną przestrzenną konstrukcję rurową biorącą na siebie większość obciążeń w razie uderzenia. Skrzynie biegów aut prototypowych montowane są za silnikiem położonym z tyłu auta. Pojazdy mają sekwencyjną przekładnię 6 biegową taką jak w Champ Car. Poza ruszaniem z miejsca i wstępnym, inne biegi można zmieniać bez użycia sprzęgła za pomocą dotknięcia dźwigni.

Zbigniew Brożyna

Polski zespół znów w wyścigu Rolex 24 hours

11 stycznia 2005 - wywiad z polskim kierowcą Darkiem Gralą testującym na torze Daytona przed Rolex 24 hours. Rozmowę przeprowadził telefonicznie Zbigniew Brożyna (ZB).

ZB: Darek, dwa lata temu przeżyliśmy wspólnie pierwszy wyścig na Daytona serii Rolex z nową klasą Daytona Prototype i polskim autem z biało-czerwoną flagą. Czy możemy być pewni, że w tym roku twoja ekipa wystartuje w 24-godzinny wyścigu?

- Tak, właśnie skończyliśmy testy. I już mamy wszystko przygotowane do startu. W każdym razie ponownie jedziemy ale tym razem auto jest pomalowane inaczej aby się wyróżniać w transmisji telewizyjnej. Zachowujemy pas przez środek auta, ale jest ono czerwone. W każdym razie nasz Lexus jest znów biało-czerwony.

ZB: Czy dojdzie ktoś nowy do zespołu?

- O tak, po raz pierwszy pojedzie dwóch polskich kierowców, ja i Bogdan Kroczek z Chicago, który w ubiegłym roku startował na Day-

tona w klasie GT na Porsche 911 GT3. Jechał z czołowym zespołem światowym The Racer's Group. Bogdan jest lekarzem, długo jeździł w Porsche Club, a od 2 lat ściga się profesjonalnie.

ZB: Ilu w sumie masz już zawodników, w starcie 24-godzinny ekipa musi być znacznie liczniejsza?

Będę jechał ja, Mark Patterson, Bogdan Kroczek, Quentin Wahl i Shane Lewis. Levis startował aż 18 razy w wyścigach 24-godzinnych i ma ogromne doświadczenie w tego typu imprezach. Rok temu ścigał się na Daytona w ekipie Fabcar/BMW.

ZB: Czy twój Lexus ma większe zmiany konstrukcyjne w tym roku?

- Na razie testowaliśmy z poprzednim silnikiem, ale dostaliśmy wkrótce nowy wzmocniony silnik V8. Nie ma on więcej koni mechanicznych ale posiada wyższy moment obrotowy, co pozwoli na szybsze wychodzenie z zakrętów, tak jak auta z silnikami General Motors. Zamiast dwóch pomp ole-

ju, nowy silnik będzie miał cztery pompy, co da lepsze smarowanie i chłodzenie. Ale większe zmiany w ekipie zapowiemy po starcie na Daytona. Mam bardzo dobre wiadomości ale nie mogę ich zdradzić za wcześnie.

ZB: Jakie czasy udało Wam się wykręcać na testach, czy są szanse na dobrą lokatę?

- Nasz pojazd jest jednym z pierwszych z nowej klasy, został zbudowany w roku 2002. Inne pojazdy były budowane po naszym. Mają w sobie wbudowane 2 lata doświadczeń serii Rolex i dzięki mogą się pochwalić licznymi usprawnieniami konstrukcyjnymi. Musimy się liczyć z naszymi ograniczeniami sprzętowymi. Nasz Lexus/Fabcar może jechać najszybciej w granicach 1 minuty 53 sekundy na okrążeniu. Może w kwalifikacjach uda się wykręcić 1:52, ale w długodystansowym starcie powinno się udać wykręcać czasy 1:55.

ZB: Gdzie to Was stawia? Czy można liczyć na lepsze lokaty?

- Jak wiesz nasze auto nigdy się nie zepsuło. Był pożar, ale nigdy

nie nawalił nam silnik, skrzynia czy coś innego. Właśnie na to liczymy, że szybsze auta mogą nawalać a my będziemy trzymać się z dala od problemów. Mamy szanse uchronić się od masowych karamboli i przeciążenia silnika. Spokojna jazda w granicach 1:53-1:56 sekundy na okrążenie powinna stawiać nas w czołówce naszej klasy. Ale na krótkim dystansie mamy sporo

szybszych konkurentów i tym autem ich nie pobijemy. Poczekajmy do marca, wtedy będziemy mieli dobre wiadomości.

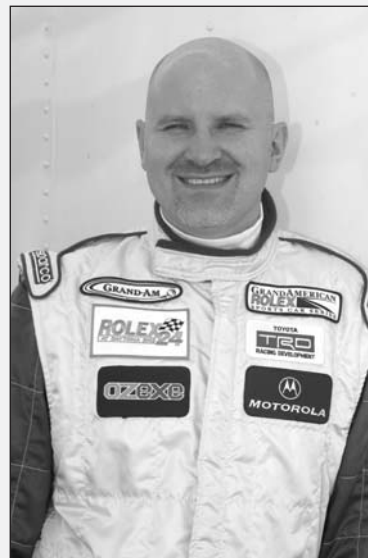
ZB: Czy to prawda, że Emerson Fittipaldi też pojedzie w wyścigu?

- Na pewno będzie jechał jego syn Christian, ale Emerson dopiero dołączy na resztę sezonu z ekipą Ganassi. Wszyscy chcieliby aby jechała taka gwiazda jak Emerson Fittipaldi, który dwa razy zdobył tytuł mistrza Formuły 1. Od roku 1996 i krakry na Michigan International Speedway, nie ścigał się ale jego nazwisko nadal przyciągnie kibiców.

ZB: Co możesz powiedzieć o nowych oponach marki Hoosier? Czy są lepsze?

- Według mnie są podobne do Goodyear, które używaliśmy wcześniej. Wytrzymują na torze ostrą jazdę i pozwalają na osiąganie podobnych czasów okrążenia zaokrążeniem aż do ich zużycia. Dopiero na koniec są nieco wolniejsze.

ZB: Życzymy powodzenia, na pewno jeszcze przed Daytoną będziemy mieli okazję rozmawiać. Trzymamy w każdym razie mocno za Was kciuki.



Darek Grala z Bostonu - główny kierowca, manager i przy okazji właściciel zespołu Cegwa Sport. Więcej informacji na stronie: www.cegwa.com