

PODWÓJNA

rola mistrza Polski



Rozmawiał: Paweł Zając

Adam Gładysz, jeden z naszych najlepszych zawodników w europejskich pucharach zniknął z wyścigowego firmamentu po sezonie 2012. Przerwa nie była jednak związana z niefortunnym rozminięciem się z tytułem wicemistrza w Scirocco R-Cup, a nowym wyzwaniem przygotowywanym w jego rodzinnej firmie – Volkswagen Castrol Cup. W tym roku jednak Adam wrócił na tory i z powodzeniem łączy rolę kierowcy wyścigowego oraz organizatora jednego z najważniejszych polskich pucharów.

WRC: Po roku przerwy wróciłeś za kierownicę samochodu wyścigowego. Czy czas poza wyścigami miał na Ciebie jakiś wpływ?

Adam Gładysz: Myślę, że sam powrót nie był szczególnie trudny, gdyż w trakcie minionego roku, kiedy się nie ścigałem, cały czas byłem jednak bardzo blisko torów wyścigowych, jak i samochodów. Testowałem chociażby pucharowego Golfa czy też zaliczyłem kilka dni za kierownicą samochodu Radical SR3. Mówiąc więc żargonem wyścigowym, nie zardzewiałem, w czym dodatkowo pomogły mi treningi, dzięki czemu cały czas utrzymywałem kondycję i byłem fizycznie przygotowany do jazdy. Testy oczywiście nie są walką koło w koło, jednak pomagają w utrzymaniu niezłej formy. Rok przerwy miał największe znaczenie na początku sezonu, ponieważ czułem, że brakuje mi właśnie tego ścigania, jednak nie był to szczególnie duży problem. Te wszystkie lata spędzone na torach, w różnych samochodach oraz seriach wyścigowych sprawiły, że nie tak łatwo jest mi zapomnieć, jak się ścigać, zwłaszcza że przez ten cały czas miałem kontakt z samochodami wyścigowymi.

W tym roku wziąłeś udział w Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe. Ciężko było dogadać się z tym samochodem? W końcu to mocne tylnonapędowe auto, zupełnie innie niż te, z którymi wcześniej miałeś do czynienia.

Owszem, większość swojej kariery spędziłem w autach przednionapędowych, a także dwa sezony w czteronapędówkach i faktycznie miałem niewiele do czynienia z autami tylnonapędowymi, szczególnie jeśli chodzi o jazdę w wyścigach. Udało mi się jednak dość szybko zaaklimatyzować w Porsche, które pasowało mi już od pierwszego wyjazdu na tor. Trzeba jednak pamiętać, że początki nigdy nie są łatwe, a w tym przypadku potrzebowałem trochę czasu na wjeżdżenie się w samochód i odpowiednie wyczucie go. Tutaj bardzo pomogły mi testy przed sezonem, które zaliczyłem na Lausitzringu oraz Torze Poznań. Następnie, wraz z każdym wyścigiem, podkręcałem swoje tempo i było coraz lepiej. Początek nie był szczególnie trudny, ale potrzebny był czas, aby się zgrać z tym autem i poznać jego zupełnie inną

Niewiele brakło, aby Adam ostatni sezon startów w Volkswagen Scirocco R-Cup zwieńczył tytułem wicemistrza.



charakterystykę. W Porsche przód jest bardzo lekki, gdyż silnik znajduje się z tyłu, więc trzeba odrobinę zmienić styl jazdy w nim. Gdy udało mi się je poczuć, to szybko doszedłem do porozumienia z 911, co chyba widać po wynikach.

Czy obecny sezon zaliczasz do udanych? W końcu gdyby nie awaria w Moście, to walczylibyś o mistrzostwo w Porsche Platinum GT3 CCCE.

Dokładnie tak! Ten Most jest takim moim największym bólem, ponieważ to przekreśliło sezon. Przed tą rundą byłem liderem, mając osiem punktów przewagi nad drugim zawodnikiem. Później miałem dwie awarie, przez co straciłem dwukrotnie trzecią pozycję. W jednym z wyścigów nawaliła skrzynia biegów, natomiast w drugim sworzeń zwrotnicy. Obie usterki niestety miały miejsce w samej końcówce, kiedy niezagrożony zmierzałem do mety i już praktycznie widziałem siebie na podium. Gdybym się to udało, to dopisałbym na swoje konto dodatkowe trzydzieści dwa punkty, natomiast Stefan Biliński miał nade mną przewagi dwadzieścia cztery punkty po ostatniej rundzie, więc patrząc na to, jak potoczyła się reszta sezonu, to tytuł miałbym praktycznie w kieszeni. Nie ma jednak co gdybać, takie są sporty motorowe. Na pewno szkoda tych dwóch wyścigów w Moście, ale cóż można zrobić. Ostatecznie wywalczyłem czwarte miejsce, pechowo, jednak sezon zaliczam do udanych, ponieważ zdobyłem sporo doświadczenia, stałem na podium dziesięć razy podczas czternastu wyścigów, w dodatku trzy wygrałem. Gdyby nie ta awaria, to myślę, że byłoby bardzo dobrze.

Ciężko jest łączyć rolę kierowcy wyścigowego z pracą koordynatora sportowego pucharu Volkswagena?

Było naprawdę ciężko. Przed sezonem do naszego działu instruktorów dołączył Martin Wirkijowski, który bardzo mi pomógł, jednak i tak było bardzo trudno. Starty w wyścigach samochodowych, które wymagają od kierowcy maksymalnej koncentracji i pełnego zaangażowania w sport, raczej nieszczególnie dobrze łączą się z pracą w organizacji pucharu, zwłaszcza w takim wymiarze. Bywało tak, że na swój wyścig praktycznie biegłem, zakładałem kask i wyjeżdżałem z boksu. Momentami było naprawdę ciężko.

Czy to, że jesteś kierowcą wyścigowym, pomaga ci przy zarządzaniu pucharem?

Zdecydowanie. To pomaga, gdyż moje wieloletnie doświadczenie zdobywane w różnych seriach, wielu samochodach wyścigowych oraz na sporej liczbie torów dało mi możliwość zobaczenia na własne oczy wielu aspektów wyścigów. Naprawdę sporo się nauczyłem podczas tych trzech sezonów spędzonych w Scirocco R-Cup, ponieważ był to puchar bardzo podobny do naszego. Doświadczenia z punktu

widzenia kierowcy można później wdrażać w organizację pucharu i wykorzystywać je do poprawienia go, gdyż w końcu wiem, czego potrzebuje zawodnik i mam świadomość, jak to wygląda z punktu widzenia kierowcy. W pozostałych aspektach organizacyjnych również to pomaga, gdyż można usprawniać pewne mechanizmy.

Jak wspominasz swoje początki? Starty w KJS-ach oraz pierwsze kroki w Wyścigowych Mistrzostwach Polski w Golfie 1,8?

Kiedyś bardzo chciałem, żeby moja kariera rozpoczęła się od kartingu, niestety wtedy pokomplikowały się pewne sprawy rodzinne i ostatecznie nie udało się tego zrobić. Zaczynałem więc od KJS-ów i rajdów lokalnych w Volkswagenu Polo 1,6, które pozwoliły mi na wyrobienie licencji R2. Zawsze jednak ciągnęło mnie do jazdy po torach wyścigowych, do walki koło w koło. Za młodo sporo jeździłem z moim tatą na różnego rodzaju wyścigi, między innymi na Formułę 1 czy DTM, co sprawiało, że coraz bardziej wkręcałem się w klimat i mocniej zmierzałem w stronę

jazdy po torze. Po dwu-, trzyletniej przygodzie w rajdach zdobyłem licencję wyścigową i w 2000 roku zaczęliśmy się ścigać, korzystając z Volkswagenu Golfów 4, 1,8 turbo, których w ekipie mieliśmy trzy. Początki były trudne, ponieważ uczyliśmy się tego wszystkiego jako zespół. Wtedy nasze Golfy nie miały szans na walkę z klasie powyżej dwóch litrów z takimi potworami jak Audi Andrzeja Dziurki, BMW Tadeusza Myszkiery czy też Porsche Mariusza Kostrzaka, jednak te dwa lata były bezcenne pod względem doświadczeń i obycia w mocnym, szybkim Golfie oraz uczenia się torów wyścigowych. Następnie przeszedłem do wyższej kategorii, zacząłem ścigać się w Niemczech, a także osiągać sukcesy w kraju.

Bardzo zmieniłeś się od tamtej pory jako kierowca? Czy początkującym zawodnikom dałbyś jakieś rady?

Na pewno tak. W porównaniu z początkiem kariery, obecnie jestem znacznie lepszym, szybszym i bardziej doświadczonym zawodnikiem. W trakcie swojej przygody z wyścigami zjeździłem wiele serii i wiele kategorii najróżniejszymi samochodami. Od wyścigów sprinterskich, przez puchary, do wyścigów długodystansowych. Na pewno dałbym sobie kilka rad. Nie można porównywać tego, gdzie jestem teraz, do tego, gdzie byłem piętnaście lat temu, kiedy nabijałem swoje pierwsze kilometry w wyścigach



W tym roku Adam Gładysz stał aż dziesięć razy na podium, z czego trzykrotnie na najwyższym stopniu. Na zdjęciu zwycięstwo podczas ostatniej rundy w Brnie.

samochodowych. Zrobiłem niesamowite postępy, zdobyłem dużo doświadczenia, o czym świadczą również wyniki na torze. Wiem, jak powinna wyglądać kariera kierowcy i myślę, że mógłbym teraz prowadzić młodych zawodników do sukcesów w czolowych seriach wyścigowych.

Który z sezonów był dla ciebie najtrudniejszy? W którym walka o końcowy sukces była najbardziej zacięta?

Najtrudniejszymi sezonami były te, które spędziłem w Scirocco R-Cup, jednak one też najwięcej mi dały i wiele się w ich trakcie nauczyłem. Przychodząc do tego pucharu w sezonie 2010, kiedy miałem za sobą kilkanaście tytułów mistrza Polski i doświadczenia z innych pucharów, wydawało mi się, że wiem już wszystko i wystarczy dotrzeć tylko pewne niuanse. Na pewno nie byłem wtedy nowicjuszem i faktycznie bardzo dużo umiałem, jednak rywalizacja tam była na niespotykany wysokim poziomie i pozwoliła mi na jeszcze większe poprawienie mojego poziomu i zwiększenie swoich umiejętności jako kierowcy. To były trudne trzy lata, jednak bardzo cenne i produktywnie, gdyż stałem się lepszym zawodnikiem, a także mogłem z bliska przyglądać się jednej z najlepszych serii wyścigowych na świecie, jaką jest DTM, co później mogłem wykorzystać podczas organizacji pucharu Golfa. Także najtrudniejsze były lata spędzone w Scirocco, a najbardziej sezon 2012, gdyż wtedy mieliśmy bardzo mocną stawkę, choć ostatecznie skończyło się trochę pechowo. Do ostatniego wyścigu byłem drugi w klasyfikacji generalnej i jedyna awaria w sezonie miała miejsce na Hockenheim, nawalił wtedy układ hamulcowy, przez co spadłem na najgorsze, czwarte miejsce w generalce.

Przez pewien czas ścigałeś się w mistrzostwach Polski Volkswagenu Beetle. Jak to się stało, że taki nietypowy samochód pojawił się na naszych torach?

W 2002 roku ścigałem się w pucharze Volkswagena Beetle w Niemczech. Sytuacja okazała się trochę niefortunna, gdyż mój pierwszy rok w tej serii okazał się ostatnim dla tych mistrzostw. Trochę szkoda, gdyż zbytnio nie miałem szans na wynik, ponieważ dopiero zaczynałem i podczas każdej z rund musiałem uczyć się toru, poznawać samochód i mierzyć się przy tym z rywalami, dla których był to już któryś z kolei rok w tym aucie. Zdarzały się fajne wyniki,

Łączenie startów z rolą organizatora pucharu Golfa było dość trudnym zadaniem, choć ostatecznie udało się je zrealizować.



fot. Grzegorz Kozera



Sezon 2014 był dla Adama pierwszym za kierownicą Porsche 911 GT3 Cup, jednak to nie przeszkodziło mu w walce o mistrzostwo.

jednak brakowało regularności, która pozwoliłaby mi na walkę o zwycięstwo w końcowej klasyfikacji. Przed kolejnym sezonem odbyły się nawet testy w Oschersleben, które zakończyłem z najlepszym czasem, jednak ostatecznie podjęto decyzję, że puchar zostaje zamknięty i nic z tego nie wyszło. My zostaliśmy z samochodem, który po jakichś dwóch latach zdecydowaliśmy się przerobić na potrzeby wyścigów długodystansowych – zamontowaliśmy duży zbiornik paliwa i wprowadziliśmy kilka poprawek w silniku. Auto nawet dobrze się spisało, ponieważ wygraliśmy jeden wyścig, a w generalce byliśmy na drugiej pozycji. W wyścigach sprinterskich też było całkiem niezłe, gdyż również zostałem wicemistrzem. Ogólnie bardzo fajny samochód, który miło wspominać.

Jak przebiegły testy Radicałem? Podobał ci się ten samochód?

W zeszłym roku miałem okazję po raz pierwszy wskoczyć za kierownicę Radicała i od tamtej pory kilkakrotnie jeździłem tym samochodem. Jego charakterystyka sprawia, że jest mu znacznie bliżej do bolidów niż do samochodów turystycznych. Kluczowy jest tu duży docisk, więc im szybciej się jedzie, tym jest więcej przyczepności. Fajne auto, z tylnym napędem, to pełnokrwista wyścigówka. W niektórych zakrętach trzeba się trochę przetać, aby móc w pełni wykorzystać docisk i pojechać naprawdę szybko. Auto ma co prawda tylko 260 koni, jednak jest bardzo lekkie, dzięki czemu ma porównywalne osiągi do Porsche.

Wiemy, że sprzedajesz swoje Porsche. Masz już jakieś plany na przyszły sezon?

Wszyscy w Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe przesiadają się na nową generację 991, która jest obecnie używana w Porsche Supercup i Carrera Cup Deutschland. Moje Porsche jest więc na sprzedaż, gdyż wiem, że na pewno nie będę już nim jeździł. Obecnie ciężko jednak powiedzieć, gdzie

kibice oraz moi fani będą mogli mnie zobaczyć w przyszłym roku. Mam kilka ciekawych propozycji, ale myślę, że jest za wcześnie, aby konkretnie określić, czym i gdzie będę jeździł. Pracuję nad tym i myślę, że gdzieś dopiero w grudniu, a może nawet w styczniu będę miał plany na przyszły rok i będę mógł przekazać takie informacje. Z całą pewnością mogę jednak potwierdzić, że styczeń upłynie mi pod znakiem startu w 24-godzinny wyścigu w Dubaju.

Czy masz jakieś sportowe marzenie? Samochód, którym chciałbyś się przejechać lub wyścig, w którym chciałbyś wziąć udział?

Moim marzeniem, które w sumie jest dość realne, na pewno są starty w Porsche Supercup, które rywalizuje przy Formule 1. Myślę, że byłaby to swego rodzaju wisienka na torcie dla mojej bogatej kariery i wielu osiągnięć. Równie dobrze mógłby być to też Porsche Carrera Cup Deutschland. Myślę, że byłoby naprawdę super, gdyby kiedyś udało mi się zaliczyć pełny sezon w którejś z tych serii. Na pewno miło byłoby też zobaczyć, jak moje dzieci odnoszą sukcesy w sportach motorowych.

Czyli kolejne pokolenie rodziny Gładyszów również ma benzynę we krwi?

Oczywiście, że tak! Moje dzieci wraz z żoną towarzyszą mi podczas prawie wszystkich wyścigów i wygląda na to, że zarówno Natalia, jak i Maciek chcą iść w ślady ojca. Oboje już w tym roku stawiali swoje pierwsze kroki za kierownicą gokarta. Podczas weekendów



Ol. Grzesiak/Koncre

Dwie awarie podczas rundy na torze w Moście pozbawiły Adama sporej liczby punktów i najpewniej mistrzostwa w Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe.

Rotax Max Challenge Polska Natalia uczestniczyła w pokazach Micro Max Challenge, natomiast Maciś w Baby Challenge. Obie te kategorie przeznaczone są dla najmłodszych adeptów sztuki wyścigowej i pozwalają na uzyskanie licencji. Wszystko wygląda tak samo, jak podczas normalnych zawodów, jednak tutaj milusińscy nie zbierają jeszcze punktów w klasyfikacji generalnej.

Niedawno odbył się „selection day” przed kolejnym sezonem pucharu Golfa? Jak zapowiada się rywalizacja w trzecim roku?

Niedawno zaliczyliśmy testy przed kolejnym sezonem Volkswagen Golf Cup, gdzie mieliśmy bardzo wielu kierowców. Nasze auta sprawdzało prawie trzydzieści osób – młodych perspektywicznych zawodników, który pokazali się z bardzo dobrej strony i na pewno będziemy mieli w przyszłym roku pełny skład. Zapowiada się bardzo ciekawie. Na pewno zmienimy też kalendarz, gdzie znikną dwa, trzy tory, które zostaną zastąpione zupełnie nowymi obiektami. W stawce pojawią się nowi szybcy zawodnicy, którzy będą walczyć też z kierowcami ze starej gwardii, więc kolejny sezon zapowiada się równie ciekawie co drugi, a może nawet jeszcze lepiej!

WRC

REKLAMA

high performance exhaust systems

ulter.com.pl



Ulter
SPORT

Niezawodne wydechy, polecam - Henryk Tomaszczyk