

Kierowca skuteczny

W sezonie 2001 wygrał chyba wszystko - największą liczbę odcinków specjalnych i co najważniejsze, po raz trzeci w swojej karierze sięgnął po laury mistrzowskie w krajowym czempionacie. Z Januszem Kuligiem spotkaliśmy się w siedzibie jego firmy oponiarskiej w Krakowie. Po półgodzinnym oczekiwaniu, mistrz Polski przyjął nas w swoim gabinecie. Rozpoczęliśmy ponad dwugodzinne przesłuchanie.



Janusz Kulig to jedno z najlepszych rajdowych CV w kraju. Pomimo to aktualny Mistrz Polski wciąż ma kłopoty z zamknięciem budżetu na starty w Mistrzostwach Europy.

SEZON 2002

WRC: Jaki będzie ten sezon dla aktualnego mistrza Polski?

Janusz Kulig: Obaj z Jarkiem Baranem uważamy, że nasze ambicje sportowe na arenie polskiej zostały już w pełni zaspokojone. Zdobyty trzykrotnie tytuł mistrza Polski w zupełności nam wystarcza. Jestem człowiekiem, dla którego najważniejszy jest rozwój; realizowanie nowych celów. Dlatego też w tym roku chciałbym wystartować poza granicami kraju. Niestety, w chwili obecnej nie mam jeszcze jasno sprecyzowanych planów na przyszłość. Moją ambicją są starty zagraniczne - w szczególności Mistrzostwa Europy. Mam już zgromadzoną połowę budżetu, ale pozostaje mi jeszcze znalezienie sponsora, który byłby w stanie dołożyć do „skarbanki” kolejne 50%.

WRC: Czy celujesz w tytuł mistrza Europy?

J.K.: Nie jest to rzeczą najważniejszą. Celem nadrzędnym tegorocznych startów jest poznawanie nowych tras rajdowych. Oczywiście, startując w cyklu „dwudziestek” robiłbym wszystko, aby być trzecim w historii polskiego automobilizmu rajdowym mistrzem Europy. Tytuł ten na pewno wzbogaciłby moje „CV” ale co ważniejsze, byłby bardzo ważny dla moich sponsorów. Zdaję sobie jednocześnie sprawę z tego, że od kilku lat czempionat europejski nie stoi na najwyższym poziomie sportowym, a za tytułem mistrzowskim nie idzie taki prestiż jak w dawnych latach. Bardzo ciężko będzie wrócić tym mistrzostwom do świetności z końca lat osiemdziesiątych.

WRC: Co będziesz robił, jeśli nie uda Ci się zgromadzić wymaganego budżetu?

J.K.: Na pewno nie będę startował w Polsce. Starty na krajowych oesach wymagają posiadania podobnego budżetu, jaki po-

trzebny jest w przypadku rajdów zaliczanych do czempionatu starego kontynentu. Nie przypuszczam jednak, abym musiał spędzić ten sezon w domu. W chwili obecnej mam już jeden start za sobą, a już niebawem wybieram się do Stanów Zjednoczonych na rajd, który ma się odbyć w stanie Tennessee. Do tych zawodów zostałem zaproszony przez prezesa Automobilklubu Chicago, który jest zresztą moim przyjacielem. Dostałem również propozycję startów w Mistrzostwach Słowacji, jednakże obrona tytułu mistrza tego kraju nie interesuje mnie. Ponadto, toczę bardzo zaawansowane rozmowy na temat startu w Rajdzie El Corte Ingles.

WRC: Jaki samochód będzie Twoim narzędziem pracy w tym sezonie?

J.K.: W tym roku mam zamiar startować Fordem Focusem w specyfikacji 2001. Tylko ten samochód mnie interesuje. Związane jest to z faktem, iż moi dotychczasowi sponsorzy: Ford i Mobil nadal wyrażają chęć współpracy ze mną.

SPONSORZY

WRC: Jak przebiega pozyskiwanie sponsorów?

J.K.: W dzisiejszych czasach, to bardzo trudne zajęcie. Zarówno w ubiegłym jak i w tym roku odbyłem wiele rozmów z potencjalnymi sponsorami. Pierwotnie, niemal wszyscy byli zainteresowani współpracą z trzykrotnym mistrzem Polski. W momencie, gdy zaczęliśmy rozmawiać o pieniądzach (bardzo dużych pieniądzach!) większość z nich powoli wycofywała się z projektu. Niestety, z podobnymi problemami spotyka się większość moich kolegów po fachu.

Zdaję sobie sprawę, że od kilku lat czempionat europejski nie stoi na najwyższym poziomie sportowym, a za tytułem mistrzowskim nie idzie taki prestiż jak w dawnych latach."

POLSKIE RAJDY

WRC: Jak będą wyglądały rajdy w Polsce przez następne trzy lata?

J.K.: Nie chciałbym być złym prorokiem, ale uważam, że to co najlepsze jest już za nami. Kondycja rajdów zależy od sytuacji gospodarczej danego kraju, a ta w Polsce nie jest - jak zresztą wszyscy wiemy - w dobrym stanie. Nie może być mowy o rozkwicie rajdów w Polsce w momencie, gdy jej fundamenty gospodarcze są bardzo krucho. W tym momencie dodatkowym utrudnieniem jest wprowadzenie przez PZM dziewiątej rundy RSMP. Uważam, że jest to bardzo złe posunięcie. Nie można tak robić w chwili, gdy zarówno organizatorzy rajdów jak i zawodnicy z polskiej czołówki zostali pozabawieni dopływu gotówki ze strony firm tytoniowych. Całkiem możliwy jest scenariusz, w którym nie odbędą się wszystkie eliminacje krajowego czempionatu. Dopełnieniem goryczy jest niewątpliwie umowa PZM z TVP na wyłączność przekazywania relacji z RSMP i sposób jej realizacji.

WRC: Co najbardziej podoba Ci się w Polskich rajdach?

J.K.: Bardzo podoba mi się konfiguracja polskich oesów; ich zróżnicowanie oraz położenie. Ubolewam jedynie nad faktem, że w Polsce rozgrywany jest tylko jeden rajd szutrowy.

WRC: A jaka rzecz razi Cię najbardziej?

J.K.: Pojawiające się chuligaństwo. Mam tu na myśli wyrzucanie na trasę rajdu różnego rodzaju przedmiotów, które na pewno nie ułatwiają jazdy. Denerwuje mnie też przenoszenie pewnych zjawisk i zachowań rodem z boisk piłkarskich.

WRC: Co sądzisz o kwestii zabezpieczenia rajdów?

J.K.: Z każdym rokiem jest coraz lepiej. Poprawa zabezpieczenia rajdów w Polsce na pewno jest zauważalna. Mnie najbardziej cieszy fakt, że organizatorzy są otwarci na sugestie wyrażane przez samych zawodników.

WRC: Jak wypada porównanie rajdów współczesnych i tych, sprzed 10 lat?

J.K.: Najważniejsza różnica to wzrost profesjonalizmu. Na początku mojej kariery profesjonalne teamy praktycznie nie istniały - przynajmniej na gruncie polskim. Teraz jest wręcz odwrotnie. Niech potwierdzeniem tego będzie Marlboro Ford Mobil1 - zespół, z którym współpracowałem przez trzy ostatnie sezony. Dawniej byłem jedynie kierowcą rajdowym. Teraz oprócz kierowania samochodem muszę wywiązywać się z umów sponsorskich, uczestniczyć w wielu spotkaniach organizowanych przez moich sponsorów. Z drugiej strony nie zaprzatają mojej uwagi takie sprawy jak rezerwacje hoteli czy cateringu.

WRC: Jak wzrost profesjonalizmu wpływa na atmosferę pomiędzy czołowymi zawodnikami?

J.K.: Wbrew obiegowym opiniom z tą „rajdową atmosferą” nie jest źle. Moje stosunki z Leszkiem Kuzajem i Krzyśkiem Hołowczycem są jak najbardziej poprawne.

WRC: Czy utrzymujecie kontakty towarzyskie?

J.K.: Oczywiście, szczególnie na „rynku” małopolskim. Mam tu na myśli moją dobrą znajomość z Leszkiem, który podobnie jak ja mieszka w Krakowie. Jako ciekawostkę mogę powiedzieć, że przez kilkanaście miesięcy nasze garaże sąsiadowały ze sobą. Przygotowywaliśmy tam nasze samochody treningowe. Jeżeli chodzi o Krzyśka Hołowczyca, to niestety nasze kontakty są ograniczone. Jest to oczywiście związane z faktem, iż mieszkamy na dwóch końcach Polski. Nie mniej jednak moje stosunki z Hołkiem są OK.

WRC: O czym rozmawia polska czołówka rajdowa przed wjazdem na strefę serwisową?

J.K.: To zależy. Na początku zawodów najczęściej dzielimy się wrażeniami na temat samej trasy oraz techniki jazdy. Zdarza się, że wymieniamy się informacjami o potencjalnych niebezpieczeństwach czających na

ośiach. W końcu rajdu spektrum tematów ulega gwałtownemu rozszerzeniu. Właśnie wtedy omawiamy wspólnie plany na wieczór (śmiech).

WRC: Jak skomentujesz wieść o angażu Tomka Kuchara do fabrycznego zespołu Hyundai'a?

J.K.: Bardzo się cieszę, że Tomek będzie pierwszym kierowcą w historii polskich rajdów (nie licząc Sobiesława Zasady), który będzie miał okazję startować pod patronatem zespołu fabrycznego. Oczywiście, nic nie dzieje się bez przyczyny - polska strona musiała zaofiarować zespołowi Hyundai'a pewne wsparcie finansowe. Naturalnie kwestią sporną jest jakość Hyundai'a na tle konkurencji. Nie mniej jednak, Tomek dostał wielką szansę, którą powinien wykorzystać. Jeżeli otrzymałbym taką propozycję, nie wahałbym się ani minuty. Gratuluję Tomkowi z całego serca.

PSYCHIKA

WRC: Jaki temperament powinien mieć idealny kierowca rajdowy?

J.K.: W tej kwestii nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Mäkinen, Colin McRae czy Stig Blomquist to urodzeni flegmatycy. Ich zachowanie, sposób mówienia, czy wręcz prowadzenie samochodu jest wręcz powolne. Z drugiej strony, Delecour czy Panizzi to ich całkowite przeciwieństwa. Obie grupy zawodników uzyskują sukcesy i to jest najważniejsze. Ja optuję w kierunku kierowców, którzy w każdej sytuacji umieją panować nad emocjami.

WRC: Czy korzystasz z tak ostatnio modnych usług psychologa?

J.K.: Od stycznia 2001 r. odbywam regularne spotkania z Janem Blecharzem - psychologiem współpracującym również z Adamem Małyszem. Pan Jan bardzo pomógł mi w „odnowie” psychicznej po zeszłorocznym wypadku w Rajdzie Polski. Decyzje o współpracy z psychologiem podjąłem osobiście uznając, że taka pomoc jest mi bardzo potrzebna.

WRC: Czy możesz powiedzieć jak wyglądają takie spotkania?

J.K.: Nie chciałbym zdradzać tajemnic doktora Blecharza. Oprócz rozmów, jakie wspólnie prowadzimy, wykonuje także szereg ćwiczeń mających mi pomóc w uzyskaniu równowagi psychicznej.

WRC: Czy po swoim największym wypadku, w zeszłorocznym Rajdzie Polski, myślałeś o zakończeniu kariery rajdowej?

J.K.: Nigdy nie przeszła mi przez głowę myśl o zerwaniu z tym sportem. Ten wypadek uświadomił mi jednak, że w pewnych sytuacjach nie można lekceważyć zdrowego rozsądku. Myślę, że decyzja o gonieniu Leszka Kuzaja była prawidłowa i zrobiłbym to ponownie. Jednak gdybym miał taką szan-

se, skupiłbym się bardziej na samej jeździe, a nie na zwycięstwie za wszelką cenę. W czerwcu ubiegłego roku popełniłem poważny błąd; nie zachowałem zimnej krwi.

WRC: Czy odczuwasz strach siedząc w potworze spod znaku WRC?

J.K.: Strach towarzyszy mi bardzo rzadko; w przeciwieństwie do wszechobecnego stresu. Uważam, że jest to niezbędny czynnik,



foto: Ciszewski PR



foto: T. Szustak

Sezon '95 załoga Kulig/Burkat zakończyła się wygraną tytułu mistrzowskiego w mocno obsadzonej klasie N3.



foto: W. Garbarz

Rok 1996 to zmiana, zarówno pilota jak i samochodu. A-grupowy Opel Astra nie był jednak w stanie nawiązać równorzędnej walki ze znacznie mocniejszym Clio Maxi Waldemara Dosekocza.



foto: W. Garbarz



Sezon '97 był dla Janusza i Jarka przełomowy. Podpisanie trzyletniego kontraktu z zespołem Renault miało być przepustką do wygrania mistrzostwa Polski. Tak też się stało. Żółte Megane Maxi doprowadziło krakowską załogę do upragnionego tytułu już w pierwszym roku startów.

aby nie zapomnieć o zdrowym rozsądku. Poziom stresu jest największy przed startem do pierwszego oesu. Później przybiera tendencję zniżkową.

PILOCI RAJDOWI

WRC: Dlaczego rozstałeś się z Darkiem Burkatem i od sezonu '96 zacząłeś jeździć z Jarkiem Baranem?

J.K.: Na ten fakt złożyło się wiele czynników. Chyba najważniejszym z nich było to, że Darek nie miał po prostu wystarczającej ilości czasu, aby w pełni poświęcić się rajdom. Wiem, że dla niego była to trudna decyzja, ale ja w pełni go rozumiałem. Gdyby nie ów fakt, prawdopodobnie startowałbym z Darkiem do chwili obecnej. W momencie gdy prawy fotel w mojej rajdówce był wolny, przez przypadek spotkałem w automobilklubie Jarka Barana, który również poszukiwał kierowcy. Po krótkiej rozmowie zaproponowałem mu wspólny start w Barbórcie Cieszyńskiej. Było to w 1995 roku. Już po kilku kilometrach wiedziałem, że jest to pilot, z którym chcę w przyszłości jeździć. Tak zostało do dzisiaj.

WRC: Czy zmieniłbyś pilota, jeżeli taka byłaby wola sponsora?

J.K.: Mam nadzieję, że nigdy nie będę postawiony przed takim wyborem. Na pewno musiałbym to w pierwszej kolejności skonsultować z Jarkiem.

WRC: Czy Wasze charaktery się różnią?

J.K.: Myślę, że tak. To chyba dobrze, bo nie nudzimy się sobą. To bardzo ważne, gdyż spędzam ze swoim pilotem więcej czasu niż z własną żoną (śmiech). Moje relacje z Jar-

kiem przypominają małżeństwo. Czasami jest dobrze, ale niekiedy dochodzi do spięć, które natychmiast staramy się rozładować. Najważniejsze jest to, że obaj wiemy czego chcemy i do czego dążymy.

OPIS TRASY

WRC: Jaki wspólnie z Jarkiem stosujecie system opisu trasy?

J.K.: W tej chwili bazujemy na zapisie siedmiostopniowym. Jest to mieszanka zapisu przymiotnikowego i kąтового. Jednak naszym celem jest całkowite przejście na system przymiotnikowy.

WRC: Czy system ten ewoluował znacznie przez 6 lat waszej współpracy?

J.K.: Na początku mojej kariery rajdowej, w czasach gdy na prawym fotelu mojej rajdówki siedział Darek Burkat, stosowaliśmy system biegowy. Był on w pełni adekwatny do Fiata 126p - samochodu, jakim startowaliśmy w sezonie '92. W chwili, gdy przesiadłem się do samochodu A-grupowego system ten zupełnie nie sprawdzał. Nie wiedziałem o mam robić. Wtedy Waldek Doskocz powiedział mi, żebym niczego nie zmieniał, a reszta sama przyjdzie. To były święte słowa. Teraz do naszego opisu dokładamy z Jarkiem dużą liczbę przymiotników opisujących dany zakręt. Jest to związane z lepszą przyswajalnością przekazywanych informacji. Ciekawostką jest fakt, iż 10 lat temu do zapisania krótkiego oesu potrze-

bowaliśmy ok. 40 minut. Teraz robimy to z Jarkiem w 10.

WRC: Czy oesy w Polsce jeździsz z pamięci?

J.K.: Nie, nawet w przypadku pokonywania odcinka, który przebiega nieopodal mojego domu. Staramy się z Jarkiem wprowadzać bardzo ograniczony system zapoznania z trasą. W sezonie 2001 nie przejechalśmy ani jednego oesu więcej niż cztery razy. Na-

sza wstrzeźliwość została wynagradzana prawie za każdym razem. W zeszłym roku odcinek specjalny, który rozgrywany był po raz pierwszy, w 99% przypadków padał naszym łupem. Uważam, że każdy zawodnik, który myśli o rozwoju, powinien postępować podobnie.

Zacząłem hamować lewą nogą dziesięć lat temu; jeszcze w czasach, gdy ścigałem się Fiatem 126p

RAJDOWE PREFERENCJE

WRC: Czy Janusz Kulig to kierowca „ośki” czy rajdówki typu quattro?

J.K.: Wiem, że wielu kibiców kojarzy mnie z moją agresywną jazdą w Renault Megane. To się ludziom podobało. Jazda Focusem jest o wiele „grzeczniejsza” w porównaniu z Megane Maxi. Myślę, że takie wrażenie odnosi kibic, który przychodzi na rajdowe trasy. Jest to jednak trochę złudne, ponieważ czasy, jakie obecnie uzyskuję razem z Jarkiem, są nieporównywalnie lepsze od tych, sprzed trzech, czterech lat. Nie mniej jednak, bardzo dużo zawdzięczam samochodowi

foto: W. Garbarz



Nieukończony Rajd Polski '98 przekreślił nadzieje mistrzów Polski na obronę tytułu. Konsekwentna jazda w końcówce sezonu nie wystarczyła do pokonania Roberta Gryczyńskiego.

foto: Ciszewski PR



Drugie miejsce na koniec sezonu 1999 było dobrym początkiem trzyletniej współpracy Janusza Kuliga z zespołem Marlboro Ford Mobil 1.

foto: Ciszewski PR



Pięć wygranych rajdów, drugie miejsce w Krakowie i nieukończony Rajd Dolnośląski oto bilans Kuliga i Barana w sezonie 2000. Mistrzostwo Polski ponownie w Krakowie! Oprócz tego starty poza granicami Polski.

foto: Ciszewski PR



Wypadek na Rajdzie Polski '01 nie przeszkodził krakowskiej załodze obronić tytuł, który był ukoronowaniem końca jakże udanej współpracy z teamem Marlboro Ford Mobil 1.

Dossier



Data urodzenia: 19.10.1968r.

Miejsce urodzenia: Łapanów

Miejsce zamieszkania: Kraków

Rodzina: żona Agnieszka, córka Paulina

Zawód: technik budowlany

Pierwszy samochód rajdowy: Fiat 126p

Pierwszy start w MP: Zimowy '92

Piloci: Dariusz Burkat, E. Horniacek, Jarosław Baran

Samochody: Fiat 126p, Toyota Corolla, Opel Kadett, Opel Astra, Renault Clio Maxi, Renault Megane Maxi, Ford Escort WRC, Toyota Celica GT 4, Toyota Corolla WRC, Ford Focus WRC.

Ważniejsze osiągnięcia: 1993 - 4 w klasie A-8 / 1994 - I wicemistrz w klasie N-3 / 1995 - Mistrz Polski w klasie N-3; 9 w klas. gener. / 1996 - I wicemistrz w F2; 8 w klas. gener. / 1997 - Mistrz Polski w klas. gener. / 1998 - I wicemistrz w klas. gener.; Mistrz Polski w F2; Mistrz Europy Strefy Centralnej / 1999 - I wicemistrz w klas. gener.; Mistrz Europy Strefy Centralnej / 2000 - Mistrz Polski w klas. gener. / 2001 - Mistrz Polski w klas. gener.

Renault. To był fantastyczny samochód. Megane to pierwsza rajdówka, która dodała mi skrzydeł!

WRC: Czy oznacza to, że z samochodów, którymi do tej pory startowałeś najcieplej wspominasz właśnie Renault Megane Maxi?

J.K.: Zdecydowanie tak.

WRC: Jaki typ rajdowych tras odpowiada Ci najbardziej?

J.K.: Lubię trudne warunki oesowe. Nie mam nic przeciwko, gdy na trasie jest ślisko i mgliście. Niech potwierdzeniem będą wyniki, jakie uzyskiwałem w zeszlorocznym „Elmocie”. Ponadto bardzo lubię jeździć po nawierzchniach szutrowych i śniegu.

WRC: Czy lubisz długie oesy - takie, z jakimi musiałeś się spotkać na trasach Mistrzostw Świata?

J.K.: Sądzę, że zarówno ja, jak i moi koledzy „nie umiemy” jeździć długich odcinków specjalnych. Chodzi tu oczywiście o zdolność utrzymania stałego tempa przez czterdzieści, pięćdziesiąt kilometrów. W Polsce odcinki specjalne liczą sobie przeciętnie 10-15 kilometrów. W przyszłości bardzo chciałbym „nauczyć” się równomiernej jazdy na długich oesach. W Polsce nie mam takiej możliwości.

WRC: Czy gęsty tłum kibiców stojących przy trasie ma wpływ na dynamikę Twojej jazdy?

J.K.: Nie ma to dla mnie znaczenia. Samochód WRC porusza się po oesie tak szybko, że nie jestem w stanie określić „co” tak naprawdę znajduje się na poboczu. Nie wiem czy są to drzewa, czy też kibice.

TECHNIKA JAZDY

WRC: Jaki element Twojej rajdowej jazdy uważasz za w pełni rozwinięty?

J.K.: Jestem człowiekiem, który nie lubi popadać w samouielbienie. Sądzę, że każdy element mojej techniki jazdy może zostać poprawiony. Wiem, że drzemiam jeszcze we mnie rezerwy. Zadowolony za to jestem z relatywnie małej ilości wypadków, jakie mieliśmy wspólnie z Jarkiem, no i tego, że prawie w każdym ukończonym rajdzie jesteśmy na „pudle”.

WRC: Czy nadal twierdzisz, że każdy liczący się kierowca rajdowy choć raz w sezonie powinien opuścić trasę oesu w niekontrolowany sposób?

J.K.: Tak się przynajmniej mówi w świecie rajdowym. Szkoda tylko, że niekiedy opuszczenie drogi związane jest z kasacją samochodu. Odwołuję się tu oczywiście do mojego wypadku w Rajdzie Polski. Każdemu, nawet najlepszemu zawodnikowi zdarzają się „wypadki”. Jest to sygnał, że przekracza się pewne bariery. Paradoksalnie, „dzwony” są w niektórych przypadkach oznaką rozwoju kierowcy.

WRC: Czy hamujesz lewą nogą?

J.K.: Tak. Zacząłem hamować lewą nogą dziesięć lat temu; jeszcze w czasach, gdy ścigałem się Fiatem 126p. Szczerze powiedziałem, nie bardzo wiedziałem czemu to służy, ale coś wewnątrz podpowiadało mi, że tak robić trzeba. Gdy przesiadłem się do „ośki”, hamowanie lewą nogą było wręcz rzeczą podstawową. Lewa noga pomaga mi wyczuć samochód, dociążyć go w odpowiedni sposób. Nie jest to jedynie związane z samym procesem hamowania. W szczególności sprawdza się to na śliskich nawierzchniach, wtedy, gdy przyczepność jest bardzo mała. W rajdówce quattro również używam lewej nogi.

WRC: Czy jest różnica w „pomaganiu” sobie lewą nogą pomiędzy „ośką”, a samochodem czteronapędowym?

J.K.: Różnica taka na pewno jest. Wynika to z specyfiki obu typów samochodów. Na przykład, przy wyjeżdżaniu z zakrętu samochodem quattro, generalnie nie używa się do pomocy lewej nogi. Sytuacja odwrotna ma miejsce gdy poruszamy się „ośką”. Wtedy asekuracja lewą nogą jest wręcz wskazana.

WRC: Jak to wygląda u Twojej bezpośredniej konkurencji?

J.K.: Po obejrzeniu kilku relacji z rajdów, śmiem twierdzić, że lewej nogi używa Leszek Kuzaj. Na pewno robił to Robert Gryczyński. Niestety nie mogę nic powiedzieć na temat upodobań Krzyśka Hołowczyca.

PRYWATNIE

WRC: Twój największy sukces?

J.K.: W moim życiu są dwa wydarzenia, które na zawsze zostaną w mojej pamięci. Rajd Elmot '97 - wygranie pierwszego rajdu w „generalce” oraz mój pierwszy start w MŚ - Rajd Wielkiej Brytanii '99.

WRC: Największa porażka?

J.K.: Chyba zeszloroczny Rajd Polski - chciałbym zapomnieć o wypadku, jaki mieliśmy razem z Jarkiem.

WRC: W jaki sposób zarabiasz na życie?

J.K.: Moim głównym źródłem dochodów wciąż są rajdy, choć niedawno otworzyłem

w Krakowie biznes oponiarski. Jestem w pewnej części jego właścicielem. Założenie tej firmy to efekt współpracy z moimi słowackimi przyjaciółmi.

WRC: Czy jesteś człowiekiem rozpoznawanym na ulicy?

J.K.: W Krakowie i okolicach tak. W innych częściach Polski już mniej. Nie lubię być na „świeczniku” i odpowiada mi taki stan rzeczy.

WRC: W jednym z wywiadów Colin McRae powiedział, że nie można osiągać sukcesów w sporcie, jeżeli nie ma się uporządkowanego życia osobistego? Czy zgadzasz się z tą opinią?

J.K.: Zgadzam się z tą opinią całkowicie. Jeżeli nie ma spokoju w domu, to bardzo ciężko jest się skupić na pracy zawodowej. Na szczęście moja żona wie doskonale, jak stworzyć ciepło rodzinne.

WRC: Czy Twoja żona jeździ z Tobą na rajdy?

J.K.: Agnieszka nie jeździ ze mną na rajdy. Myślę, że jest to spowodowane faktem, iż w czasie zawodów jestem osobą niezwykle skupioną na wykonywanej pracy. Co za tym idzie, jestem mało dostępny dla otoczenia.

WRC: Czy dużo czasu poświęcasz swojej córce Paulinie?

J.K.: Paulina jest prawdziwym złodziejem czasu. Muszę przyznać, że moja pięcioletnia córeczka całkowicie owinęła mnie wokół swojego palca. Spędzam z nią każdą wolną chwilę. Najgorsze jest to, że Paulina bardzo często pyta mnie czy następnego dnia będę jeszcze w domu...

WRC: Co w chwili obecnej jest Twoim największym marzeniem?

J.K.: Chciałbym w przyszłości otworzyć stajnię rajdową, która promowałaby młodych, utalentowanych kierowców. Poza tym marzę o zorganizowaniu sobie czasu pracy tak, aby być w stanie poświęcić choć jeden miesiąc w roku dla rodziny. Do tej pory sztuka ta nie udała mi się.

Rozmawiali:

Wojciech Garbarz i Grzegorz Krajewski

Wypadki są w niektórych przypadkach oznaką rozwoju kierowcy.