

Grzybowski: Marzenie każdego zespołu rajdowego

Data publikacji: 1.08.2009 18:24

Pracował dla braci Solbergów, Daniela Carlssona czy Patricka Flodina, a zaczynał w MPK. Jakie jest marzenie każdego zespołu rajdowego? Nam powiedział. - Jest wyrozumiały, spokojny, dokładny, dociekliwy, cierpliwy a jednocześnie stanowczy i z poczuciem humoru. Kto to taki? Zachęcamy do przeczytania obszernego wywiadu z Dariuszem „Grzybkiem” Grzybowskiem złożonego z pytań kibiców i redaktorów KajtoOgnia.pl.

Przedstaw pokrótce swoją osobę dla osób, które nie do końca wiedzą kim jesteś?

- Dariusz Grzybowski lat 35 (ale czuję się na 24 ;), żonaty (piękna zona ;), czwórka dzieci, pięć kategorii prawa jazdy, przystojny, inteligentny i skromny :) A na poważnie - ludzie ze światka rajdowego znają mnie pod pseudonimem Grzybek, jeżdżę w rajdach od 1998 roku. Teraz od początku. Jak każdy mechanik zacząłem od zwykłego warsztatu, w moim przypadku było to MPK. Naprawdę naprawiałem autobusy, ale tylko rok. Po pół roku stwierdziłem że już nauczyłem się tam wszystkiego i zacząłem popołudniami chodzić do małego warsztaciku w którym pomagałem za "free", ale miałem okazje pracować przy autach osobowych. Od tamtej pory podnosiłem sobie poprzeczkę coraz wyżej i wyżej, odwiedziłem jeszcze kilka warsztatów i ASO (Autoryzowana Stacja Obsługi). Z każdego warsztatu odchodziłem kiedy stwierdziłem, że już się nie rozwijam. Jak już poczułem się mechanikiem samochodowym, chciałem więcej. Powstało marzenie - mechanik F1! Jak wiemy są marne szanse załapać się na coś takiego w Polsce. Pamiętam, że zmieniałem koła na czas w warsztacie po parę razy, kumple pukali się w czoło jak to widzieli. I spotkałem kiedyś Tomka Kuchara. Pomyślałem, jak teraz nie zapytam to będę żałował do końca życia. Wstydziłem się, bałem, ale poszedłem, zapytałem... i zostałem. Rok później byłem szefem mechaników w zespole Tomka.

Jesteś jedynym Polakiem pracującym w Symtech Racing, jak do tego doszło?

- Z Symtech-em jeżdżę już parę lat. Znałem Darrena i Wima już od dawna, spotykaliśmy się na strefach serwisowych (jak jeszcze pracowaliśmy w konkurujących ze sobą zespołach), później pracowaliśmy razem u Kuzaja. Po zakończeniu współpracy z Kuzajem, oni poszli do Syms-a, a ja zostałem w Polsce i próbowałem skończyć z rajdami - zacząć normalne życie. Bez ciągłych wyjazdów, kończyć pracę o 16:00 itp. Było ciężko, rajdy są jak narkotyk. Pewnego dnia szefostwo Symtech-am dzwoni do mnie i mówi "We need You". Długo się nie zastanawiałem.

Jak wygląda Twoja praca na co dzień?

- W sezonie jestem mocno zajęty. Mam własną firmę GRZYBOWSKI MOTOR-SPORT i jestem freelancer-em, aczkolwiek najbardziej związanym z Symtech-em. W tym roku, obsługuję RSMP (Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski), GSMP (Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski), WTCC (World Touring Car Championship). Pomiędzy wyjazdami i poza sezonem siedzę za biurkiem. Prowadzę z żoną biznes rodzinny "Akademia Małych Tygrysków" Prywatne Przedszkola Językowe, mamy ich kilka. Mamy też: szkołę języków obcych, biuro tłumaczeń ... i jeszcze dużo pomysłów.

Jakie jest Twoje hobby, prócz oczywiście całej rajdowej otoczki?

- Hm, proste pytanie, ale odpowiedź już nie. Trochę fotografia (standardowo jak każdy facet), sport,... po dłuższym zastanowieniu się, doszedłem do wniosku że niestety nie mam czasu na hobby.

Z jakimi zawodnikami (kierowca, pilot) miałeś okazje w swojej karierze współpracować?

- Było ich wielu, nie wiem czy pamiętam wszystkich, ale spróbuję - na pewno: Kajetan Kajetanowicz, Tomasz Kuchar, Leszek Kuzaj, Maciek Oleksowicz, Tomek Nagórski, Mariusz Łoś, Mariusz Woźniczko, Maciek Szczepaniak, Jarek Baran, Robert Rathe, Andrzej Obrebowski, Kristian Solberg, Daniel Carlsson, Aki Teiskonen, Patrick Flodin, Tanner Foust, Andrew Pinker, Spyros Pavlides, Henning Solberg, Denis Girardet, Risto Pietilainen, Craig Perry, Benny Melander, Marinov Ivan, Chrissie Beavis, Robbie Durant, Goran Bergst. Przepraszam tych, których nie wymieniłem.

Jak wygląda współpraca na linii Symtech Racing, a Kajetan w parku serwisowym?

- Nikt by się takiej nie spodziewał. On jest niesamowity! Zgraliśmy się od pierwszego kilometra. Jest wyrozumiały, spokojny, dokładny, dociekliwy, cierpliwy a jednocześnie stanowczy i z poczuciem humoru. Marzenie każdego zespołu rajdowego. Naprawdę super się pracuje z tym człowiekiem. Wręcz uwielbiam pracować w zespole w którym panuje taka atmosfera. Mam nadzieje że Kajto też jest zadowolony z naszej współpracy.

Chciałam się zapytać co to znaczy jak mi coś stuka pod maską? Wierząc w Pańskie umiejętności jestem pewna, że wyda Pan nieomylną diagnozę.

- Wydaje mi się że trzeba wymienić silnik wycieraczki tylnej. Prawdopodobnie komutator jest zaśniedziały co powoduje duże obciążenie w instalacji elektrycznej, i co za tym idzie niewystarczające napięcie na pompie paliwa i spadek jej wydajności, co z kolei powoduje zły skład mieszanki powietrzno-paliwowej, która jest ważnym czynnikiem wpływającym na prace silnika. Często prowadząc do uszkodzenia tłoka i panewek korbowodowych w wyniku spalania stukowego. Po takiej awarii tłoka lub panewki, najczęściej korbowód wychodzi "bokiem". Taki luźny korbowód może "stuknąć". Oczywiście pozwoliłem sobie na żart, tak samo jak autor tego pytania. Mam nadzieje że to pytanie było żartem ...

Jakie warunki trzeba spełnić ,aby zostać dobrym rajdowym mechanikiem?

- 185 cm wzrostu, 85 kg i wyciskać na ławeczce 150 kg. A teraz uwaga - nie zostaniesz dobrym mechanikiem rajdowym, tylko ze względu na to że wymieniasz koło lub skrzynie biegów najszybciej ze wszystkich. Najważniejsza z najważniejszych cech jakie musi posiadać "dobry mechanik rajdowy" to być TEAM PLAYER i po prostu człowiekiem. Rajdy, F1, WTCC to według mnie najbardziej zespołowe sporty jakie znam. Tu wszystko wpływa na wynik. Począwszy od kierowcy przez koordynatora, kucharza a kończąc na malutkim komektorku w instalacji elektrycznej.

Czy mechanik rajdowy w Polsce może liczyć na wysokie płace?

- Nie wiem czy w Polsce. To zależy od tego, dla kogo jest wysoka a dla kogo niska. Generalnie jak jesteś dobry a inni też tak myślą, dajesz z siebie wszystko, masz ambicje i trochę szczęścia to nie będziesz narzekał.

W jakie tematy warto się zagłębiać, gdzie szukać informacji na temat mechaniki rajdowej?

- Nie wiem gdzie można szukać informacji o mechanice rajdowej. Też kiedyś tego szukałem, i nie znalazłem. Zostaje tylko dostanie się "pod skrzydła" jakiegoś starego wyjadacza i korzystanie z jego doświadczenia. Cały czas chodzi mi po głowie otwarcie czegoś w stylu szkoły mechanika rajdowego. Ale nie wiem czy byłoby za interesowanie i czy ktoś chciał by skorzystać z moich rad.

Czy jesteś w stanie powiedzieć kiedy wystartuję Wasza strona internetowa symtechracing.com? Ponieważ widnieje już jakiś czas na internecie z powitaniem "Under Construction".

- Wiem że powinna już działać od dawna. Pytałem szefostwo o co chodzi, powiedzieli że już niebawem.

Przeglądasz może czasem strony internetowe Kajetana? Strony kibiców KajtoOgnia.pl?

- Oczywiście, że tak. Mam ustawioną stronę "KajtoOgnia.pl" i "Kajto.pl" w swojej przeglądarce i otwiera mi się automatycznie jak tylko włączę laptopa.

Zachęcamy Cię do pozdrowienia kibiców Kajetana Kajetanowicza za pośrednictwem naszej strony.

- Korzystając z okazji, chciałby bardzo mocno pozdrowić wszystkich kibiców rajdowych a szczególnie kibiców Kajtka, bez Was nie będzie rajdów. Wyrazić uznanie dla ludzi którzy stworzyli i redagują stronę Kajtoognia.pl, jesteście niesamowici.