



WYŚCIGOWA ŁÓDŹ F2

# Trzy sekundy do setki

Łódź F2 Bartka Marszałka jest szybsza od wyczynowego Ferrari. **Szymon Sołtysik** wślizguje się do jej wąskiego kadłuba.



Umiesz pływać? To w razie kłasky jakoś sobie poradzisz...



„Stojące” V6 ma tylko 2 litry pojemności i 250 KM!

NAJPIERW JEST POMYSŁ NA szalony materiał, potem tygodnie przygotowań, aż wreszcie przychodzi ten moment. Ekscytacja przemieszana z refleksją: co ja tu właściwie robię. Siedzę w kubelkowym fotelu przypięty szelkowymi pasami, przed sobą mam kierownicę, za którą kryją się dwie łopaty, pod prawą stopą czuję twarde pedały gazu. Niby wszystko jak w aucie, ale jest coś niepokojącego, co łaskocze mnie w żołądek i irytująco działa na podświadomość. To brak twardego podłoża pod moim tyłkiem. Czuję biodrami, jak kadłub wyczynowej łodzi Bartka Marszałka delikatnie

dryfuje po powierzchni jeziora Necko w Augustowie. Jej właściciel zgodził się wpuścić mnie do jednoosobowej kabiny swojego cennego bolidu i pozwolił popłynąć tą łodzią. Jak przez mgłę słyszę ostatnie instrukcje Bartka: pamiętaj, żeby nie unieść silnika zbyt wysoko, bo gdy wejdziesz w ślizg i przy dużej prędkości poderwie kadłub, odrzucisz i będziemy cię musieli wylawiać. Robi mi się sucho w gardle, a przed oczami przewijają się obrazy z Le Mans z 1999 r., gdy Mark Webber i Peter Dumbreck w swoich Mercedesach CLK GTR oderwali się od asfaltu w dwóch

osobnych, spektakularnych wypadkach. Im nic się nie stało, ale poza uderzeniem o twarde elementy wokół toru nie groziło im dodatkowo utonięcie...

Raz kozie śmierć. Górnym przełącznikiem na ascetycznej desce rozdzielczej uruchamiam dwusuwowy silnik V6 Mercury. Zaskakuje, od razu dobywając z siebie piekielny jazgot i chmurę białego dymu. Spłoszone ptaki podrywają się z okolicznych drzew. W lusterkach widzę tylko kłęby dymu, ale uniesiony kciuk Bartka działa uspokajająco. Zresztą już płynę na wolnych obrotach, bo łódź nie ma sprzęgła

ani lewarka do skrzyni biegów. Ma tylko jedno przełożenie na sztywno spinające wał korbowy pionowo umieszczonego silnika z małą śrubą o tak ostrych krawędziach, że spokojnie można się nimi golić. Cały zespół napędowy kosztuje około 30 tys. euro, a sama śruba, ręcznie szlifowana i polerowana to wydatek kilku tysięcy. Nieśmiało badam reakcję silnika na pedały gazu. Jest natychmiastowa. Dwusuw momentalnie wspina się na obroty i zaczyna doceniać, że siedzę na drugim końcu kadłuba, jak najdalej od niego, bo ledwie słyszę swoje myśli. Dzielą nas 3 metry włókna węglowego,

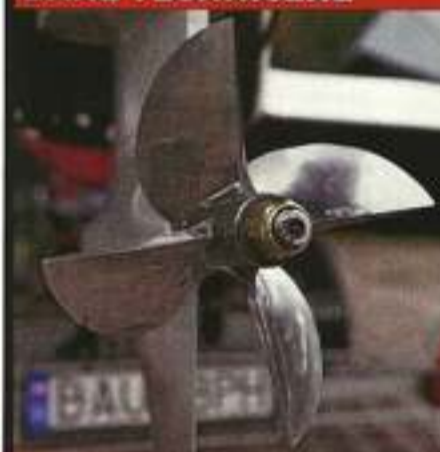
w którym ukryte są system ratunkowy na wypadek wywrotki lub kolizji, akumulator i wielki zbiornik paliwa. Bartek używa tej łodzi do wyścigów długodystansowych trwających 8 godzin. W tych zawodach 200-litrowy zbiornik opróżnia się w 2 godziny. Nagle bolidy F1 Vettela i Buttona wcale nie okazują się tak paliwożerne.

Głębsze wciśnięcie pedału gazu w łodzi Marszałka zagania do pracy wszystkich 250 koni mechanicznych. Przy masie całkowitej ledwie zbliżającej się do 600 kg to poważna moc. Kadłub zaczyna się unosić na falach i wchodzi w ślizg. Łopatkami za kierownicą staram się kontrolować wychylenie silnika, które pozwala na większe lub mniejsze uniesienie dzioba i uzyskanie idealnej sytuacji, w której tylko wściekle kręcąca się śruba jest zanurzona w wodzie, a reszta łodzi unosi się w powietrzu. Ale mnie do tego balansu daleko. Na końcu prostej ujmuję gaz i dopiero wtedy do mnie do-

ciera, jak wysoko zadarłem dziób. Przez chwilę panikuję, bojąc się, że zanurkuje. Próbuję zawrócić, ale kierownica nie ma wspomagania, a skręca się całym, ważącym ze 100 kg silnikiem, więc muszę się nieźle nagimnastykować. Boję się też to zrobić przy większej prędkości, bo kadłub w przeciwieństwie do samochodu nie przechyla się, a siły odśrodkowe są znaczne i trzeba uwierzyć, że łódź nagle się nie przewróci. Bartek sugeruje, aby bardziej zdecydowanie skręcić kierownicą, nie ujmując gazu tak, żebym poczuł przeciążenie 6 g, walcę kaskiem w ścianę kokpitu.

Jasne! Zamieniamy się z Bartkiem miejscami i mogę z zewnątrz pooglądać, jak wprawnie radzi sobie z maszyną. I pomyśleć, że to wolniejsza z dwóch łodzi, którą startuje w wyścigach. Wyczynowa łódka F1, którą jako pierwszy Polak bierze udział w wodnej F1, ma około 500 KM i do 100 km/h rozpędza się nie w 3, a w 2 s! W szybko pokonywanych zakrętach potrafi porachować kierowcy niejedno żebro. Zobaczcie sami, w grudniu dwa wyścigi odbywają się w ZEA i gwarantuję, że będą ciekawsze od ostatnich GP drogowych Formuły 1.

DANE TECHNICZNE



WYŚCIGOWA ŁÓDŹ F2

TO LUBIMY

Moc i przyspieszenie

TEGO NIE LUBIMY

Perspektywy utonięcia

WERDYKT TOPGEAR

Tańsza i bardziej ekscytująca od Ferrari. I nie mniej ekscytująca. Trzeba jej tylko dużo wody.

**OSIĄGI** maks. - 180 km/h, 0-100 km/h - 3 s, zuż. paliwa - ok. 2 l/minutę

**SILNIK** V6, dwusuw - 250 KM, masa łodzi gotowej do startu - 530 kg

**CENA** ok. 150 000 euro

W DETALU



**Niby jak w aucie**  
Kokpit wyczynowej łodzi jest bardzo wąski i brakuje tu wygod. Co ciekawe, nie ma klatki. Funkcje stref zgniotu pełnią wytrzymałe crashboksy po obu stronach kadłuba.



**Deska** Ascetyczna, ale prosta w obsłudze.



**Fotel** Twardy i wąski, są jednak porządne pasy.



**Paliwo** Jego wskaźnik to jedyny zegar we wnętrzu.



Lepiej zapnijcie pasy. Zaraz startujemy!