

# FRANCIS LAPP

Właściciel Sunreef Yachts opowiada „Forbesowi”, dlaczego ze wszystkich sportów ekstremalnych wybrał samochodowy off-road i dlaczego biznesmeni tak bardzo kochają bezdroża







**FRANCIS LAPP**, właściciel Sunreef Yachts, uwielbia wyprawy off-roadowe. Bezdrożami, zwłaszcza afrykańskimi, jeździ od blisko 30 lat. Dwukrotnie startował w Rajdzie Paryż–Dakar, raz dojechał do mety



Na marokański rajd wyruszyli dwoma porządnie obladowanymi Mercedesami Klasy G. Wystartowali w Marrakeszu, okrążyli najwyższe szczyty Atlasu Wysokiego, potem przecięli ten górski łańcuch przełęczą Tizi n'Ouano i po tygodniu zmęczeni, ale szczęśliwi wrócili do punktu wyjścia. Przez te siedem dni pod kołami mieli żwir bezdroży i piasek pustynnych wydm, wjeżdżali na skaliste zbocza i podążali serpentynami, mając to z lewej, to z prawej głębokie przepaście.

– Off-road to niesamowita frajda. Zostawiasz za sobą rutynową codzienność i przenosisz się w świat całkowicie odmiennych przeżyć. Poznajesz nowe terytoria, spotykasz ludzi innych kultur i odkrywasz siebie w trudnych sytuacjach – mówi Francis Lapp, który jeździ po bezdrożach od blisko 30 lat. Startował nawet w Rajdzie Paryż–Dakar, i to dwukrotnie, raz dojechał do jego mety. – Off-road daje mi poczucie wolności – dodaje.

Może być przeprowozy z jazdą po szutrze, pokonywaniem kolein, błotnych dołów i przekraczaniem koryt rzek. Może być nastawiony na skaliste albo pustynne szlaki, na szybkie przejazdy albo odprężającą turystykę. Nie wystarczy jednak zjechać z asfaltu na nieutwardzoną drogę, by poczuć smak takiej przygody. Trzeba mieć jeszcze samochód, który jej sprosta. Wyjeżdżająca z fabryki terenówka nie będzie sobie skutecznie radzić w ciężkim terenie. Zwykle im trudniejsze warunki do jazdy, tym większych wymaga ona modyfikacji. Daje to jednak szansę dotarcia do zamierzonego celu i zapisania w pamięci nadzwyczajnych wrażeń. Sezon terenowych eskapad właśnie trwa w najlepsze.

Obie Klasy G, popularnie zwanej Gelendą (od niemieckiego Geländewagen – auto terenowe), prezes Lapp ma od zeszłego roku. Każdą wyposażono w zabudowę Alu Cab z daszkiem, szufladę w tylnej części kabiny, snorkel, specjalne felgi i opony na



#### OBIE GELENDY

Francisa Lappa do marokańskiej wyprawy przygotowała firma Equip'Raid z alzackiej Miluzy, której właściciel Jacky Lechleiter jest też organizatorem terenowych tourów po Afryce Północnej

# BIZNESMENI KOCHAJĄ BEZDROŻA

Błotne doły, koryta rzek, leśne nieużytki, pustynne wydmy, strome podjazdy i zjazdy to raj fanów off-roadu. Dla coraz większej grupy przedsiębiorców samochodowe wyprawy w trudny teren stają się stylem życia. Kupują dobre auta, inwestują w dodatkowy ekwipunek i ruszają na bezdroża, by przeżyć nadzwyczajne przygody

**F**rancis Lapp, właściciel gdańskiej firmy Sunreef Yachts, właśnie wrócił z wyprawy do Maroka. Pokonał 1,5 tys. kilometrów podzielonych na sześć odcinków. Najtrudniejszy, ponad 300-kilometrowy, dostarczył nieoczekiwanych emocji. Na trasie z Ait Ben Haddou do Demnate, już za miasteczkiem Ouarzazate, znanym z kręcenia tu scen takich filmów jak „Gladiator” czy „Aleksander”, terenowy mercedes prowadzony przez przyjaciół Lappa ześlizgnął się i utknął w skalistej wyrwie.

– Wydostał się bez szwanku, ale zaasekurowaliśmy go liną – opowiada przedsiębiorca, który siedział za kierownicą drugiego auta.

FOT. ADAM TUCHLIŃSKI, MATERIAŁY PRASOWE



teren oraz namiot na dachu. Tuningowa firma Brabus zwiększyła moc ich benzynowych silników z 422 do 550 KM (a moment obrotowy, szczególnie istotny w terenówkach, z 620 do 800 Nm).

**Najważniejszym wyposażeniem okazał się jednak napęd.**

Lapp zamówił go u producenta w wersji G500 4x4<sup>2</sup>. To „do kwadratu” oznacza zastosowanie w nich tzw. mostów portalowych, które podnoszą nadwozie auta i zwiększają jego prześwit. W ten sposób wzrósł on do 45 cm. Lapp mówi, że jego pojazdy mogą brodzić nawet na głębokości 120 cm, a więc dwa razy większej aniżeli „zwykła” fabryczna Gelenda.

Bartosz Szymański, współwłaściciel i prezes Sawa Taxi, uważa, że im prostsza konstrukcja terenówki, tym większa satysfakcja za kierownicą. Gelendę kupił na przełomie lat dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych. Poszukiwał, jak opowiada, terenówki z niewielkim udziałem elektroniki, za to ze świetnym zawieszeniem, dwoma mechanizmami różnicowymi z możliwością blokowania obu osi. Na off-road wyprawiał się zawsze z synem. Samochód wytrzymał bardzo trudne warunki terenowe i pogodowe. W Tunezji przetrwali burzę piaskową, na Huculszczyźnie (Karpaty Ukraińskie) niesamowitą nocną ulewę, podczas której musieli się szybko ewakuować z rzecznej wysepki. Biwakowali na niej, bo była rozległa, po ulewie zniknęła pod wodą. Na Ukrainę, która jest modnym off-roadowym kierunkiem, Szymański wyprawiał się często. Zwykle na dwa, trzy tygodnie.

– Dla mnie off-road to styl życia, inny sposób postrzegania i przeżywania świata – opowiada.

Jadąc na Ukrainę, dociera do Ustrzyk, po czym zmienia opony terenowe na szersze, bo 35-calowe „ateki” (od angielskiego „All Terrain”). Właściwe ogumienie to jeden z warunków powodzenia wyprawy. Wytrawni off-roadowcy mówią, że auto jest tak terenowe, jak terenowe są jego opony.

Wyprawy turystyczne połączone ze zwiedzaniem ciekawych miejsc preferuje Krzysz-



tof Wojtkiewicz, lekarz stomatolog, właściciel gabinetów Prodentall. Mieszkając w Drawsku Pomorskim, jeździł też na pobliskim poligonie wojskowym, ale wyczynowy off-road porzucił. Zbyt przypominał mu walkę o przetrwanie, gdy piach jest po osie, a błoto po kłamki. To nie bardzo go interesowało.

Na terenowe eskapady zabierał nastoletnią córkę, potem swą partnerkę. Najpierw w 2012 r. wybrali się do Omanu. Potem byli w Albanii, Rumunii, Macedonii, Grecji, Hiszpanii, objechali Skandynawię, na Islandię dopłynęli promem.

– Zwykle wybieramy miejsca, w których nie ma ludzi, gdzie nikt nie zakłóca nam kontaktu z naturą. Tym jest dla mnie turystyka off-roadowa. Auto mam tak wyposażone, że i tydzień możemy spędzić z dala od miast czy miasteczek – mówi Krzysztof Wojtkiewicz.

**Swój wyprawowy samochód doposażał stopniowo, w miarę zdobywania doświadczeń.** Zaopatrzył go m.in. w dodatkowe oświetlenie i lodówkę, w której ma zawsze zapasy. Sprawdził do niej z Australii specjalną windę wysuwającą ją z głównego bagażnika i ułatwiającą dostęp. Zainstalował też snorkel i wyciągarkę, wzmocnił zawieszenie. Na drzwiach umieścił logo „Husky Cruising”. To na wspomnienie ulubionego psa tej rasy (syberyjskiej), którego miał. Dziś Husky to ksywka Wojtkiewicza w środowisku off-roadowców.

Krzysztof „Husky” Wojtkiewicz mówi, że już sama jazda samodzielnie zaplanowaną trasą jest frajdą. Można zatrzymać się tam, gdzie się chce, tylko dlatego, że trudno oprzeć się urokowi przyrody. Dlatego Wojtkiewicz lubi jeździć w pojedynkę, czyli w jedno auto.

Bywają jednak sytuacje, gdy nie jest to najlepszy wybór. Tak było w Bułgarii, do której wybrał się w trzy auta ze znajomymi. Któregoś dnia wstał wcześniej niż inni i wyjechał z córką w trasę wytyczoną przez Google Maps. Droga stawała się coraz bardziej wymagająca, wyboista i zarośnięta krzakami.

## W OFF-ROADZIE NAJWAŻNIEJSZA JEST TRWAŁOŚĆ,

terenowa dzielność i wszechstronność auta, a także jego praktyczność – uważa Bartosz Szymański, prezes Sawa Taxi. Wyprawiał się m.in. do Tunezji, Rumunii i na Ukrainę. W swoim aucie m.in. zmienił silnik benzynowy na diesla, zainstalował mechaniczną wyciągarkę, by móc liczyć na niego w każdej sytuacji

– W końcu zatrzymaliśmy się. Okazało się, że auto stoi na dwóch kołach. Tył był w powietrzu, a między przednimi kołami widniał rów koryta strumienia, który okresowo splywa z gór. Wyratowali nas znajomi – mówi Wojtkiewicz. – To była dobra lekcja. Trzeba wiedzieć, gdzie się wjeżdża – dodaje.

Paweł Kozanecki, warszawski architekt, współwłaściciel firmy Archipp, lubi wjeżdżać swym brązowym Land Roverem Defenderem XTech w błota.

– Jedzie się dwa, trzy kilometry na godzinę na reduktorze, mosty są zablokowane, auto oblepione błotem po dach i tylko wycieraczki zdejmują je z przedniej szyby. Ale się przebijam i docieram do miejsc niedostępnych dla innych aut – mówi Kozanecki.

Błota nie trzeba daleko szukać. Jest w okolicach Warszawy, a nawet w jej

obrębie, np. za Miasteczkami Wilanów. – Jak popada, to robią się tam błotniste kałuże głębokie na kilkadziesiąt centymetrów – mówi Kozanecki.

Był czas, kiedy swym siedmioletnim już dziś autem spędzał w terenie każdy weekend. Teraz jest zbyt zawodowo zajęty, ale nie odpuszcza. Na 16-calowe felgi zakłada opony „emteki” (od angielskiego „Mud Terrain”) i w drogę. Kanciasty wszędołaz może brodzić na głębokości do 60 centymetrów.

– Frajda zaczyna się, gdy pojedziesz w teren w dwa, trzy auta i jedno z nich gdzieś utknie. Wtedy trzeba cię wypchnąć, wyciągnąć, podłożyć pod koła trapy czy gałęzie. Wydostawanie się z pułapki trwa czasem kilka godzin – opowiada.

Kiedyś w dwa auta przemierzał ze znajomymi podwarszawskie bezdroża. Zjechali w końcu nad Wisłę. Defender

podjechał zbyt blisko wody i zakopał się w błocie. Wyciągnęli go koledzy.

Moda na wyprawy off-roadowe powraca. Dla części przedsiębiorców jest to już styl życia. Dzięki nim – jak mówi Roman Wasik, szef Centrum Szkoleniowo-Treningowego Autodrom 4x4 – auta terenowe z prawdziwego zdarzenia wyjeżdżają z cienia, w który zepchnęły je popularne SUV-y, ograniczając ich ofertę do kilku ledwie modeli. Tymczasem fani off-roadu potrzebują mocniejszych aut. Francis Lapp, Bartosz Szymański, Krzysztof Wojtkiewicz i Paweł Kozanecki pozostają przy swych sprawdzonych w boju ulubieńcach. Lapp w listopadzie udaje się do Tunezji, Szymański we wrześniu do Macedonii, Wojtkiewicz do Namibii, a Kozanecki nad rozlewiska Bugu.

• BOGDAN MOŹDŻYŃSKI