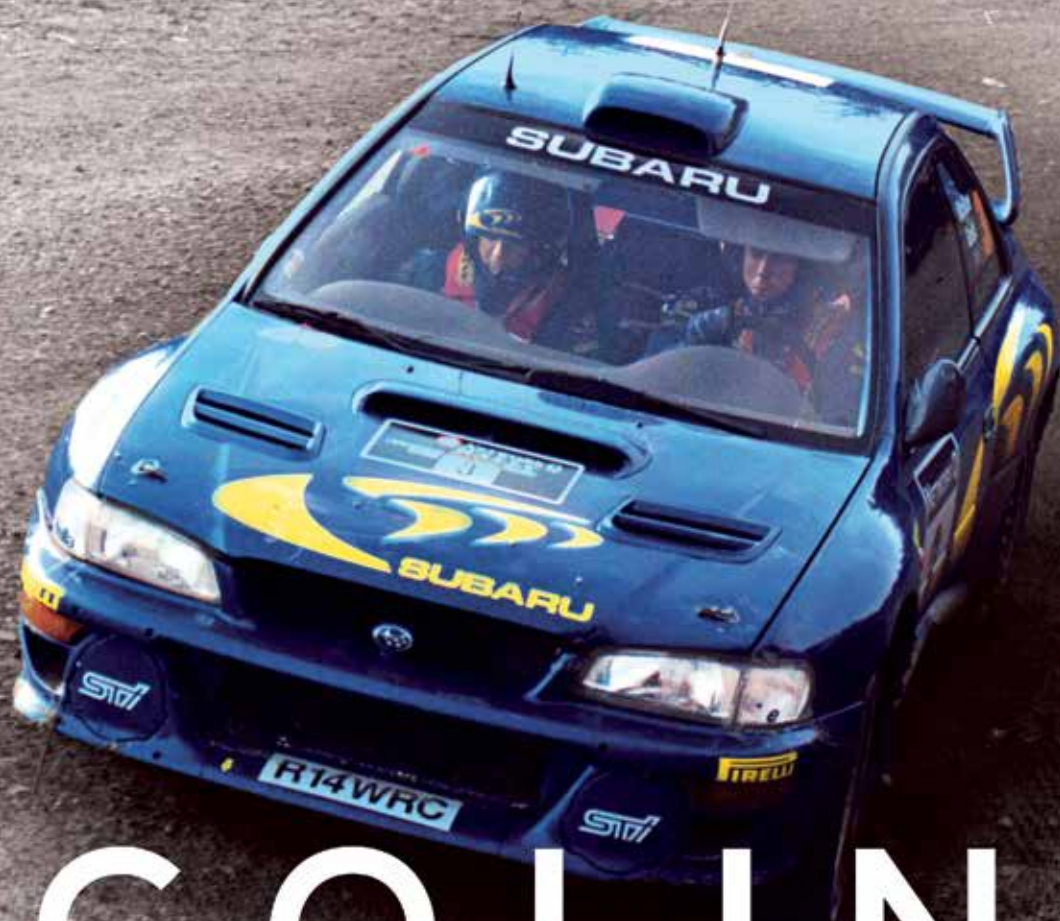




COLIN McRAE

ORAZ DERICK ALLSOP

autobiografia legendy WRC

SON
WYDAWNICTWO
SUKCESU

COLIN
McRAE



COLIN McRAE

ORAZ DERICK ALLSOP

autobiografia legendy WRC

TŁUMACZENIE
BARTOSZ SAŁBUT

KRAKÓW 2014

THE REAL McRAE
THE AUTOBIOGRAPHY OF THE PEOPLE'S CHAMPION

Copyright © Colin McRae and Derick Allsop 2002
Colin McRae and Derick Allsop have asserted their right to be identified as the
authors of this work
in accordance with the Copyright, Designs and Patents Act 1988.

Afterword copyright © Cezary Gutowski 2014
Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo SQN 2014
Copyright © for the translation by Bartosz Salbut 2014

Redakcja i korekta – Tomasz Wolfke, Kamil Misiek / Editor.net.pl,
Joanna Mika-Orządala
Opracowanie typograficzne i skład – Joanna Pelc
Okładka – Paweł Szczepanik / BookOne.pl

Front cover photograph: © PAP/PA
Back cover photograph: © Robert Hallam/BPI/Corbis/Fotochannels
Private photographs inside the book provided courtesy of
Colin McRae and his family.

First published by Ebury Press, part of
Ebury Publishing. A Random House Group Company
All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny
sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana
elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego
przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydanie I, Kraków 2014
ISBN: 978-83-7924-223-8



www.wydawnictwosqn.pl



DYSKUTUJ O KSIĄŻCE



/WydawnictwoSQN



/SQNPublishing



/WydawnictwoSQN



NASZA KSIĘGARNIA www.labotiga.pl

Szukaj naszych książek
również w formie
elektronicznej



PODZIĘKOWANIA

Kierowca i pilot potrzebują wsparcia całego zespołu, bez którego nie mogliby startować, a autor i współautor korzystają z pomocy wielu osób, dzięki którym książka ostatecznie trafia do druku. Na wyrazy naszej wdzięczności zasłużyli w szczególności: Martin Whitaker i firma Ford, Malcolm Wilson i firma M-Sport, Nicky Grist, Bernie Shroobree, Jimmy i Margaret McRae, Alison McRae, Alistair i Stuart McRae, Mark Wilford, Georgina Baskerville i David Windsor z Avenue Communications, David Richards i firma Subaru, Centrum Informacji Turystycznej w Lanark, Matt Neal, Colin Morrison, Ian Hughes, Graham i Tracey Ogden, Neil i Bob Fountain.

Chcielibyśmy też szczególnie podziękować Tommiemu Mäkinenowi, który napisał przedmowę do tej książki, a także Steve'owi Fellowsowi oraz Subaru. Doceniamy również nieustanne wsparcie od Jeana-Erica Freudigera, Sue, Kate i Natalie Allsop. Dziękujemy też Hannah MacDonald i całemu zespołowi wydawnictwa Ebury Press za ich słowa zachęty i wielki entuzjazm.



PRZEDMOWA

Moim zdaniem nie ma w świecie sportu bardziej ekscytującego widoku niż samochód klasy WRC prowadzony na granicy jego możliwości. Ze wszystkich kierowców, z którymi rywalizowałem, nikt nie robi tego lepiej niż Colin McRae. Jest fenomenalnie kompetentny, szybki i odważny, a przy tym prezentuje styl jazdy uwielbiany przez kibiców. Gdy Colin wyjeżdża na odcinek specjalny, ludzie chcą to widzieć. Nic więcej nie trzeba dodawać. Nic dziwnego, że ma tylu wiernych fanów, nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale i na całym świecie.

Zdarzało mi się pożałować, że Colin jeździ tak szybko i z tak dużym zaangażowaniem, ponieważ gdy zagryzie zęby, staje się bardzo trudnym rywalem do pokonania. Gdy rajd dobiega końca, chętnie idę z nim na drinka, bo dobrze się z nim rozmawia. Podkreślam, że duch rywalizacji nie słabnie w nas nawet poza oesami. Obaj uwielbiamy motocykle i pewnego razu naprawdę świetnie się bawiliśmy, jeżdżąc razem w Finlandii. Podejrzewam, że na własnym terenie miałem nad nim odrobinę przewagi, Colin zarzeka się jednak, że weźmie na mnie odwet u siebie, na Wyspach.

Już nie mogę się doczekać kolejnych zaciękłych pojedynków z Colinem i innych okazji do dobrej zabawy.

Tommi Mäkinen
rajdowy mistrz świata 1996–1999



WPROWADZENIE

Trzy zwycięstwa z rzędu, dzięki którym praktycznie z niebytu wskoczyłem na szczyt klasyfikacji generalnej Rajdowych Mistrzostw Świata. To było jak sen, świetna seria, jaka na tym poziomie sportowym raczej się nie zdarza. Klasyczny hat-trick – Argentyna, Cypr, Grecja – spowodował, że znów liczyłem się w walce o tytuł mistrza świata w sezonie 2001. Dzięki tym triumfom cała frustracja nagromadzona w poprzednich rajdach nagle gdzieś wyparowała. Z powodu serii błędów, usterek technicznych i awarii mechanicznych ja i mój pilot z Forda, Nicky Grist, o mały włos nie zostaliśmy z niczym.

To jednak nie wszystko. Te zwycięstwa potwierdziły słusność mojej decyzji o kontynuowaniu startów po najpoważniejszym wypadku w całej mojej karierze. Tamtego jesiennoego dnia znalazłem się w głębokim wąwozie na Korsyce. Byłem uwięziony do góry nogami we wraku swojego focusa i myślałem nie tylko o tym, że być może właśnie oto kończy się moja kariera sportowa – zastanawiałem się, czy w ogóle przeżyję. Co chwila traciłem przytomność i ją odzyskiwałem. Nie mogłem nic zrobić, byłem zdezorientowany, miałem też zmiażdżoną kość policzkową.

Niewiele kojarzę z samego wypadku i tego, co się działo potem. Pamiętam, że zahaczyłem o kamień po wewnętrznej stronie drogi, a następnie wypadłem z niej po stronie zewnętrznej. Pamiętam smak krwi i zapach benzyny, pamiętam też, że nie mogłem się doczekać, aż

wreszcie ktoś mnie stamtąd wyciągnie. Miałem poczucie, że nic się nie dzieje. Pamiętam, jak myślałem, że przecież nie muszę już tego robić. Mistrzem świata zostałem w 1995 roku. Miałem na koncie 20 zwycięstw w rajdach i zarobiłem wystarczająco dużo, aby zapewnić swojej rodzinie wszelkie wygody. Gdyby udało mi się wyjść z tego cało, mógłbym się cieszyć bezpiecznym życiem bez najmniejszej presji.

Wtedy jednak cała moja przyszłość stała pod znakiem zapytania. Naprawdę się bałem, że tam umrę. Wszystko, co opowiedziano mi potem o tym wypadku, utwierdza mnie w przekonaniu, że rzeczywiście groziło mi śmiertelne niebezpieczeństwo. Zespół ratowników najwyraźniej nie miał pomysłu na to, jak wydobyć mnie z wraku. Udało się mnie uwolnić na czas wyłącznie dzięki działaniom Nicky'ego i naszego trenera Berniego Shrobbree'ego.

Gdy tylko poczułem, że jestem bezpieczny i wracam do zdrowia, wszystkie myśli o kończeniu kariery nagle zniknęły. Ciągle jeszcze miałem szanse na mistrzowski tytuł i bardzo mi zależało, aby stanąć na starcie następnego rajdu. Głęboko wierzę, że podjąłem najlepszą możliwą decyzję. W tamtym rajdzie, w San Remo, wywalczyłem 1 punkt – najlepszy w mojej karierze. Tytuł ostatecznie przepadł, ale wróciłem do gry i byłem gotów walczyć o kolejne zwycięstwa w 2001 roku. Byłem pewien, że ciągle potrafię pokonać najlepszych, wygrywać rajdy i spełnić marzenia o drugim mistrzostwie świata.

Minąłbym się z prawdą, gdybym powiedział, że udało mi się zupełnie zapomnieć o tamtym wypadku. Wydaje mi się, że dziś więcej myślę o różnych zagrożeniach. Najbardziej przeszkadzało mi jednak to, że nie pamiętam, co się wtedy wydarzyło. Gdy wypadam z drogi, chcę wiedzieć, dlaczego tak się dzieje. Niestety, z tamtego wypadku nie mogłem i nadal nie mogę sobie bardzo wielu rzeczy przypomnieć.

Ryzyko stanowi nieodłączny element startów w rajdach. Trzeba się z tym pogodzić i wszyscy zawodnicy akceptują ten fakt. Można gdzieś z tyłu głowy dopuszczać myśl o niebezpieczeństwie, nie można jednak pozwolić takim myślom przebić się na pierwszy plan. Takie podejście

zawsze negatywnie odbija się na wynikach, a wtedy można się spakować i wracać do domu.

Moje wyniki z 2001 roku chyba najlepiej dowodzą, że zdarzenia z Korsyki nie wpłynęły na moją psychikę. W przeszłości wiele osób krytkowało mnie za to, że pozwalałam sobie na zbyt wiele wypadków. Przez pewien czas nazywano mnie nawet McCrash. Chciałbym podkreślić, że nie mam najmniejszych wątpliwości co do własnego stylu jazdy. To właśnie dzięki niemu zacząłem odnosić sukcesy, podpisałem lukratywny kontrakt i zyskałem sobie wierne grono fanów. Nie jestem mistrzem regularności i nigdy nim nie będę. Prezentuję taki styl jazdy, jaki chcą oglądać kibice i jakiego oczekują producenci. Uwaga widzów skupia się przecież na samochodzie. Największą frajdę daje mi szybka jazda i walka o zwycięstwo. Wierzyłem, że jestem do tego zdolny, odkąd jako młody chłopak zaczynałem jeździć w rajdach. Przekonałem się, że mam wrodzoną umiejętność panowania nad samochodem, że potrafię go wyczuć.

Na początku sport uprawia się wyłącznie dla przyjemności. Tak samo było ze mną. Uwielbiałem prędkość, uwielbiałem towarzyszyć jej dreszczu emocji. Porwało mnie wyzwanie związane z prowadzeniem samochodu na granicy jego możliwości. Nic innego nie dawało mi takiego kopa. Teraz, gdy wszystko układa się po mojej myśli, ciągle kocham ten sport, ciągle czuję ten dreszcz emocji. Muszę jednak przyznać, że nie czerpię już z rajdów takiej radości jak kiedyś. Rajdowe Mistrzostwa Świata to bardzo poważna sprawa i teraz najważniejszy jest dla mnie wynik. Gdy nie ma wyników, zwłaszcza z powodów pozostających poza kontrolą kierowcy, trudno utrzymać motywację i entuzjazm.

Miałem w karierze sporo takich frustrujących okresów, na szczęście kolejne wloty potrafią przyćmić upadki. Sukces odniesiony w 2001 roku spowodował, że wszystkie wcześniejsze porażki i momenty zniechęcenia nabrały sensu. Znowu wygrywałem rajdy i robiłem to w dobrym stylu. Znowu walczyłem o mistrzowski tytuł. Nie ma chyba lepszego doświadczenia niż wspinanie się na samą górę klasyfikacji mistrzostw

świata i oglądanie na swoim samochodzie plakietki z numerem jeden. Właśnie po to jeżdżę na te wszystkie rajdy. Po to narażam się na niebezpieczeństwo, po to zakłócam spokój rodziny. Dlatego też ciągle jeszcze chcę więcej.

Colin McRae



MIASTO BOHATERÓW

Jeśli chodzi o bohaterów, trudnym do naśladowania wzorem na zawsze pozostanie sir William Wallace, był bowiem najwyższej klasy szkockim wojownikiem i przywódcą we wczesnym okresie walki przeciwko angielskiemu panowaniu nad krajem. Miasto Lanark wielbi jego imię, pomimo że w maju 1297 roku doszczętnie je spalił. Razem z grupą patriotów, w sile 30 wojowników, zabił rezydującego w Lanark angielskiego szeryfa.

Zainicjowany przez niego patriotyczny zryw zyskał wsparcie ludu, a armia pod jego wodzą nękała Anglików po północnej i południowej stronie granicy. Gdy udało mu się wypędzić wroga z ukochanego kraju, został mianowany strażnikiem królestwa. Wzbudzał zazdrość pośród szkockiej szlachty, która cały czas próbowała podważyć jego pozycję. Wallace stał na czele partyzantki aż do 5 sierpnia 1305 roku, kiedy to został pojmany. Przetransportowano go do Londynu, oskarżono o zdradę i skazano na śmierć.

Darzony wielką czcią Wallace cały czas czuwa nad mieszkańcami Lanark, historycznego miasta targowego położonego nad rzeką Clyde, niespełna 50 kilometrów na południowy wschód od Glasgow. Jego pomnik zdobi iglicę kościoła pod wezwaniem św. Mikołaja, stojącego przy głównej ulicy miasta, High Street.

To miejsce przyciąga wszystkie znane marki z obu stron angielsko-szkockiej granicy, które zwykle można spotkać przy głównych ulicach

miast: Woolworths, Boots, WH Smith, Thomas Cook, Victoria Wine... Obowiązkowo znalazła się tu również indyjska restauracja Taj Mahal, a także wierny miejscowej tradycji „chińczyk” o nazwie McChan!

Zgodnie z tradycją sięgającą jeszcze XII wieku, kiedy to Lanark zyskało status miasta królewskiego, każdego lata mieszkańcy zbierają się pod pomnikiem Wallace’a, gdzie znajduje się serce obchodów miejscowego święta. Procesja i towarzyszące jej wydarzenia (zarówno te oficjalne, jak i mniej oficjalne) na trwałe zdążyły się wpleść w życie lokalnej społeczności.

W tych stronach praktykuje się również nieco nowszy rytuał upamiętniający heroiczne dokonania zupełnie innego rodzaju. Żaden z członków rodziny McRae nie ośmieliłby się aspirować do miana nowego Walecznego Serca, a mimo to ośmiotysięczna społeczność co roku świętuje ich wyścigowe osiągnięcia. Rozgrywane tu zawody McRae Stages stanowią jedną z rund Rajdowych Mistrzostw Szkocji i odbywają się z odpowiednią pompą, przy pełnym poparciu ze strony słynnej rodziny.

Założycielem dynastii był Jimmy McRae, który przesiadł się z motocykla do samochodu z tak wielkim powodzeniem, że aż pięciokrotnie triumfował w Rajdowych Mistrzostwach Wielkiej Brytanii. On i jego żona Margaret mieli trzech synów, z których dwóch dało się uwieść magii motorowej rywalizacji. Najmłodszy z nich, Stuart, związał swoją przyszłość z cateringiem, podczas gdy środkowy postanowił pójść w ślady ojca oraz starszego brata, Colina, i regularnie brał udział w Rajdowych Mistrzostwach Świata.

Colin McRae był pierwszym Brytyjczykiem, który zwyciężył w Rajdowych Mistrzostwach Świata, a przy tym najmłodszym zawodnikiem w historii, który kiedykolwiek sięgnął po ten tytuł. W 1995 roku stanął na najwyższym stopniu podium, mając zaledwie 27 lat. Już choćby w ten sposób zasłużył na miano bohatera. Charakterystyki tego niezwykłego syna Lanark i jego umiejętności za kółkiem nie można jednak sprowadzać do listy jego sportowych osiągnięć. Na co dzień tak skromny, że aż niemal nieśmiały, za kierownicą samochodu McRae przeobrażał

się w nieustraszonego ekstrawertyka, a dzięki swojemu umiłowaniu do prędkości zyskiwał sobie rosnące grono fanów. Nie zamierzał się wyrzekać wrodzonej ostentacji i zawsze chciał być pierwszy, przez co wielokrotnie popadał w konflikt ze swoimi szefami i władzami sportowymi. Z tego samego powodu uczestniczył w licznych poważnych, choć niekiedy również widowiskowych, wypadkach.

W takich sytuacjach nieodmiennie dowodził swojej niekwestionowanej wyższości i czynił to na oczach wszystkich tych, którzy nie zważając na porę dnia czy pogodę, zapuszczali się głęboko w las, by obserwować z bliska bezgraniczne zaangażowanie mistrza w obliczu trudnego wyzwania.

Dziś pod sztandarem z hasłem McRae jednoczą się Brytyjczycy. Sir William Wallace nie zdołał zapisać na swoim koncie takiego osiągnięcia.

Wszystko zaczęło się w szpitalu w Lanark, 5 sierpnia (upiorny zbieg okoliczności?) 1968 roku, kiedy to na świat przyszedł mierzący 53 centymetry i ważący 3 kilogramy i 600 gramów syn Margaret i Jima McRae.

Dalej to oni opowiadają jego historię...

MARGARET McRAE: Nazwaliśmy go Colin, a na drugie imię daliśmy mu Steele. Takie nazwisko panieńskie nosiła matka Jima. Jako dziecko był trochę grubaskiem. Strasznie się opychał i był pyzaty. Nie to, co teraz, teraz jest stanowczo za chudy. Był też zdecydowanie największym psotnikiem z całej trójki chłopców. Alister urodził się w 1970 roku, a Stuart w 1972.

Colin od początku chciał poznawać świat. Gdy był mały, mieszkaliśmy w Blackwood, kilka kilometrów od Lanark. Musieliśmy zamykać bramy na sznurek, żeby się nigdzie nie szwendał. Matka Jima mieszkała zaledwie cztery domy dalej, a on lubił chodzić do niej w odwiedziny. Pewnego dnia, gdy miał mniej więcej trzy lata, wyszedł do ogrodu pojechać na rowerku. Nagle uświadomiłam sobie, że nie słyszałam go już od dłuższej chwili. Wyszłam przed dom: rowerek stał przy bramie, ale po Colinie nie było śladu. Najwyraźniej wykorzystał go, by pomóc sobie w ucieczce. Wspiął się na rower, przeskoczył przez bramę i tyleśmy

go widzieli. Sprawdziłam u babci, ale tam go nie znalazłam. Uznałam, że poszedł do kuzynów, ale tam też go nie było. Colin przeszedł na drugą stronę głównej drogi i powędrował do parku, bo ostatecznie znalazłam go na huśtawce.

To samo zrobił, gdy pojechałam w odwiedzinach do koleżanki, która mieszkała w pobliskiej wiosce. W tej samej miejscowości był też dom mojej matki. Colin bawił się na podwórku z innymi dziećmi. Gdy przyszły po mleko i ciasteczka, okazało się, że Colin gdzieś sobie poszedł, ale nikt nie wiedział dokąd. Znowu gdzieś powędrował. Przeszedł przez kilka ulic i dotarł do babci. Moja mama pracowała i nie było jej w domu, więc zastałam go w jej ogrodzie, z ogromną lornetką na szyi, w czapce i kurteczce. Przywitał mnie słowami: „Babci nie ma”... Był naprawdę straszny.

W porównaniu z Colinem Alister był raczej spokojnym dzieckiem. Całkiem dobrze się razem bawili i byli sobie bardzo bliscy, chociaż Colin często chciał gdzieś iść i robić coś innego. Stuart zawsze trochę się różnił od tej dwójki. Nie miał takich zdolności mechanicznych jak Colin czy Alister. Colin ciągle się bawił klockami Lego albo Meccano, tego typu rzeczami. Zawsze lubił samochody, nawet gdy był jeszcze bardzo mały.

Zanim skończył roczek, uwielbiał stawać za kierownicą mojego samochodu, gdy parkowałam go przed domem. Bawił się kierownicą i dźwignią zmiany biegów. Ja oczywiście wiedziałam, że niczego nie będzie w stanie przesunąć i że to bezpieczna zabawa. Nie przyszło mi wtedy do głowy, że w przyszłości może coś z tego być. Cieszyłam się po prostu, że mam go z głowy!

Moi rodzice często zabierali Colina na przejażdżki samochodowe. W tamtych czasach można było posadzić sobie dziecko na kolanach na przednim siedzeniu. Chociaż nikt go nigdy tego nie uczył, zaczął rozpoznawać marki samochodów. Mówił na przykład: „Dziadku, to ford anglia” albo „To escort”. Już jako mały chłopiec znał wszystkie marki samochodów. Nie wiem skąd. Kiedy moi rodzice do nas przyjeżdżali,

zawsze musiał wyjść i usiąść dziadkowi na kolanach, żeby razem z nim przejechać ostatnich kilka metrów. Robił tak, odkąd miał mniej więcej dwa lata. Jednego dnia Jim pojechał do Stirling po moje dwie ciotki i oczywiście Colin siedział w oknie i pytał: „Kiedy tatuś wróci do domu?”. Gdy tylko przyjechali, wybiegł z domu i wpakował się Jimowi na kolana, żeby pokierować samochodem w drodze do garażu. Moja ciotka przez lata opowiadała potem historię o tym, jak to berbeć parkował samochód.

JIM MCRAE: Po ślubie odremontowaliśmy stary domek, który stał jakieś 100 metrów od domu mojego ojca. To było w Blackwood. Ojciec pracował tam jako kowal. Tym samym rzemiosłem parął się również jego ojciec, a przedtem jego dziadek. Ojciec miał w domu pomieszczenie, które służyło mu za warsztat. Gdy przeszedł na częściową emeryturę, zajmował się robieniem bram, ostrzeniem kosiarek i tym podobnymi rzeczami. Mówił na to *dook* – to takie stare miejscowe słowo na określenie warsztatu mieszczącego się w piwnicy.

Colin chadzał do dziadka, a my widzieliśmy, jak przemierza drogę wzdłuż ulicy. Potrafił tam przesiadywać godzinami i razem z nim pracować. Mój ojciec dobrze się bawił w jego towarzystwie. Colin wracał stamtąd umorusany smarem po czubki uszu. To pewnie tam, no i w naszym przydomowym garażu, zrodziła się jego fascynacja mechaniką, inżynierią i tym podobnymi sprawami. Jeździłem wtedy w rajdach motocrossowych, więc wszędzie stały motocykle i właściwie można powiedzieć, że chłopak się wśród nich urodził.

Po skończeniu szkoły chciałem zostać mechanikiem, ale jakoś się nie złożyło. Zatrudniłem się w firmie w Blackwood, która zajmowała się ogrzewaniem, hydrauliką i instalacjami elektrycznymi. Potem podjąłem pracę w Glasgow, jako młodszy kontroler ilości. Ostatecznie zostałem głównym kontrolerem, ale zawsze chciałem założyć własną firmę. Pewnego dnia jeden z podwładnych przyszedł do mnie i powiedział, że rozmawiał z jednym starszym facetem z Lanark, który chce sprzedać firmę zajmującą się hydrauliką i ogrzewaniem. Mój ojciec trochę mi

pomógł i kupilem tę firmę. Nazywała się Allan Wallace, Ltd. Nic mi nie wiadomo o żadnych jej powiązaniach z Williamem Wallace'em!

To było w 1973 roku. Colin miał wtedy pięć lat i już się interesował samochodami. Kiedy nie dawalo się z nim wytrzymać, Margaret wsadzała go do samochodu. Był szczęśliwy jak nie wiem, gdy mógł sobie pokręcić kierownicą. Zawsze interesowały go samochody i motocykle, tak samo jak mnie. Nie pociągała go ani piłka nożna, ani żaden inny tego typu sport.

Pewnego dnia, kiedy Colin miał ze dwa lata, w domu zapanowała panika. Pracowałem wtedy w Glasgow. Odebrałem telefon z informacją, że Colina chyba trzeba będzie zabrać do szpitala. Wyglupiał się na trzykołowym rowerku. Ustawił go do góry nogami i zabrał się do oliwienia łańcucha czy coś w tym rodzaju. W pewnym momencie palec mu się zaklinował w tym łańcuchu. Margaret nie mogła go wyciągnąć, a on strasznie wrzeszczał. Pobiegła po pomoc do jednego z emerytowanych farmerów, ale on też nie potrafił pomóc. Wrócił do domu po obcęgach i dopiero wtedy rozciął łańcuch. W takie rzeczy Colin się pakał. Zawsze był bardzo dociekliwy.

Gdy miał może ze trzy latka, moja matka zastała go na zabawie z bokserem, którego przygarnęli. Pies nie chciał słuchać i po prostu sobie leżał. To było raczej mało interesujące zwierzę i pewnego dnia Colin postanowił wsadzić mu do ucha drut do spawania. Moja matka bardzo się zdenerwowała, wyrwała drut Colinowi i zapytała go, co wyprawia. On powiedział, że próbuje stwierdzić, czy drucik wyjdzie drugim uchem...

Kiedy kupilem firmę w Lanark, sprzedałem mój crossowy motocykl, bo nie mogłem sobie pozwolić na wypadek, ale już rok później znowu miałem ochotę jeździć. Potem spadłem z motoru i wyładowałem na linie wytarczającej tor, która otarła mnie w „najbardziej strategicznym miejscu”. W cholerę z tym, pomyślałem sobie. Skończyłem właśnie 30 lat, a Margaret nigdy nie lubiła motocykli. Pojechałem obejrzeć jeden z odcinków specjalnych RAC Rally i doszedłem do wniosku, że to musi być

naprawdę fajna zabawa. Zgłosiłem się do miejscowego automobilklubu i za kółkiem cortiny mark I 1200 wziąłem udział w swoim pierwszym rajdzie. Tak to się wszystko zaczęło. Złapałem rajdowego bakcyła.

Na początku rajdy były rozrywką rodzinną. Margaret przyprowadzała chłopców na imprezy, przynosiła kanapki, kawę i takie tam. To wtedy Colin się tym zainteresował. W żadnym razie nie można powiedzieć, żeby pociągała go szkoła. Nauczyciele w uwagach pisali zawsze: „Móglby mieć lepsze wyniki, gdyby się bardziej skupił”. Tylko że jego interesowały motocykle i samochody.

Od lat już nie uprawiałem motocrossu, ale ciągle miałem motocykl trialowy. Przyszedł w skrzyni, ale jakoś nigdy się nie złożyło, żebym go wypakował i złożył. Colin ciągle mnie gnębił: „Kiedy go złożymy?”. Któregoś razu ściągnął mojego ojca, otworzyli skrzynię i złożyli motocykl. Pierwszym jednośladem Colina była młodzieżowa motocrossowa honda o pojemności 75 cm³. Margaret strasznie się denerwowała. To, że jej syn wciągnął się w ten sport, przeszkadzało jej nawet bardziej, niż kiedy zajmował się tym jej mąż! Ale Colin był dobry, na tym motocyklu już w pierwszym roku wygrał Szkolne Mistrzostwa Szkocji.

MARGARET: Ulżyło mi, gdy Jim przesiadł się z motocykla do samochodu, a tu wszystko zaczęło się od początku. To był koszmar... Zawsze źle się czułam z myślą, że chłopcy jeżdżą na motorach. Alister też bardzo lubił motocykle, nawet bardziej niż Colin. Jeździłby nawet dłużej, gdyby nie to, że uszkodził sobie kolano i chirurg ortopeda powiedział mu: „Daj sobie z tym spokój, chłopcze, bo zostaniesz kaleką”. Gdyby nie to, Alister jeździłby dalej. On to naprawdę uwielbiał.

Już nawet nie pamiętam, ile razy zrobili sobie jakąś krzywdę. Raczej nie jeździłam ich oglądać, bo to było dla mnie za trudne. Samochody wydawały mi się mniejszym złem. W samochodzie człowiek wydaje się bezpieczniejszy niż na motorze. Zawsze miałam poczucie, że to bezpieczniejszy sport.



Rajd Finlandii w 2000 roku. W zespole Forda Colin jednak nie zdobył mistrzostwa. Najbliżej był w 2001 roku. Do zwycięstwa wystarczyło mu zajęcie trzeciego miejsca w Rajdzie Wielkiej Brytanii. McRae walczył jednak o zwycięstwo i wypadł z trasy, oddając tytuł Richardowi Burnsowi

1998 rok był ostatnim sezonem Colina w teamie Subaru. Na pożegnanie z zespołem zajął trzecie miejsce w klasyfikacji kierowców

Fot. Mark Thompson/Getty Images



Fot. Phil Walter/Getty Images



Koniec fragmentu.

Zapraszamy do księgarni
i na www.labotiga.pl



WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

