

Z miłości do czterech kółek

Jakub Wnęk jest koordynatorem ds. eksploatacji sieci. Przebudowy sieci, rozliczenia majątkowe, współpraca z urzędami i instytucjami zewnętrznymi, zabezpieczenie rezerwy eksploatacyjnej urządzeń – to jego zawodowa codzienność w TAURON Dystrybucji. Po godzinach z radością oddaje się pasji – w garażu, majsterkując przy samochodach lub przemierzając Jurę Krakowsko-Częstochowską własnoręcznie odrestaurowanym samochodem marki Renault 8 Gordini z 1967 roku.

Czy w tym bogactwie obowiązków jest czas na pasję?

Gdyby nie pasja, to całkowicie dałbym się pochłoniąć pędzącej machinie codzienności. Wydział Eksploatacji jest trochę jak żywy organizm – tak jak żyje cała sieć elektroenergetyczna – zdarzają się awarie, skomplikowane przebudowy, kłopotliwe zagadnienia ekonomiczno-majątkowe i prawne – potrzeba więc odskoczni. Rodzina i pasja pozwalają mi zapomnieć o natłoku obowiązków i oderwać się od tematów służbowych, odetchnąć i nabrać energii.

Twoje zamiłowanie do mechaniki i motoryzacji ma długą historię?

Tę pasję mam w genach. Zainteresowanie mechaniką, motoryzacją i szczególnie sentyment do francuskich aut odziedziczyłem po tacie (też energetyku z 45-letnim stażem w naszym Zakładzie Energetycznym Częstochowa). W tamtych trudnych czasach tata robił wszystko przy samochodzie sam. Będąc dzieckiem, za jego przykładem godzinami przesiadywałem w garażu, asystując przy pracach, mimo że mama nie była z tego już tak zadowolona – może też dlatego, że nie było tak doskonałych proszków do prania jak z reklam. Próbowałem go naśladować, chciałem być taki jak on. Tym bardziej, że motoryzacyjne zainteresowania taty nie ograniczały się tylko do napraw samochodu. Razem ze swoim serdecznym przyjacielem (też pracownikiem Zakładu Energetycznego Częstochowa), nie tylko majsterkowali w garażu, ale również uczestniczyli w rajdach. Kiedy jako mały chłopiec słyszałem warkot sportowego samochodu, krew mi szybciej



krążyła – to pozostało do dnia dzisiejszego. Będąc w klasie maturalnej technikum elektrycznego, a potem już jako student Wydziału Elektrycznego zostałem mechanikiem jednej z załóg wyścigów samochodowych – Pucharu Renault Megane, zorganizowanego przez koncern Renault Polska przy współudziale Polskiego Związku Motorowego. Sportowe samochody, profesjonalne kursy, nowe doświadczenia i umiejętności, spotkania z mistrzami Polski w rajdach i wyścigach samochodowych: Hołowczyc, Kulig, Kościuszko, Myszkiernik – to była prawdziwa przyгода.

Jaki był Twój pierwszy samodzielnie złożony pojazd?

To był motorower – komar. Dostałem go po dziadku i przyniosłem do domu w dwóch drewnianych skrzyniach. Wyremontowanie moich pierwszych mechanicznych dwóch kółek i złożenie zajęło mi całe wakacje. Złożyłem go samodzielnie, korzystając ze wskazówek taty i książek. Potem były już samochody. Po zrobieniu prawa jazdy rodzice kupili

mnie i bratu Renault 5. Auto było „pełnoletnie”, przyjechało na lawecie i wymagało gruntownej naprawy. Przez trwające trzy miesiące wakacje studenckie samodzielnie je naprawialiśmy, zabezpieczając i malując pistoletem w przydomowej lakierni nadwozie. Naprawę podzespołów jezdnych oraz napędowych również wykonałem samodzielnie, a wątpliwości konsultowałem z serdecznym kolegą z pracy mojego taty, który telefonicznie pomagał składać remontowaną skrzynię biegów czy też regulować luzy zaworowe. Wyszło naprawdę dobrze, auto się podobało.

Która renowacja była dla Ciebie najważniejsza?

Renault 8 Gordini z 1967 roku, które widać na zdjęciu. Marzyłem o nim, bo takim samochodem w rajdach jeździł mój tata z wujkiem. Jak u wszystkich samochodów z tamtych lat, nadwozie zostało wykonane z cienkiej blachy, niezabezpieczonej antykorozyjnie, co nie gwarantowało trwałości. Jednak niewielka masa własna w połączeniu ze stosunkowo dużą mocą silnika

pozwołała stworzyć tej firmie rajdowy pojazd. W 2005 r. kupiłem ten model z oryginalnym przebiegiem 80 tys. km, miał wtedy 38 lat i był mocno skorodowany, ponieważ długo stał na parkingu. Auto rozebrałem do najmniejszej śrubki w przydomowym garażu, piaskowałem, naprawiałem – z tatą i z moim wówczas małym synkiem, który też połączył motoryzacyjny bakcyla. Teraz ma 12 lat i swoje pojazdy mechaniczne naprawia samodzielnie, czasem korzystając z moich porad. Młodszy 5-letni syn też zaraził się majsterkowaniem, choć na razie rozkręca i skręca małe modele i swój elektryczny pojazd. Nawet moja żona przekonała się do tego błękitnego cuda. Pomaga mi zdobywać części z różnych zakątków Europy. Renowacja Gordini trwała 8 lat, to był naprawdę dobry czas. Auto odzyskało pierwotny blask. Wciąż niejednego potrafi zaskoczyć na świątkach, mimo że ma ponad 50 lat. Co weekend rodzinie zwiędzamy nim Jurę, wzbudzając niemałe zainteresowanie, niektórzy robią zdjęcia, chcą posłuchać rasowego brzmienia silnika.

Pojawiają się pytania o cenę, ale Gordini nie jest na sprzedaż. I nie będzie. To nie tylko fragment dziejów motoryzacji, ale kawałek historii rodziny Wnęków. Należę do Automobilkłuba Częstochowskiego, planuję wystartować w rajdzie, potrzebuję tylko pilota. Może w końcu namówię żonę, ponieważ syn na razie jest za młody, a chciałbym, żeby to była rodzinna przyгода.

Skąd upodobanie do francuskich aut?

Miłością do francuskich aut zaraził mnie mój tata i wujek. Jak mówią rodzice i przyjaciele, uczucie do tej marki zrodziło się w drodze z porodówki do rodzinnego domu. Jak się okazało, nieprzypadkowym zrzędzeniem losu do domu wracaliśmy rajdową Renault 8, a nie naszym rodzinnym Renault 10. Poza tym, francuskie samochody są bardzo wygodne i ergonomiczne, w ich fotelach siedzi się jak na tapczanie, a jednocześnie mają pazurek. Silniki są uznawane za jedne z najlepszych, co potwierdzają osiągnięcia w sportach motorowych, jak F1 czy rajdy, a nadwozia za-

chwycają pięknem i niepowtarzalnym designem, po prostu muszą się podobać. Francuski samochód to połączenie wyrafinowanej stylistyki i sztuki technicznej. Cała moja rodzina i bliscy przyjaciele jeżdżą francuskimi samochodami, a gdy mają jakieś techniczne problemy, to w miarę wolnego czasu, staram się im pomóc.

Masz jakieś motoryzacyjne marzenia?

Moim marzeniem jest wystartować Gordini w rajdzie samochodów zabytkowych Monte Carlo. Ale to kosztowne i złożone przedsięwzięcie. Może kiedyś uda się je zrealizować. Jeśli chodzi o auta, chciałbym jeszcze mieć możliwość odrestaurować Renault, w Europie znane jako Caravelle, w Stanach Zjednoczonych jako Floryda, tj. taki piękny kabriolet z zakładanym twardym dachem. Na „40stkę” dostałem od przyjaciół profesjonalny model, wykonany w skali 1:18, który, mam nadzieję, posłuży mi jako wzorzec do odbudowania tego pięknego samochodu.

Rozmawiała
Małgorzata Wróblewska-Borek