MAGAZYN KMH
2014-06-17

SPRZEDAWCY MARZEŃ

WŁOSI MAWIAJĄ, ŻE NIE SZTUKĄ JEST KUPIĆ FERRARI, SZTUKĄ JEST JE UTRZYMAĆ. SUPERCAR CLUB POLAND TO MIEJSCE, KTÓRE NIE TYLKO POZWALA OBNIŻYĆ RACHUNEK ZA SPEŁNIENIE MOTORYZACYJNYCH MARZEŃ, ALE PRZEDE WSZYSTKIM POKAZUJE, JAK W PEŁNI KORZYSTAĆ Z SUPERSAMOCHODÓW.

ROZMAWIA KAROL KOSTRZEWA | ZDJĘCIA KONRAD SKURA

Supercar Club Poland to pomysł, który zrodził się w 2011 roku z inicjatywy Krzysztofa Hołowczyca. W skrócie chodziło o to, żeby móc pojeździć sobie różnymi supersamochodami bez konieczności zakupu ich wszystkich.

Mateusz Dłutko: To był pierwszy z obszarów naszej działalności. Nie trzeba kupować browaru, aby napić się piwa. Z czasem istotniejsza stała się sfera towarzyska i wyprawowa. Jesteśmy od tego, aby ludziom, którzy wszędzie byli i wszystko widzieli, proponować i organizować wyjazdy samochodowe na najwyższym poziomie.

Klub wzorowany jest na klubach brytyjskich, gdzie takie inicjatywy mają długą tradycję. Żeby do niego przystąpić nie wystarczy tylko wpłacić wpisowe w wysokości 10 tys. złotych oraz wykupić podstawowy roczny pakiet za 25 tys. zł. Warunkiem koniecznym jest pomyślne przejście rozmowy kwalifikacyjnej.

MD: Tak, to absolutna podstawa. Także rekomendacja innych klubowiczów.

Załóżmy, że spełniłem warunki finansowe, przychodzę na rozmowę. Jakie pytania usłyszę?

MD: Przede wszystkim chcemy dowiedzieć się, jakie są oczekiwania osoby przystępującej do klubu. Jaką reprezentuje kulturę techniczną. Najczęściej naszymi klubowiczami zostają osoby, które wiedzą już dużo o klubie, znają i akceptują

naszą ideę działania i nie zadają pytań: „a jakie macie samochody?".

Odmówiliście komuś przyjęcia do klubu?
MD: Tak, zdarzały się odmowy.

Przychodzą do was tzw. celebryci?
MD: Przychodzą, ale bardzo rzadko zostają. Nasz klub i nasi klubowicze nie lubią się pokazywać, działamy dyskretnie, realizujemy swoją pasję na uboczu. To poniekąd sprzeczne z „celebryctwem".

A komu nie odmawiacie, tzn. kto najczęściej zostaje klubowiczem.
MD: Właściciele biznesów, których hobby jest motoryzacja. Zazwyczaj posiadają sportowy samochód, czasem nawet kilka supersamochodów.

Jest limit 99 klubowiczów?
MD: Tak i on będzie funkcjonował zawsze. To zamknięty klub.

To jest kwestia modelu biznesowego?
MD: Raczej dbałości o jakość i kameralność tego, co robimy.

Można przyjść do klubu z zerowym pojęciem o supersamochodach i praktycznie z miejsca wyjechać na drogi publiczne 600-konnym Ferrari?
MD: Warunkiem koniecznym przystąpienia do klubu jest szkolenie wstępne, które obejmuje m.in. technikę prowadzenia. Regularnie szkolimy naszych klubowiczów na torach. Do każdego podchodzimy indywidualnie, najpierw poznając jego preferencje.

A co z bardziej zaawansowanymi użytkownikami?
MD: Bardzo często wyjeżdżamy na tory wyścigowe, gdzie klubowicze uczą się toru jazdy, hamowania, skrętów, itd. Oczywiście nie robimy tego na naszych samochodach, bo one się zupełnie do tego nie nadają. Używamy treningówek np. Subaru Imprezy czy Mitsubishi Lancera Evo.

Jeżeli zapiszę się do klubu i wykupię podstawowy pakiet roczny za 25 tys. złotych, na co mi on wystarczy?
MD: Uśredniając, na co najmniej 15 dni jazdy dowolnymi samochodami z naszego garażu.

Który pakiet jest najczęściej wybierany?
MD: Najwyższy, za 96 tys. zł, który daje 80 dni jazdy. Zdecydowana mniejszość wybiera najniższy pakiet. Im wyższy pakiet, tym przelicznik wartości punktów jest bardziej korzystny.

I za te prawie 100 tys. zł to już pojadę sobie z Wami do Włoch i zostanie jeszcze na użytkowanie klubowych aut.
MD: Wystarczy na kilka wypraw Gran Turismo i bieżące rezerwacje samochodów, które w ciągu roku potrafi wykorzystać tylko bardzo aktywny klubowicz.

NIE TRZEBA KUPOWAĆ BROWARU, ABY NAPIĆ SIĘ PIWA...

Zdarzały się stłuczki z udziałem klubowych aut?
MD: Tak, mieliśmy jedną stłuczkę na alei Wilanowskiej w Warszawie. Klubowicz wyprzedzał Lublina z Zarządu Dróg Miejskich. Jechał Lamborghini Gallardo, które ma co prawda napęd na cztery koła, ale de facto najczęściej jest na tył. Wpadł w poślizg i otarł się o tego Lublina. W Gallardo bok był przerysowany. I w zasadzie to była jedyna tego typu przygoda. Pomijam jakieś obcierki i zarysowania felg, bo wiadomo, że to się zdarza.

Czy samochody zgromadzone w klubie są własnością klubowiczów czy samego klubu?
MD: Większość samochodów jest klubowych. Oferujemy także program inwestycyjny. Klubowicze mogą wnosić do niego swój samochód i na tym zarabiać.

Czyli nawiązanie z Wami współpracy może być dla właściciela superauta sposobem na zredukowanie kosztów związanych z jego utrzymaniem i utratą wartości?
MD: Tak, idealnym. Można zjeść ciastko i nadal je mieć. Opłacalność wniesienia samochodu do klubowej floty zależy przede wszystkim od atrakcyjności samochodu. Ciekawe, rzadko spotykane auto będzie cieszyło się zawsze największym zainteresowaniem. W naszym klubie działa prosta zależność: im mniej dane auto chciałbyś mieć ze względu na jego nieracjonalność, tym chętniej przejedziesz się nim choć raz. Taki Mercedes CLK63 AMG Black Series to idealny przykład.

Czyli zarabiacie na nim?
MD: Tak.

A są takie do których ciągle dokładacie?
MD: Myśląc w tych kategoriach będzie to np. Corvetta, bo to jest samochód, którym jeździ się tylko, gdy jest piękna, słoneczna pogoda, czyli nie nasz klimat. Ten samochód jeździ stosunkowo najrzadziej. Takim samochodem była też Tesla, którą jak człowiek raz się przejedzie, to już więcej nie chce do niej wsiadać.

Ile jest obecnie samochodów w klubie?
MD: 18, ale to jest płynna liczba, stale dochodzą nowe.

Który samochód jest najczęściej użytkowany?
MD: Włoskie supersamochody – Ferrari i Lamborghini. Oraz Nissan GT-R.

Supercar Club to nie tylko samochody, to także wspólne wyjazdy.
MD: Tak, to zdecydowanie nasza najczęstsza aktywność. Wyjeżdżamy np. na 5 dni do Włoch czy na 3 do Francji. Tam nie tylko jeździmy, ale też korzystamy ze starannie dobranych atrakcji turystycznych i kulturalnych. Poza tym, z racji tego, że założycielem klubu jest Krzysztof Hołowczyc, bardzo często jeździmy na Mazury, gdzie klubowicze mogą z Krzyśkiem pojeździć w jego rajdówce.

Który wyjazd był dla Was największym wyzwaniem lub najbardziej zapadł Ci w pamięć?
MD: Każdy jest jedyny w swoim rodzaju, bo zawsze dobieramy nowe atrakcje. Największym przeżyciem są wyprawy zagraniczne, bo tam jeździmy po drogach, dla których wymyślono supersamochody. Tam spotykamy się z ludźmi, którzy decydują o kształcie dzisiejszej motoryzacji. W Dolomitach poznasz, co to przyjemność z ambitnej jazdy, w Alpach zachwycisz się widokami, w Sewennach poczujesz się jak na odcinku specjalnym, a z kolei Prowansja i Langwedocja to przygoda drogowa na równi z kulinarną.

Oddajecie do dyspozycji klubowicza samochód, który ma moc 10 Opli Corsa. W jaki sposób pogodzić radość z jazdy takim samochodem z poszanowaniem przepisów drogowych, np. takich jak ograniczenia prędkości?
MD: Świadomy kierowca wie, że na drodze o bezpieczeństwie nie decydują ograniczenia prędkości, tylko umiejętności. Do czerpania przyjemności z jazdy potrzeba prędkości. Nie zabraniamy jeździć powyżej limitów, zabraniamy nie myśleć podczas jazdy. Jeśli na drodze wkraczam w obszary ryzyka, czyli nie jestem pewien tego, co robię, to znaczy że popełniam głupotę. Jedną z klubowych aktywności jest „Akademia Gran Turismo", uczy ona nie tyle szybkiej, co zdecydowanej jazdy.

Dużo przychodzi do Was listów z Inspekcji Transportu Drogowego?
MD: Bardzo dużo. Jak przychodzi mandat, to trzeba go zapłacić. Ściągamy klubowiczowi z jego punktów i sprawa jest załatwiona. To rozwiązanie może nawet przynosić pewne korzyści...

Powiedz jeszcze, jakie są Wasze najciekawsze plany na najbliższy czas?
MD: Oczywiście kolejne wyjazdy, ale największa rzecz, która nas czeka w tym roku, to jest klub samochodów klasycznych, czyli Supercar Club Classic.