Bogusław Koperski

RAJDACY

Fot. Jerzy Plutter

MA KRAKÓW SWOJE IMPREZY, Z KTÓRYCH SŁYNIE, KTÓRYMI SIĘ WYRÓŻNIA W POLSCE I KTÓRE CELEBRUJE. WYSTAWY FOTOGRAMÓW Z CYKLU „VENUS", JUVENALIA, FESTIWALE FILMÓW KRÓTKOMETRAŻOWYCH, ALE OBOK NICH I SAMOCHODOWY RAJD POLSKI. KIEDYŚ, PRZED LATY, BYŁ CZAS, ŻE MOTORYZACJA BYŁA ZJAWISKIEM GORSZĄCYM, ALE I WTEDY RAZ DO ROKU, W ŚRODKU LATA, ZJEŻDŻAŁY DO KRAKOWA CUDEŃKA LŚNIĄCE NIESPOTYKANYMI NAÓNCZAS U NAS LAKIERAMI, A POKĄTNYM MARZYCIELOM SERCE SIĘ KROIŁO, KIEDY PO TRZECH DNIACH RAJDU Z LIMUZYN POZOSTAWAŁY SMĘTNE FRĘDZLE.

Mamy teraz tę motoryzację w pełnym rozkwicie i nie trzeba się wstydzić marzeń o samochodzie. Rzeczywistość jednak dyktuje twarde reguły: marzyć należy na miarę możliwości. Nie było tych ograniczeń — jak pamięcią sięgnąć — w Krakowie. Zawsze mieli Rajd Polski — imprezę, jakby nie mówić — europejską. Z najnowszymi modelami rajdowych wozów, tabunem panienek z dobrych domów, które na czas rajdu rozluźniają swoje zasady, z ową atmosferą niezwykłości w codziennej szarzyźnie dostojnego miasta.

Od lat niektórym działaczom automobilklubu śniło się, że Rajd Polski prześcignął inne podobne w Europie. Nadarzyła się wreszcie okazja. Tegoroczny rajd krakowski zaliczony został tytułem eksperymentu do mistrzostw świata dla producentów samochodów. O, to już jest ranga! Tu już nie chodzi o to, że o tytuł najlepszego rajdowca Europy bije się kilku najszybszych Włochów, Anglików czy Finów. W tym przypadku o prymat najlepszej walczą marki samochodów, angażuje się grubsze kwoty, a i środki zmierzające do zdobycia mistrzostwa bywają mniej ograniczone. Nasi organizatorzy wiedząc, że do Krakowa przyjedzie tym razem kilku panów z najwyższych władz automobilowych świata, postarali się o trasę, że dech zaparło najwytrawniejszym rajdowcom Europy. Jean Luc Therier — sympatyczny Francuz, który wynajął się do stajni Renault Alpine, przyznał po tegorocznym Rajdzie Polski, że na trasie w okolicach Dolnego Śląska zapłacił kilkaset złotych mandatów, bo przeciętne szybkości, jakie założył organizator, zmusiły go do gnania na złamanie karku przez gęsto usytuowane osiedla, miasta i miasteczka. Nasi nie musieli — mogli się spóźnić, ale Therier zarabia na rajdach grubą forsę, więc te kilkaset złotych wydane na mandaty wkalkulowane były w ryzyko.

Moim wieloletnim przewodnikiem po stosunkach w automobilowym światku Krakowa jest pan Jureczek. Był on kiedyś blisko tamecznego high-lifu, potem skłócony z kilku osobami odstał, ale sprawy zna. Spędzamy z panem Jureczkiem długie godziny na tarasie kawiarni hotelu „Cracovia", gdzie mieści się nie tylko baza rajdu i gdzie mieszkają rajdowcy, istnieje tam też ośrodek dyspozycyjny grup satelickich rajdu: waluciarzy, naganiaczy, dobrze ułożonych panienek, które na co dzień nie mają wspólnego z profesjonalną prostytucją i tylko raz w roku decydują się zrelaksować tych wspaniałych luksusowych mężczyzn w ich nieco mniej luksusowych pokojach „Cracovii".

Rajdowi towarzyszy też spora grupa snobów, dla których fakt siedzenia przy sąsiednim stoliku w kawiarni z reprezentantem Renaulta albo włoskiego Fiata jest przeżyciem, na które czeka się cały rok. Ich znaki rozpoznawcze to olbrzymie kolorowe pseudorajdowe zegarki, złote bransoletki z wygrawerowaną grupą krwi (takie same, tylko że metalowe noszą rajdowcy), pęk kluczyków od Taunusa dyndający ostentacyjnie na małym palcu i paczka „Winstonów" leżąca na eksponowanym miejscu na stoliku.

— Jak on ładował po tych serpentynach na Salmopolu — zachwyca się Grzesio — na co dzień student II roku politechniki (już po raz trzeci), a w czasie Rajdu Polski czołowy kawiarniany komentator i spec od wyczynowego automobilizmu.

Jego opinie dotyczą reprezentanta znanej europejskiej marki samochodowej, a siedzące obok dziewczyny z nietajoną zazdrością patrzą na Ewelinę, która od tygodnia jest sympatią wzmiankowanego rajdowca. Zawodnicy przyjeżdżają do Krakowa wcześniej i dokonują objazdu trasy, bo już potem w czasie trwania rajdu nie ma czasu na szukanie

Dalszy ciąg na str. 9

RAJDACY

Dokończenie ze str. 3

drogi po drogowskazach. Jest to zajęcie żmudne i nudne, a więc po powrocie z trasy chłopcy mają chyba prawo do godziwej rozrywki, co gwarantują im właśnie koleżanki Eweliny.

— Ten rajd to już nie to, co kiedyś — monologuje pan Jureczek — Bywało, że miał tu pan w tej kawiarni całą europejską czołówkę, a teraz przyjechało tylko trzech. Pinto nie wystartuje, bo zachorował, a Mucha przysłał telegram, że jeśli ten Włoch nie weźmie udziału w Polskim, to on, znaczy Mucha, też źle się czuje...

Atmosfera światowej imprezy przenika też w czasie Rajdu Polski do oficjalnych komórek organizacyjnych. W biurze prasowym dwaj koledzy dziennikarze uwijają się jak w ukropie, to oni załatwiają informacje dla innych. Kilku akredytowanych korespondentów ma pretensje, że nie wychodzą komunikaty z trasy, komuś nie załatwiono miejsca w hotelu, a wicekomandor przekonuje wszystkich, że on nie będzie nosił stolików pod maszyny do pisania, bo od tego są żurnaliści. Spora grupa działaczy zaangażowanych przy rajdzie na najwyższych szczeblach ma wreszcie okazję pokazać, jak wiele zależy od nich. Mają tę okazję raz w roku w czasie Rajdu Polski i skrzętnie ją wykorzystują. Wbrew zdrowemu rozsądkowi i ostrzeżeniom postanowili pokazać rajdowemu światu, że Rajd Safari można też zrobić między Bugiem a Odrą. No i zrobili XXXIII Rajd Polski.

— Ach, żeby pan widział, jak Marian Bień palnął w piach w Lasku Wolskim! — wita mnie wieczorem pan Jureczek. — Cały przód Fiata w strzępach, ale jatka zacznie się dopiero w nocy. Na razie zapraszam na jedną wódeczkę do cocktail-baru.

Czegóż ten barek w „Cracovii" nie widział? Za każdym razem w czasie Rajdu Polski cała jego otoczka pierwszą rajdową noc spędza właśnie w barze. Zawodnicy i serwisy są na trasie, a satelickie grupy startują do „mokrego etapu". Efektowne dziewczyny mogą nareszcie poprzytulać się do swoich rzeczywistych chłopców, którzy w czasie rajdu zezwalają swym narzeczonym na przelotne przecież przyjaźnie z zagranicznymi rajdowcami w zamian za halogenowe reflektory, kilka koszulek z napisem „Castrol". Na wysokich stołkach płyną opowieści: gdzie kto miał „dzwon" (czołowe zderzenie) z furmanką, jak Krzysiek przyjechał spod „Cracovii" pod „Orbis" w Zakopanem w 48 minut, jak było zabawnie, kiedy na tym parkiecie Jasio Z. wlał liderowi bandu całą setkę koniaku w saksofon. Każdy z tutejszych bywalców jest oczywiście serdecznie zaprzyjaźniony z Sobkiem, co oczywiście odpowiednio brzmi w barowym szmerku, choć nie ma nic wspólnego z prawdą, o czym wszyscy dobrze wiedzą.

Kiedy za grubymi storami wstaje nowy dzień, cały cocktail-bar pije gremialnie toast za tych, co... na trasie. Kończy się pracowity dzień rajdowej otoczki.

Na drugi dzień życie towarzyskie zaczyna się około południa. Z pokojów i z miasta spływają do hotelowej kawiarni nieco zmięci, ale pachnący „Old Spicem" młodzieńcy; dziewczyny są pod świeżym makijażem, gotowe do podjęcia nowych zadań.

A na trasie działy się niemniej emocjonujące rzeczy. Wysokie przeciętne prędkości założone przez organizatorów dziesiątkowały rajdowców systematycznie. Wiadomo było od początku, że walka o czołowe pozycje rozegra się między trzema załogami fabrycznymi. Liczyli się w tej rozgrywce tylko: J.L. Therier z A. Mahe w Renault Alpine, J. Warmbold i J. Todt oraz D. Paganelli i M. Russo w Fiatach 124 Rallye Abarth. Reszta była tłem, które w miarę upływu czasu coraz bardziej rozmazywało się w rajdowym pejzażu i na przydrożnych drzewach. M. Varisella urwał resor w Polskim Fiacie. A. Smorawiński zdewastował swojego Porsche Carrera, S. Brundza — as atutowy zespołu Moskwicza i świetny kierowca — wylądował na dachu po zablokowaniu kierownicy, ale najpoważniejszy wypadek miała sympatyczna załoga S. Fiedor i J. Chmielewski. Ich Trabant (!) wpadł w poślizg i uderzył w drzewo. J. Chmielewski doznał tak poważnych obrażeń, że jeszcze w czasie oddawania niniejszego numeru do druku walczył ze śmiercią! Ci, którym marzył się rajd na światowym poziomie, spali w tym czasie niewzruszonym snem sprawiedliwego w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku.

Po południu kończy się pierwszy etap Rajdu Polski. Wielu zawodników kręci się po „Cracovii" bez pośpiechu. To ci którzy na trasie mieli „dzwon" albo rozsypały się im wozy na piekielnie dziurawej trasie. Tylko 13 załóg z 62, które wystartowały, wyruszy wieczorem do drugiego etapu. I znów zacznie się „mokry etap" i znów nad ranem pity będzie toast za tych, co się gdzieś na trasie męczą.

Spotykam tych wspaniałych mężczyzn w kilku miejscach na starcie kolejnych prób. Już nie tacy skorzy do dowcipów i rozmów. Powieki opuchnięte, amarantowe oczy i olbrzymie zmęczenie. Do drugiego etapu wystartowało ich tylko 13, ale już wiadomo, że kolejna załoga, Sepp i Bernstain leżą w szpitalu, Komornicki uszkodził tylny most w Fiacie 125P — też się wycofał, a ze ścisłej czołówki odpadł też Paganelli z powodu defektu Fiata 124. Na 50 odcinku specjalnym szkolny błąd popełnia taki wytrwany lis jak Therier. Pobłądził i zmylił trasę — zostanie zdyskwalifikowany. Do mety snują się już tylko 3 załogi, mocno spóźnione, ale jeszcze w dwugodzinnej tolerancji. Pozostali turlają się, aby dojechać do Krakowa, są już poza klasyfikacją. Wreszcie przyjeżdżają na parking koło „Cracovii": przybity zmęczeniem i przegraną Therier, po nim też wypompowany ale zadowolony z wygrania rajdu Warmbold i zaraz po nim czarny koń tego rajdu — Egon Culmbacher — wieloletni kierowca fabryczny Wartburga. Maciej Stawowiak z Janem Czyżkiem też dowlekli Fiata 125P do mety i zdobyli trzecie miejsce. Reszta przekroczyła limity spóźnień, albo leży w szpitalach.

BOGUSŁAW KOPERSKI

WYNIKI: 1. J. Warmbold i J. Todt (Fiat 124 Rallye Abarth) 30126 pkt. i 20 pkt. do mistrzostw świata, 2. E. Culmbacher i W. Ernst (Wartburg 353) — 41045 pkt. i 15 pkt. do mistrzostw świata, 3. M. Stawowiak i J. Czyżyk (Polski Fiat 125P) — 44714 pkt. i 12 pkt. do mistrzostw świata. Reszty nie sklasyfikowano.