RUSZA BARDZO WOLNO...

Błażeja Krupę i Piotra Mystkowskiego przedstawiać bliżej nie trzeba. Pisaliśmy o nich niejednokrotnie. Od kilku lat najlepsza polska załoga w rajdach samochodowych, dziewiąta w ubiegłorocznych mistrzostwach Europy. Krupa zdobył za 1980 rok tzw. „Złotą Kierownicę" „Przeglądu Sportowego". Od dawna startują na różnych typach samochodów „Renault". W tych dniach przyprowadzili do kraju najnowszy model „Renault 5 Turbo".

Jeśli w tym roku jakieś nowe konstrukcje rajdowe nazwać będzie można rewelacją, są nimi bez wątpienia „Audi Quatro" i właśnie „Renault 5 Turbo". To pierwsze także z turboładowaniem ze względu na 4-kołowy napęd, jest lepsze na śniegu, na nawierzchnie szutrowe. „Renault" natomiast przewyższa „Audi" na nawierzchniach asfaltowych. „Turbo" prawie nie przypomina „Renault 5", na bazie którego został zbudowany. Silnik przeniesiony do środka, napęd zamiast na przednie, na tylne koła. Wymaga innej techniki jazdy.

Są dwa warianty tego samochodu — Błażej Krupa pokazuje poszczególne elementy pojazdu; seryjna z silnikiem o mocy 170 KM, takim jak ten, i o mocy 270 KM — tym samochodem jedzie obecnie w Rajdzie Monte Carlo fabryczny kierowca „Renault" — Jean Ragnotti. Pojemność 1394 cm sześc., co przemnożywszy przez współczynnik 1,4, bo taki jest wymóg regulaminu dla „Turbo" sprawia, że startować musi razem z „dwulitrówkami". Maksymalna szybkość 210 km na godzinę. Żeby mieć pojęcie, jakie „to" ma osiągi, trzeba się przejechać. Ulice do tego się nie nadają, pojedziemy na lotnisko na Bemowie — dodaje Błażej Krupa.

— Ruszać, niestety, trzeba bardzo wolno — słyszę objaśnienie, gdy siedzę już w środku — **w przeciwnym razie natychmiast można spalić sprzęgło. Dopiero jak obroty dochodzą do 4000, włącza się sprężarkę i ...**

Rzeczywiście. Ruszamy bodaj wolniej niż małym Fiatem, toczymy się kilkadziesiąt metrów, jestem wyraźnie zawiedziony, już otwieram usta, aby coś na ten temat powiedzieć, gdy raptownie zostaję wtłoczony w fotel, mam złudzenie jakby samochód wyjeżdżał spode mnie. Włączyła się sprężarka. Zerkam na szybkościomierz, już „setka" parę sekund później jest 150 km na godzinę, wreszcie 200. Hamowanie, redukcja biegów — zakręt. I tak parę razy. Mogę się przekonać, jak pojazd zachowuje się w różnych warunkach, na suchej nawierzchni i na ośnieżonej.

„RENAULT 5 TURBO", na którym Błażej Krupa... uczy się jeździć.
Fot. L. DZIKOWSKI

— Na starcie muszę wiele stracić — mówi Błażej — nie mogę też hamować silnikiem — to kolejne straty. Po puszczeniu gazu turbina jeszcze jakiś czas ma zbyt wysokie obroty i nie występuje, jak w konwencjonalnym silniku, efekt hamowania. Silniki ze sprężarką mają niewątpliwie wyższość nad gaźnikowymi, ale tylko jedną wadę — często zawodzą.

● **Gdy jeździłeś poprzednio „piątką", w silniku dosłownie nic się nie działo. Czy możesz być pewny, że z „Turbo" będzie podobnie?**

— Trudno odpowiedzieć. Ten silnik nie jest tak wysilony jak np. Ragnottiego. W tym cała nadzieja.

● **Podobno będziesz startować także na starej „renówce"?**

— W planie mam 6 startów na „Turbo": 4 w eliminacjach mistrzostw Europy, w Rajdzie Jugosławii, w Złotych Piaskach, w Polskim, Warszawskim oraz w 2 eliminacjach mistrzostw Polski: w rajdach „Elmot" i Wisły. Natomiast w 4 zaliczanych do mistrzostw Europy: Costa Brava, Dunaju, Halkidiki, Algarve — na tradycyjnej „piątce".

● **Skąd taki podział?**

— „Renault" jest zainteresowany w pokazywaniu „Turbo" w krajach Europy Wschodniej. Ma z niektórymi umowy handlowe, montowanie lub całe fabryki, jak np. w Jugosławii, Rumunii, czy Czechosłowacji, nie tylko samochodów osobowych, ale i ciężarowych. My ostatnio zakupiliśmy dla PKS ciężkie naczepy ciężarowe też z silnikami ze sprężarką. Prawdopodobnie na takim samym „Turbo" jak moje startować będzie Węgier Attila Ferjancz. Mniej więcej za miesiąc, po niewielkiej poprawce silnika, będzie silniejszy o około 30 KM.

● **Nie licząc momentu startu, który rzeczywiście jest bardzo wolny, „Turbo" ma imponujące osiągi, zapewne więc liczysz na znacznie wyższą pozycję w tegorocznych mistrzostwach Europy niż dziewiąta?**

— Oczywiście, ale trzeba zdawać sobie sprawę, że nie jest to maszynka do wygrywania i nie można oczekiwać po mnie samych zwycięstw. Orientujesz się przecież, czym jest dzisiejszy rajd, po jakich drogach prowadzi i co może spotkać załogę. Dla mnie dodatkowym utrudnieniem jest to, że raz będę startować samochodem z tylnym napędem, raz z przednim. Wymaga to stosowania zupełnie innej techniki jazdy. A gdy się pomylę...

● **...Lepiej odpukać!**

— Poza tym nie mam i nie będę miał samochodu treningowego. To też problem. A konkurencja nie śpi. Oprócz „Audi Quatro", także „Ford Fiesta" i „Fiat Ritmo" wyprodukowały już rajdowe modele „Turbo" z centralnie położonym silnikiem i napędem na tylne koła. Rywalizacja się zaostrza i nikt nie ma patentu na zwycięstwo.

Rozmawiał:

ANDRZEJ MARTYNKIN