

JAK ZDOBYLIŚMY 172 PUNKTY

Sezon zaczęliśmy od tego, że nie mogliśmy wjechać na górę...

Trudno było przewidzieć, że wczesną wiosną w Hiszpanii, na trasie Rajdu Costa Brava znajdzie się zlodowaciały śnieg. Jechaliśmy wtedy na czwartym miejscu, był to przedostatni odcinek specjalny, do mety już było 70 km, 48 prób poza nami. Podjazd nawet nie był taki łatwy, pomagali kibice, ale jedno auto za drugim, kręcąc paczkami kołami... zsuwało się w dół. No i w tym miejscu zakończył się nasz rajd. Co najmniej 40 pkt. przeszło nam o nosa.

Zaczęło się więc niezbyt pomyślnie.

Niebawem odebrałem z firmy nowy samochód. Było to wiatkowie Renault 5 Turbo. Trzeba było się nauczyć jeździć na tym pojeździe. Przede wszystkim znaczna zmiana mocy: ze 70 koni (95 kW) w R5 Alpine do 205 (150 kW) w Turbo. Główną zasadniczą różnicą to zamiana napędu z przedniego na tylny. A poza tym same zalety: mimo znacznie lepszych osiągów i większej prędkości maksymalnej, samochód dał mi się od pierwszego wejrzenia bezpieczniejszy.

Uczylem się jeździć tym autem na Rajdzie Jugosławii. Okazało się, że nie taki diabeł straszny... Doprowadziliśmy razem z Piotrem Mystkowskim na pierwszym miejscu do mety i zdobyliśmy pierwsze 20 punktów do mistrzostw. Wciąż cały czas deptał nam po piętach Węgier Atilla Ferjancz, który też startował w Renault, ale tym razem w modelu Alpine. Osobiście cieszyłem się, że udało mi się go pokonać, bo mieliśmy już od dawna ze sobą sportowe rachunki.

Do rewanżu doszło na początku maja na **Rajdzie Złotej Kopy**. Był to rzeczywiście dobrze zorganizowany rajd, chyba najlepszy obecnie w krajach naszej części Europy, no i wymieniona obsada: startował Włoch Adartico Vudafieri, który zresztą nie opuszcza żadnej ważniejszej imprezy, był jego rodak Zanussi, no i mój przyjaciel, ale i rywal – Węgier Atilla Ferjancz. Pogoda była prawdziwie wiosenna – lato bez przerwy, trasy były rozmiękłe. Na szóstym OS-ie uszkodziłem tylną oponę. Warto wiedzieć, że jest to walec o szerokości ok. 40 cm, pochodzący z samochodu wyścigowego, niestety, takie koło nie mieści się w samochodzie, więc jako zapasowe wzięliśmy znacznie węższe koło przednie. Błyskawicznie wymieniliśmy je z Piotrem na tylne koło i takim śmiesznym samochodem z trzema wąskimi kołami i jednym szerokim dojeżdżaliśmy 4 kilometry do mety OS-u. Ponieważ znacznie zmniejszył się prześwit „renówki”, szorowaliśmy całą trasę płytą po kamieniach. W efekcie straciliśmy 5 minut, nie trzeba było zadowolić w rajdzie czwartym miejscem, bo było jednak jednoznaczne z 30 punktami. Wygrał najlepszy mistrz Europy – Vudafieri, Ferjancz był drugi, Zanussi trzeci.

Kolejną okazją do zdobycia punktów mistrzowskich był węgierski **Rajd Dunaju**. Trasa była tradycyjnie „dziurawa”, a takie warunki Turbo się nie nadaje. Jechaliśmy więc wolno. Wszystko wypadło nieźle, ale jednak tym razem wygrał Ferjancz, chociaż startował takim samym samochodem, był od nas szybszy. Trzeba było zadowolić się drugim miejscem, które jednak dawało 30 punktów.

Zresztą myślami byliśmy już przy **Rajdzie Polskim**. Turbo było wymienione, przygotowane, znajome trasy stwarzały problemy, a i brak ograniczeń serwisowych na własnych odcinkach też stwarzał warunki do uzyskania jak najlepszego wyniku. Jednak w lipcu bieżącego roku nie było atmosfery rozgrywania rajdów, kilometrowe kolejki przed stacjami benzynowymi w pełni sezonu nie stwarzały klimatu do przeprowadzenia imprezy. Rajd odwołano a kilkadziesiąt punktów, które można było zdobyć, znowu przeszło koło o nas.

Myślę, że zbyt późno zdecydowano się na odwołanie imprezy, bo ledwo zdążyliśmy ze zgłoszeniem na **Rajd Polski**, który miał być rozgrywany w tym samym terminie co poprzedni, w Polsce. Na trening też było niewiele czasu. Udało nam się jednak objechać wszystkie próby startowe, ale przyznać trzeba, że było to trochę na chybcika. Na efekty nie trzeba było długo czekać – Turbo było „rakieta”, nad którą niestety udało mi się na jednym odcinku specjalnym całkowicie zniszczyć. Inne regulacje powodowały, że na niższych odcinkach samochód nie chciał wcale zbyt szybko się poruszać, ale po przekroczeniu pewnej granicy nagle dostawał „ściekłego przyspieszenia”. I tak właśnie te blisko 230 km przyniosło nas na wirażu jednego z OS-ów. Piruety na tym odcinku wywołały zachwyt widzów, a ja ratowałem się jak mogłem, po poboczach, rowach, aby wrócić na jezdnię... W końcu udało mi się przetrwać, choć zdepresjonowany. Zdałem sobie sprawę, że jeszcze nie w pełni panuję nad nową maszyną. Ukończyliśmy ostatecznie rajd na trzecim miejscu, za Włochem Droogmansem, który startował na fabrycznie przy-



gotowanym Fordzie Escorcie, znowu za Ferjanczem, który już zdecydowanie prowadził z nami w tegorocznej rywalizacji. Ale 24 punkty też były cenne.

Zaczęliśmy już kalkulować szanse, szykując się do Rajdu Warszawskiego, rozgrywanego przecież przed własnymi kibicami, jednak rajd odwołano. Przyczyny: jak wyżej, tyle że był to sierpień.

Pojechaliśmy więc szukać szczęścia i punktów do Grecji, na tamtejszy Rajd Halkidiki, prowadzący zresztą częściowo trasami słynnego rajdu Akropolu.

Obsada była znakomita, ale i wysoki współczynnik (4) dawał sporo punktów, nawet po zajęciu dalszych miejsc. Zadowoliliśmy się trzecim miejscem i 48 punktami. Wygrał tę imprezę, wiodącą bezdrożami, Vudafieri, pieczętując swój tegoroczny sukces, przed Grekiem Moschousem w Datsunie Violet 210, takim samym jaki wygrał Rajd Safari w latach 1979-1981.

Zdał mi się, że może się udać w tym sezonie zajęcie miejsca w pierwszej piątce rajdowców Europy. Za-

proponowaliśmy Polskiemu Związkowi Motorowemu starty po dalsze punkty na portugalskim Rajdzie Urbibel Algarve i hiszpańskim Cataluna. Gdy się okazało, że z finansami krótko i dano nam do wyboru tylko jedną imprezę – zdecydowaliśmy się na start w Portugalii. Większe szanse mieliśmy – jak się wydawało – na portugalskich bezdrożach w porównaniu z hiszpańskimi asfaltami. Wybór był trafny, ale na miejscu okazało się, że nie tyle bezdroża co kurz (patrz zdjęcie) i kamienie utrudniały przejazd. Od czterech tygodni na terenie rajdu przeprowadzanego w południowej Portugalii nie padał deszcz. Na trzecim OS-ie przecięliśmy obrzeże opony, zmieniliśmy koło na trasie i po pierwszym etapie wyładowaliśmy na... 13 miejscu. Nie trzeba było jednak się załamywać, rajd się dopiero zaczynał. Po drugim etapie byliśmy już w punktowanej ósemce, a gdy na trzecim etapie pojechaliśmy szybciej (choć wciąż bardzo uważając na duże kamienie!) i większość załóg odpadła z imprezy, na mecie wyładowaliśmy ostatecznie na czwartym miejscu z 20 punktami.

Dobre i to, bo pod sam koniec sezonu, mając 172 punkty udało nam się zająć szóste miejsce.

Opowiadali: **BŁAŻEJ KRUPA**
i **PIOTR MYSTKOWSKI**
Notował: trop
Fot. P. Slick – Jarosław Majka

KLASYFIKACJA RAJDOWYCH MISTRZOSTW EUROPY*

- | | |
|----------------------------|------------|
| 1. Adartico Vudafieri (I) | - 420 pkt; |
| 2. Jean Claude Andruet (F) | - 320 pkt; |
| 3. John McRae (GB) | - 232 pkt; |
| 4. Atilla Ferjancz (H) | - 230 pkt; |
| 5. „Tony” (I) | - |
| 6. Błażej Krupa (PL) | - 172 pkt; |

* wg stanu na 15 listopada 1981.