

SZTANDAR MŁODYCH  
14.02.92

**"Dachowałem" tylko 4 razy. Mój ówczesny pilot, Błażej Krupa, 14 razy.**

**Jeden raz przewróciliśmy się razem.**

- Dzisiaj, tj. 14 bm., w samym centrum Warszawy, w najnowocześniejszym, a zarazem najelegantszym Domu Towarowym "Pewexu" przy ulicy Złotej otworzył pan swój kolejny autoryzowany salon sprzedaży Opla. Skąd pomyśł, aby handlować tą właśnie marką samochodu?

było jeszcze żadnych rejestracji próbnych, więc pomalowana w ochronne kolory amfibia miała numery rejestracyjne... Wehrmachtu.

Przy wjeździe do Wrocławia zatrzymał mnie patrol milicyjny. Mając przed nosem lufę karabinu, długo i namiętnie musiałem tłu-

sić Krakowskiej i w wieku 26 lat jako nikomu nie znany zawodnik wystartowałem w jednym z rajdów zimowych. Utytułowani mistrzowie i ja też startowaliśmy na Simcach Aronde. Pojechałem wtedy na całość i wygrałem ten rajd na klasyfikacji generalnej. Pamiętam, że starzy wyjadacze, których

niekiedy 1500 ccm w rajdzie Monte Carlo.

Trasa rajdu była piekielnie trudna i nie obyło się bez "dachowania". W efekcie tego wypadku jechaliśmy wraz z pilotem ponad 700 km bez przedniej szyby - dalej ścigając się z rywalami. Ale żeby statystyka była pełna, to w całej

# Gwarancja dojechania do mety

**Z KRZYSZTOFEM KOMORNICKIM, mistrzem rajdowym, autoryzowanym dealerem Opla w Polsce, rozmawia Krzysztof Żak.**

- Będąc długie lata kierowcą rajdowym, miałem okazję dokładnie poznać wady i zalety produktów wielu renomowanych firm samochodowych. Zaczynałem starty w rajdach od Simci Aronde, potem był jeszcze jeden model Simci, BMW 700, Morris Cooper, Alfa Romeo, BMW 1600. Następnie przesiadłem się na Renault Gordini, na którym wygrałem w 1968 roku Rajd Polski zaliczany do Mistrzostw Europy, potem był jeszcze model Alpine i wreszcie Opel.

Dzisiaj może zabrzmi to reklamiersko, ale był to pierwszy z moich rajdowych wozów, który okazał się po prostu niezawodny. Gwarantował dojechanie do mety.

- Czy Opel był również pierwszym samochodem, na którym przyszedł rajdowiec szlifować swoje umiejętności?

- Z moim pierwszym - nazwijmy go - samochodem związana jest zabawna historia. Otóż w 1948 roku pojechałem na tzw. ziemie odzyskane i kupiłem tam poniemiecką... amfibię z silnikiem Volkswagena. W tym czasie nie



maczyć funkcjonariuszom, że nie jestem zablakany wehrmachtowcem. Miałem wtedy 17 lat i - przyznaję - nie posiadałem jeszcze prawa jazdy.

- Karierę sportową rozpoczął pan od uzyskania dyplomu architekta...

- Rzeczywiście, ukończyłem Wydział Architektury Politechniki

pokonałem, dosłownie wyrwali mi zamek pokrywy silnika, aby przekonać się, czy silnik mojego wozu nie został dodatkowo wzmocniony

- Największy sukces i największa porażka?

- W 1971 roku wystartowałem wraz z pilotem Błażem Krupą na seryjnym polskim Fiacie 125 z sil-

swojej karierze sportowej dachowałem tylko 4 razy, mój ówczesny pilot Błażej Krupa 14 razy. Jeden raz przewróciliśmy się razem.

- Był pan wówczas najlepszy ze startujących w tym rajdzie polskich kierowców. Wyprzedził pan nawet Sobiesława Zasadę.

- Potwierdzam ten fakt. Był on zarazem moim sukcesem i porażką. Wśród 240 załóg było kilkudziesięciu utytułowanych mistrzów, "dosiadających" samochodów o mocy silnika często trzy razy większej od naszego fabrycznego Fiata. Mimo to od samego początku rajdu, po każdym odcinku, mieściliśmy się w pierwszej dwudziestce klasyfikowanych załóg. Mieliśmy ogromną szansę na dobry, znaczący wynik!

W swojej karierze sportowej brałem udział w 140 międzynarodowych rajdach i wyścigach samochodowych. Jednak nigdy nie jeździłem na tzw. wynik rajdu, nie biłem się o miejsce na podium. Dużo imprez kończyłem przed metą. Moją największą pasją było

ściganie się, szczególnie na odcinkach specjalnych (OS).

- Po zakończeniu kariery sportowej przyszedł czas na biznes.

- Na sport automobilowy poświęciłem ćwierć wieku. To wyjątkowo dużo w życiu jednego człowieka. Od 12 lat jestem polskim przedstawicielem największej niemieckiej hurtowni samochodowych części zamiennych "Wessels". Mam też spory udział w sprzedaży wyrobów francuskiego concernu "Elf" na terenie Polski.

Od kwietnia 1991 roku jestem autoryzowanym dealerem Opla z dwoma salonami sprzedaży w centrum Warszawy i stacją dystrybucyjno-serwisową na ul. Stalingradzkiej przy FSO. Tam też znajduje się centralny magazyn części zamiennych. W najbliższym czasie powstanie w stolicy nowoczesne centrum handlowo-serwisowe Opla, czyli solidne zaplecze dla samochodów sprzedawanych przez Komornickiego.

- Piątkowe otwarcie salonu Opla zbiegło się w czasie z polską promocją najnowszego modelu Astry. Czy jest to godny następcą produkowanego od kilkunastu lat Kadetta?

- Astra jest samochodem nowej generacji. Do jego standardowego wyposażenia wprowadzono elementy montowane w innych samochodach za dodatkową opłatą.

Wszystkie Astry są także odporniejsze na boczne uderzenia niż większość seryjnych wozów. Użytkano to przez wzmocnienie drzwi podwójnymi rurami stalowymi. Astry zostały także wyposażone w tzw. aktywne pasy bezpieczeństwa. Dzięki urządzeniom zaciągającym, pasy napinają się dodatkowo podczas zderzenia. Samochód jest zwrotny i świetnie trzyma się nawierzchni.

Fot. JERZY JANKIEWICZ