Rajd Monte Carlo '75 bez zawodników Automobilklubu Krakowskiego

Właściwie świadomie popełniam pewną niekonsekwencję, pisząc szerzej o dokonaniach M. Bienia, R. Nowickiego i J. Dobrzańskiego. Byli bowiem od roku członkami Automobilklubu „Stomil" w Dębicy. Dwaj ostatni zmierzali ku końcowi pięknej kariery sportowej, a M. Bień jeszcze nie wiedział, że zakończy ją dość niespodziewanie. Wszyscy jednak byli Krakusami, tu mieszkali, tu uczyli się jeździć i w klubie krakowskim odnosili największe sukcesy. Na gruncie krakowskim ukształtowały się ich umiejętności i z tym środowiskiem związani byli towarzysko i emocjonalnie. Żadna zmiana barw klubowych o motywacjach komercyjnych nie mogła pozbawić ich korzeni, z których wyrosły ich piękne kariery sportowe. Był rok 1975 i liczna ekipa w biało-czerwonych Polskich Fiatach 125 w wersji „Monte Carlo" stawiła się na starcie w Warszawie. Do Monte Carlo jechały załogi w składzie M. Varisella – Janina Jedynak, R. Mucha – R. Żyszkowski, M. Bień – A. Turczyński, M. Stawowiak – J. Czyżyk, R. Nowicki – W. Schramm, T. Ciecierzyński – Różański. Jako sprawozdawca telewizji w Polskim Fiacie 126p jechał S. Zasada z L. Bielakiem. Tegoroczna trasa XLIII Rajdu Monte Carlo na terenie Polski liczyła blisko 2000 km i prowadziła z Warszawy przez Gdynię, Szczecin, Zieloną Górę, Wrocław, Kraków, Zakopane. Polskie drogi były łaskawe dla zawodników startujących z Warszawy, spośród osiemnastu aut tylko jedno nie przekroczyło granicy na Łysej Polanie. We Francji w miejscowości Gap łączyły się wszystkie trasy. Tam po 75 godzinach jazdy non stop dojechało 90 samochodów ze 119, które wystartowały do XLIII Rajdu Monte Carlo. Od tego miejsca zaczął się już prawdziwy rajd. Już na ulicach Gap policja bez litości „strzygła" nawet swoich zawodników przy przekroczeniach szybkości zaledwie o 10 km/h. Na pierwszych odcinkach specjalnych z Gap do Monte Carlo wypadli z trasy i rajdu Andruet i Pinto. Polskie załogi, z wyjątkiem R. Nowickiego, któremu zdefektowało auto, jechały w komplecie. Do Monaco dotarł też S. Zasada, ale był bardzo zmęczony jazdą w „Maluchu" – no cóż, minęło kilka lat, gdy szalał na tych trasach w Steyr Puchu. Cztery OS-y w drodze z Gapdo Monaco ustawiły klasyfikację. S. Munari na Lancii Stratos wygrał trzy z czterech OS-ów i prowadził w rajdzie. W polskiej ekipie najlepiej jechała załoga M. Bień – A. Turczyński – zajmowali 21 m., ze stratą 13 min. i 15 sek. do Munariego. Do prasy krakowskiej napływały wciąż aktualne wiadomości z Monaco, byli tam dwaj dziennikarze z Krakowa: M. Alber i A. Kurzius, niegdyś zawodnik, wielki pasjonat tego sportu i działacz Automobilklubu Krakowskiego. Dlatego też poranna „Gazeta Krakowska" z dn. 21.01. podawała już rewelacyjne wiadomości, że po starcie do II etapu, który nastąpił o godzinie 21.00 dnia poprzedniego, pierwszy odcinek specjalny wygrała załoga M. Bień – A. Turczyński. Ale stawka zawodników ciągle się tasowała. Również w zespole polskim. Na lidera na II etapie wysunęła się załoga M. Stawowiak – J. Czyżyk, która awansowała na 13 m. w klasyfikacji generalnej. M. Bień z A. Turczyńskim spadli na 23 miejsce. Fatalny wypadek przydarzył się załodze M. Varisella – Janina Jedynakowa. Po 12 OS-ach zajmowała ona wysokie 14 miejsce i już na trasie dojazdowej do Monaco po wypadku wycofała się z rajdu. Defekty wykluczyły T. Ciecierzyńskiego i R. Muchę i w ten sposób na mecie II etapu znalazły się tylko, a może aż dwie załogi w Polskich Fiatach 125p. Sukces jak na razie był niewątpliwy – dwa Polskie Fiaty na wysokich miejscach wśród 43 samochodów dopuszczonych do III etapu, tego jeszcze nie było. Dziewięć OS nocnej jazdy miało ustalić ostateczną klasyfikację. Emocje były bardzo duże, bowiem różnice dzielące zawodników nie przesądzały jeszcze ostatecznego wyniku i mogły nastąpić poważne przetasowania w ścisłej czołówce rajdu. Zawodnicy byli już jednak bardzo zmęczeni, a auta sfatygowane. Zaczęli pierwszą pętle bardzo ostro, ale już w drugiej i trzeciej wyniki były zdecydowanie gorsze. Czołówka przyjęła do wiadomości i zaakceptowała stan klasyfikacji. Podobną taktykę wyznaczył szef ekipy polskiej A. Jaroszewicz – zachować stan posiadania, było wytyczną dla załogi M. Stawowiak – J. Czyżyk, M. Bień – A. Turczyński. Zawodnicy mają jednak swoją ambicję i mało obchodzą ich wzorce kolarskiego peletonu. Rywalizację podjął M. Bień i na pierwszym OS-ie był lepszy od M. Stawowiaka, by na następnym ustąpić pola konkurentowi. Ekipa polskich dziennikarzy zgromadzona w Biurze Prasowym przeżywała spore emocje, gdy przez długi czas po 5 OS-ie na tablicy nagle brakowało wyniku M. Stawowiaka. Gdy domysły były z rodzaju najczarniejszych i gdy wreszcie pojawił się wynik, był o 5 min. gorszy od wyniku, jaki osiągnęła grupa zawodników, w której konkurował M. Stawowiak. Dopiero wtedy na trasę wyruszył szef ekipy A. Jaroszewicz. Tymczasem M. Stawowiak odnalazł swój rytm jazdy, poprawiając wynik z próby na próbę, do tego stopnia, że awansował nawet na 11 miejsce. *„Forma, jaką zaprezentował w czasie decydującej batalii, była imponująca. Atakował bez przerwy. Na jednym z odcinków jazdy okrężnej, gdzie było niezwykle ciasno jeśli chodzi o limit czasu, „złapał" jednak 4 min. spóźnienia. Jak sam później stwierdził, nie było żadnych możliwości jechać szybciej. Zresztą spóźnienia, poza prowadzącym w imprezie Munarim na Lancii Stratos i Mikkolą na Fiacie Abarcie, zanotowali wszyscy"*. Tak relacjonował obecny w Monte Carlo Jerzy Jankiewicz dla Przeglądu Sportowego. Nie mniej, a może jeszcze bardziej ambitnie jechała załoga M. Bień – A. Turczyński. Ich jazda może być opisywana tylko słowami najwyższego uznania. Znakomita jazda na odcinkach specjalnych niestety niweczona była licznymi usterkami w samochodzie. Pierwszy defekt nastąpił już na I etapie. W wozie pękła linka sprzęgła. Po tym pechowym odcinku stracił 8 minut. Na następnych OS-ach zdefektowała pompa benzynowa i znów strata kolejnych 12 minut i spadek z 20 miejsca na 57. Potem już było lepiej i na sześciu odcinkach specjalnych M. Bień awansował o... 30 miejsc!!! Na III etapie M. Bień pojechał „va banque". Na 4 i 7 Os-ie plasował się na 9 m., ze stratą do Munariego zaledwie 2 minuty. Marian Bień jednak nie poddawał się złemu losowi, za każdym razem podejmował walkę do granic możliwości i... odrabiał straty sekunda po sekundzie, by w końcu awansować aż o siedem miejsc na XVI pozycję w klasyfikacji generalnej. Doprawdy, niezwykły to był skok, by zawodnik w III etapie w „noc długich noży" – jak o nim mówiono – awansował o siedem miejsc i to ze środka stawki. Duże brawa – po latach – dla polskich załóg M. Stawowiaka – J. Czyżyka (XII m. w klasyfikacji generalnej) i M. Bienia – A. Turczyńskiego. Przed nimi plasował się inny świat samochodów ze zwycięzcą rajdu S. Munarim w „Stratosie" - „potworze" 300-konnym, świat Fiatów Abarthów, Alpine Reunault A 110, Porsche Carrera, BMW 2002

TI. W kategoriach „ludzkiego" sprzętu byli najlepsi! Niezwykle miła uroczystość, traktowana z honorami jak dla zwycięzcy XLII Rajdu Monte Carlo, spotkała Aleksandra Sobańskiego i Adama Wędrychowskiego – zwycięzców w kategorii Chevronne (weteranów R MC); grano Mazurka Dąbrowskiego. Miał pan Aleksander swoje minuty szczęścia za wiele lat startów i działalności dla Automobilklubu Krakowskiego Trudno byłoby je przecenić szczególne w końcu lat pięćdziesiątych po odrodzeniu Automobilklubu Krakowskiego. Postać to była barwna na gruncie krakowskiego sportu samochodowego, postać o nietuzinkowej inteligencji, jakich niewiele pojawiło się w historii automobilizmu i sportu samochodowego. Po emigracji do Austrii powrócił do kraju. Zmarł przedwcześnie, żegnany przez licznych przyjaciół. Spoczął na zawsze w Zagórzanach koło Gorlic. Tam bowiem do dzisiaj stoi okazały, chylący się ku ruinie pałac Aleksandra hr. Sobańskiego. Nie mogę tylko zrozumieć, dlaczego zabrakło sztandaru Automobilklubu Krakowskiego, w barwach którego zdobył wielokroć tytuły mistrza Polski – jakie czasy takie obyczaje, smutne to i zarazem żenujące.