

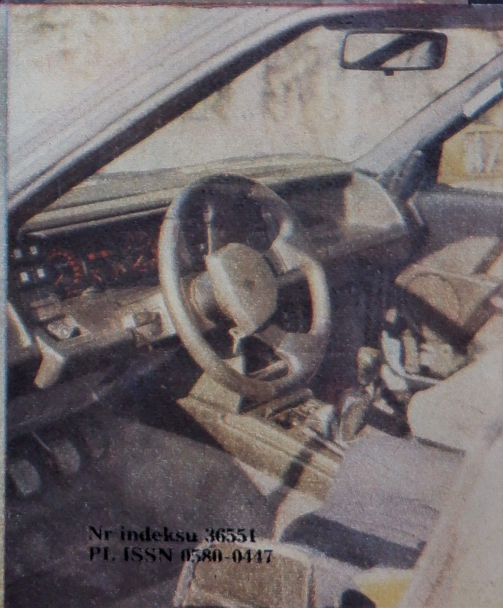
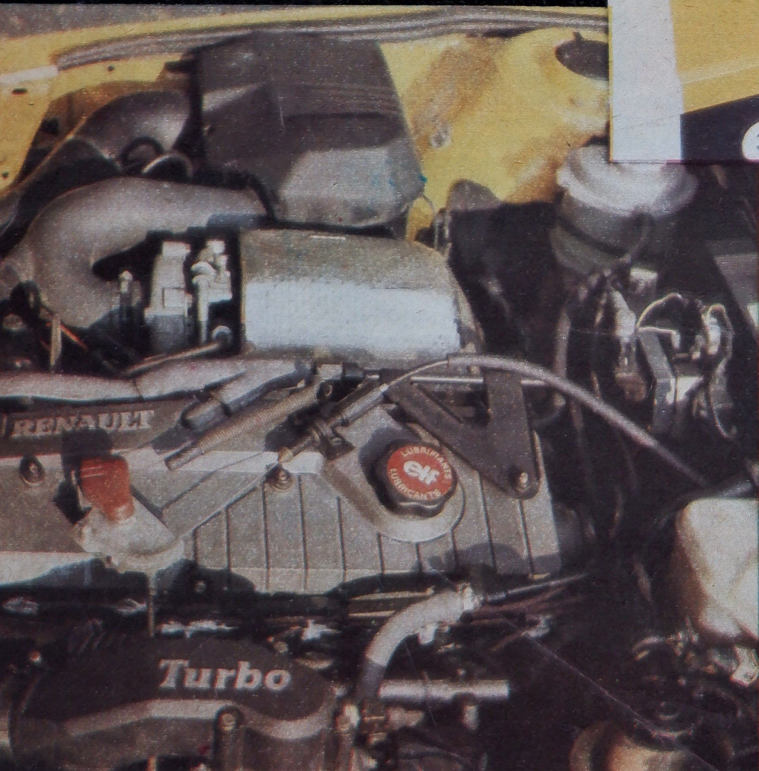


KIEROWCA I SAMOCHÓD

„Nie zmienia się starych żon”

- Aż wstyd się przyznać, ścigam się już prawie dwadzieścia lat - mówi Błażej Krupa, bodaj że najbardziej doświadczony nasz zawodnik rajdowy. - Poważne starty do Mistrzostw Polski rozpocząłem już w 1969 roku. Jeździłem wówczas Fiatem 124 Sport, po roku przesiadłem się na miejsce pilota do Renault Alpine kierowanego przez Krzysztofa Komornickiego. Samochodem tym zresztą pojechałem... do ślubu, stąd też być może moja późniejsza sympatia do pojazdów tej firmy. Po kilku latach przesiedliśmy się wspólnie z Krzysztofem do Polskiego Fiata 125p i dopiero w 1974 roku już jako kierowca zacząłem samodzielne starty w ekipie fabrycznej Renault. Samochodom tej firmy wierny jestem zresztą do dzisiaj. Nawet w 1987 roku kiedy Renault przeży-

Dokończenie na str. 21



„Nie zmienia się starych żon”

Dokończenie ze str. 24

wało kłopoty finansowe i mniej inwestowało w sport, nie zdecydowałem się na zmianę. Przypomniało mi się wówczas francuskie przysłowie, które powiedział mi kiedyś szef Działu Rajdowego Renaulta Patrick Landon „nie zmienia się starych żon”. Pozostałem więc wierny Renault. Muszę zresztą przyznać, że współpraca nasza traktowana była przez obie strony bardzo poważnie.

Szereg udoskonaleń samochodów rajdowych (część z nich trafiło nawet do produkcji seryjnej), sprawdzałem w pojazdach, na których startowałem między innymi w Polsce. Zdarzało się bowiem, że rozwiązania, które z powodzeniem przechodziły testy wytrzymałościowe na drogach Francji i innych krajów Europy Zachodniej – na polskich drogach nie wytrzymywały. Przykładem tego może być ewolucja jaką przeszło Renault 11 Turbo. Pierwszą wersją tego samochodu rozpocząłem starty w 1984 roku. Wszystkie jego elementy, które ulegały uszkodzeniu lub też zbyt szybko się zużywały były natychmiast przekazywane z dokładnym opisem do Francji.

Po dwóch latach prób i doświadczeń Renault 11 Turbo „przepoczwarzyło” się w samochód wytrzymały i niezawodny. W podobny sposób po-

traktowano moje starty w Renault 21 Turbo w grupie N, w sezonie 1988. Dotychczas samochód ten ścigał się niemal wyłącznie po bardzo dobrych asfaltowych nawierzchniach, niewiele było doświadczeń jak zachowuje się na drogach mocno dziurawych. Dopiero ubiegły sezon pozwolił na określenie niezbędnych zmian.

Renault 21 Turbo jest samochodem nowej ge-



neracji – wygodnym, szybkim, bezpiecznym ale dość skomplikowanym, a im bardziej urządzenia skomplikowane tym więcej w nim elementów mogących się zepsuć. Parametry samochodu, którym jeżdżę, są takie same jak setek pojazdów masowo użytkowanych we Francji. Moc jego dwulitrowego (1995 cm³) silnika wynosi 129 kW przy 5200 obr./min., zaś moment 275 Nm przy 3000 obr./min. Jest on oczywiście turbodoładowany, przy czym zastosowano sprężarkę Garrett T3 z podwójną chłodnicą powietrza, pozwalającą na obniżenie jego temperatury ze 130 do 60°C. Silnik wyposażony jest ponadto w układ kontroli sterujący zarówno kątem wyprzedzenia zapłonu jak i wtryskiem paliwa. „Mózgiem” układu jest mikroprocesor zbierający dane o ciśnieniu w kolektorze ssącym, uchyleniu przepustnicy, prędkości obrotowej silnika i wielu innych. Na ich podstawie dobierany jest optymalny kąt wyprzedzenia zapłonu i czas wtrysku paliwa. W cylindrach u-



mieszczone są ponadto czujniki spalania detonacyjnego. W oparciu o ich sygnały mikroprocesor tak dostosowuje chwilę zapłonu i ciśnienie w kolektorze ssącym, aby nawet podczas zasilania silnika paliwem o niższej liczbie oktanowej nie dochodziło do spalania detonacyjnego.

Moment silnika przenoszony jest na koła przednie poprzez pięciostopniową skrzynię biegów. Jest ona bardzo dobrze dobrana, ale do jazdy na co dzień, natomiast dla celów sportowych jest ona „za długa”. Projektowana bowiem była do szybkiej jazdy (prędkość maksymalna samochodu to 230 km/h) po autostradzie przy niezbyt wysokich obrotach silnika. Taki dobór przełożeń sprawił, że podczas startów na rajdach w Polsce używałem właściwie tylko trzech pierwszych biegów, gdyż na trójce prędkość dochodziła do 150 km/h. Przy tej szybkości w samochodzie specjal-

Dokończenie na str. 22

„Nie zmienia się starych żon”

Dokończenie ze str. 21

nie przygotowywanym do rajdów powinien już być włączony bieg piąty a zestopniowanie pozostałych winno umożliwiać właściwe wykorzystanie (do jazdy sportowej) charakterystyki silnika.

Firma Renault przygotowuje model 21 Turbo w grupie A (pojazdów dostosowanych do wymagań sportowych) i wówczas jest on wyposażony w odpowiednią skrzynię biegów podobnie zresztą jak i w mechanizm różnicowy o zwiększonym tarciu wewnętrznym. W moim seryjnym samochodzie, niestety, go nie ma, przeto zdarza się i to nawet na oponach wyścigowych, że po wciśnięciu pedału gazu do oporu koła ślizgają się – również na asfalcie. Z tym należy się jednak pogodzić startując w grupie N samochodem praktycznie seryjnym, jeśli nie liczyć zabezpieczeń w postaci pałąków bezpieczeństwa, specjalnych pasów i fotela kierowcy. Z rzeczy nieseryjnych w samochodzie mam zamontowane jeszcze sportowe amortyzatory Bilsteina oraz płytę podsilnikową, chroniącą zespół napędowy przed uderzeniami podczas jazdy po nawierzchniach szutrowych.

Nawet najlepszy samochód nie zapewni jednak sukcesu jeśli nie wspomaga go zespół mechaników zwanych popularnie serwisantami. Przykładem tego niech będzie Attila Ferjancz – zdecydowanie najlepszy kierowca rajdowy w krajach socjalistycznych. Jego klub Volan (odpowiednik naszego P.K.S.) postawił do jego dyspozycji dużą stację obsługi wraz z dwunastoma na stałe zatrudnionymi mechanikami, którzy jeżdżą wraz z Ferjanczem na wszystkie zawody od kilkunastu lat. Ja co prawda od 1974 roku sprzęt do uprawiania sportu motorowego tj. samochody, opony, oleje i części zamienne dostaję dzięki umo-

wie PZMotu z firmą Renault. Jednak całą ekipę muszę zorganizować sam. Tym różnimy się od profesjonalistów, choćby węgierskich, że mój zespół działa, i zawsze działał, na zasadach wyłącznie koleżeńskich. I gdyby nie pomoc tych bezinteresownie pracujących ludzi, nie mógłbym startować. A tak przez te dwadzieścia lat ścigania się zdobyłem kilkanaście tytułów mistrza Polski zarówno w rajdach jak i wyścigach. Ze wstydem muszę przyznać się jednak, że nie prowadzę ścisłych rachunków mych osiągnięć. Na dodatek parę lat temu większość moich pucharów i innych trofeów zostało skradzionych. Miałbym więc na koniec prośbę do kibiców – czytelników Motoru – jeśli ktoś spotkał puchar z plaketką, na której wygrawerowane jest moje nazwisko będę bardzo wdzięczny za informację.

Spisał:
RYSZARD CYDEJKO
fot. J. Fidusiewicz; W. Borewicz

