

# Dwóch z R-5

Zastaliśmy ich w garażu. Jeden grzebał w silniku, drugi sprawdzał podwozie i zawieszenie. Obaj umorusani, zapracowani, ale — jak mówią to co się zrobi samemu, z reguły nie nawala, bo się ma stuprocentową pewność, że dokręciło się najmniejszą nawet śrubkę.

Technik mechanik i docent, doktor habilitowany ekonomii, członek PAN (jeden z najmłodszych). Łączy ich umiłowanie samochodu, żyłka sportowca i pracowitość. Te elementy przyniosły efekt niespodziewany: Jerzy Landsberg i Marek Muszyński z Automobilkłubu Warszawskiego wywalczyli w tym roku tytuł rajdowego mistrza Polski w klasie do 1300 ccm grupa I, a Jerzy Landsberg dodatkowo mistrzowską szarfę w wyścigach samochodowych i — co było największą niespodzianką — tytuł mistrza wszechklas. A wszystko na jednym samochodzie, seryjnym „Renault 5 LS”.

— Czy już przygotowujecie się do Rajdu Warszawskiego, przecież to jeszcze cały mie-

siąc do startu?

— Do każdego rajdu przygotowujemy się z wyprzedzeniem, nie odkładamy na ostatnią chwilę. Nasze sukcesy, to efekt wyłącznie pracy i konsekwentnej realizacji planów, a nie cudownego samochodu, szczęścia przy równoczesnym pechu przeciwników.

— Aż się wierzyć nie chce, że tegoroczne wyniki zostały osiągnięte na całkowicie seryjnym samochodzie. Miałeś co do tego wątpliwości rywal, ich protesty okazały się jednak bezpodstawne. Komisja rozbiórka silnika nie wykazała żadnych nieprawidłowości.

Jerzy Landsberg: — Na tym samochodzie startowaliśmy w rajdach i wyścigach, na nim odbywaliśmy wszystkie treningi i używam go do codziennej jazdy. Jedyny defekt jaki się zdarzył, to — jeszcze podczas gwarancji —

półoska. Poza tym nic nie nawaliło. Może to dziwić, ale tak jest narządowo.

Marek Muszyński: — Okazuje się, że sport samochodowy można z powodzeniem uprawiać i na normalnym samochodzie, bez kosztownych przeróbek i usprawnień. Właśnie w preferowaniu współzawodnictwa podczas mistrzostw Polski na seryjnych samochodach widziałbym przyszłość sportu rajdowego w kraju. I tu ludzi stać na pełne przygotowanie samochodu w II grupie, w której dopuszczalne są daleko idące przeróbki, skoro koszt ich sięga ceny drugiego samochodu? Zaledwie kilku.

— Jaką korzyść daje wam uprawianie sportu samochodowego poza satysfakcją z osiągniętych wyników?

J.L. — Mnie uczy karności, dyscypliny, powoduje podniesienie umiętności, co nie jest bez wpływu na bezpieczeństwo w jeździe codziennej.

M.M. — Poza elementami wymienionymi przez Jurka, mnie daje możliwość poszerzenia wiedzy technicznej, której jako humanista nie miałem za wiele. A obu nas uczy wzajemnego zaufania do siebie w każdej sytuacji. Jurek najpierw terminował jako pilot u Komornickiego i Krupy zanim sam zasiadł za kierownicą. Ja teraz uczę się przy nim, być może w przyszłości sam zasiadę jako pierwszy kierowca.

— Waszymi osiągnięciami podobno zainteresował się koncern Marlboro, który jest sponsorem paru dyscyplin sportowych?

— Sport samochodowy z trudem rozwija się bez mecenasa. Pomoc klubów tylko w części rekompensuje wydatki. Nasz przemysł jakości nie kwali do pomocy. — Mógłby to zrobić np. CPN, zakłady produkujące akcesoria samochodowe, w zamian za reklamy swoich wyrobów. Tak nie czynią. Marlboro jakości źle nie wychodzi na pomoc rajdowcom i kierowcom wyciągowym, narciarzom, tenisistom. Być może już od przyszłego roku i nam zacznie w jakimś stopniu pomagać. Pewne rozmowy są już prowadzone.

— Jakie macie plany na rok przyszły?

— Starty w rajdowych i wyścigowych mistrzostwach Polski — to oczywiste. Chelibyśmy też zmierzyć się w jakimś imorezie zagranicznej. Myśleliśmy o rajdzie Monte Carlo. Są to jednak plany na razie nie sprecyzowane.

— Ale najpierw Rajd Warszawski?

— Oczywiście, właśnie szykujemy samochód do objazdu trasy.

— A więc nie przeszkadzam. Szerokiej drogi.

— Dziękujemy.

Rozmawiał:  
ANDRZEJ MARTYŃKIN



Mistrzowie Polski — Jerzy Landsberg (z lewej) i Marek Muszyński. Kierowca odpoczywa, pilot przygotowuje się do dalszej trasy