

## Błażej Krupa:

# W baku było 100 l benzyny, a na karoserii ogień



Superszybkie, polyskujące świeżym lakierem samochody, ogromne butle szampa, piękne dziewczyny... Taki wizerunek — za sprawą relacji z Monte Carlo — utrwalił się w pamięci wielu sympatyków rajdów samochodowych. Nic więc dziwnego, że wzbudzają one zaiste namiętności. Któż nie widział siebie za kierownicą Porsche'a, Lanci czy Audi Quattro? Mamy nadzieję, że rozmowa z czołowym zawodnikiem, uczestnikiem prestiżowych imprez — Błażem Krupą, zainteresuje nie tylko kibiców tego twardego, męskiego sportu.

technicznym była to najciekawsza propozycja. Niestety, strona francuska nie miała możliwości sfinansowania całego przedsięwzięcia. A mnie pozostał tytuł mistrza Polski w samochodach seryjnych.

■ Czołówka rajdowców jest bardzo hermetyczna. Od dawna znajdują się w niej te same nazwiska, podobnie wygląda zresztą sytuacja za granicą. Dlaczego tak się dzieje?

— Powstała po prostu luka sprzętowa. Obecnie nawet geniusz kierownicy nie ma szans w rywalizacji z Bublewiczem, Koprem, Szerlą, Orskim czy ze mną. Moje ostatnie auto czterech ludzi przez sześć tygodni składało z najmniejszych części, mając w zasięgu ręki najbardziej nowoczesne oprzyrządowanie. Kto z amatorów — po zakupie na giełdzie nowego fiat'a czy poloneza — może sobie na to pozwolić? Dochodzi też sprawa benzyny. Wybierając się na ostatni Rajd Warszawski zebrałem kartki od bliźszych i dalszych znajomych. Tę uwagę dedykuję osobom patrzącym niezbyt życzliwym okiem na nasze pozycjonowanie.

■ Wspomniał Pan o imprezie, która wywołała ogromne kontrowersje...

— Przepisy są jednoznaczne. Zawodnik po dojechaniu na linię mety musi mieć zaliczony czas rzeczywisty. W podobnej sytuacji jak Szerła znalazłem się przed dwoma laty w Rajdzie Polski. Na 25 minut zakopałem się w rowie, a przecież nie było mowy o anulowaniu feralnego dla mnie odcinka. Z kolei kiedyś na Rajdzie Monte Carlo zablokował drogę Włoch Verini. Za nim ugrzeszyły trzy inne wozy z ekipy Abartha. Poradził sobie tylko Jean Ragnotti. Z zawodu jest kaskaderem. Wwołał więc samochód, rozpedził i przejechał... dwoma kołami po bandzie. A wracając do Rajdu Warszawskiego. Niektórzy uważają, że konflikt spowodowała cenna nagroda. Dla kierowców walczących o zwycięstwo jest to naprawdę sprawa wtronna. Miałem w przeszłości szansę wgrać Raid z Łoite Piaski i wrócić z Bułgarii Fada. Na trasie udzieliłem jednak pomocy Hiszpanowi Zaniniemu. Dzięki temu dojechał do mety jako pierwszy. Naprawdę miałem z tego powodu nie mniejszą radość. Bo następnym razem...

Rozmawiał:

JANUSZ MICHAŁEK



Fot. JERZY KRUG

Trzeba pamiętać, iż jest to samochód seryjny — oczywiście specjalnie przygotowany. W konfrontacji z takimi „bolidami” jak Lancia Martini Delta S4, Peugeot 205 T16, Audi Quattro Ford RS 200 nie miał najmniejszych szans na znaczący sukces w „generalce”. Zarówno ja, jak i będący w podobnej sytuacji koledzy mogliśmy walczyć tylko o jak najlepsze miejsce w grupie „A”.

■ Już od stycznia 1987 roku ten układ się jednak zmienił. Przeróżne „monstra” z 500 KM i mocą dochodzącej do 800 KM znikną z rajdowych tras. Grupa „B” została zlikwidowana.

— I bardzo dobrze. Największe emocje są wówczas, gdy można się ścisnąć w podobnych warunkach, a o wszystkim decydują umiejętności zawodnika. Ale to tylko jedna strona zagadnienia. Wymienione poprzednio „maszynki do wygrywania” wytwarzano zapominając o zdrowym rozsądku. Przerastały one możliwości nawet najlepszych kierowców. Tragiczne wypadki, w których zginęli Attilio Bettega i Henri Toivonen mają swoją wymowę. Nadszedł więc moment, by powiedzieć: dość!

■ Dlaczego w tym roku powrócił Pan do unowocześnionego modelu 5 turbo?

— Przyczyny były dość przyziemne. Wiadomo, że właśnie „piątka” w różnych wersjach stanowiła ofertę firmy Renault w rozmowach z FSO. Jestem przekonany, że pod względem

■ O ile wiem, jeździ Pan w rajdach już osiemnaście lat. Sądzę, iż fakt uniknięcia w tym okresie nawet najdrobniejszych kontuzji jest najlepszym świadczeniem Pana umiejętności?

— Zawsze ogromną wagę przywiązuje do odpowiedniego zabezpieczenia samochodu, wewnętrzne pałaki, pasy muszą być w idealnym stanie. Wypadków bowiem w tej „zabawie” nie sposób uniknąć. Kilkanaście razy znalazłem się wprawdzie na dachu, ale nie doznałem żadnego zadrapania. Nie ukrywam, że jest to powód do satysfakcji.

■ Podeirzewan, że najtrudniejsze chwile przeżył Pan przed czterema laty w Rumunii...

— 2 czerwca 1982 roku. Te datę będą jeszcze długo pamiętał. Auto ze zbiornikiem wypełnionym 100 l benzyny stanęło wówczas w płomieniach. Stało się to podczas pokonywania lewego zakrętu na odcinku specjalnym. Jechaliśmy z szybkością około 130 km/h i nagle „poszła” tylna opona. Broniliśmy się. Niestety, w ostatnim momencie samochód przewrócił się na bok, a na karoserii pokazały się języki ognia. Wraz z pilotem Piotrem Mystkowskim przystabililiśmy do gaszenia. Co minutę obok przejeżdżały inne załogi. Gdyby doszło do eksplozji... Doprawdy strach pomyśleć.

■ Czy właśnie z powodu tych przeżyć następny sezon Pan odpuścił?

— Nie. Odezwały się po prostu typowe dla kierowców dolegliwości kręgosłupa. Lekarze uznali, że jedynym sportem jaki mogę w tej sytuacji uprawiać jest pływanie. W moim wieku było już jednak za późno na zmianę dyscypliny.

■ I latem 1984 roku pojawił się Pan ponownie na trasach. Tym razem za kierownicą nowego modelu — Renault 11 turbo.

— Z tą firmą jestem związany od 1971 roku. Rajdową „Alpiną” zawiozłem nawet do ślubu swą żonę. Trzy lata później została podpisana umowa pomiędzy Renault i PZMot. Dzięki temu otrzymywaliśmy z Francji coraz lepsze wozy. A powracając do wspomnianego modelu 11 turbo...