

La Squadra

BŁAŻEJ KRUPA | GORDON MURRAY |
GARETH HOWELL | ALPINE A290_B |
ALPINE A110 1300 S | DOLOMITY |
MOTOCCLASSIC | ALPINE CHALLENGE

LA ROUTE

Magazyn Alpine Pietrzak



ALPINE



DRODZY CZYTELNICY!

Rok 2023 r. był pełen wydarzeń, emocji i nowych projektów, a początek kolejnego już przyniósł nam fascynujące wiadomości i sensacyjne premiery. A to dopiero początek! Tymczasem przypomnijmy sobie, co wydarzyło się od poprzedniego wydania „La Route”.

Rok 2023 to dwa nowe projekty: pierwszym z nich jest Akademia Alpine. To unikalny cykl szkoleń dla kierowców samochodów tej francuskiej marki – także dla tych, którzy dopiero chcą dołączyć do tego grona. Na Silesia Ringu, pod okiem wykwalifikowanej kadry, pomagamy doskonalić umiejętności na różnych poziomach – od podstaw aż po wyczynową jazdę na torze.

Ten drugi poziom umiejętności może przydać się uczestnikom naszego drugiego projektu: Alpine Challenge to rywalizacja sportowa wymagająca idealnej techniki prowadzenia samochodu. W bezpiecznych warunkach, ścigając się ze stoperem, uczestnicy tego cyklu spotkali się na czterech rundach, rozgrywanych w Niemczech, na Słowacji i w Polsce, aby walczyć o tytuł najlepszego kierowcy Alpine A110 w Polsce.

Poprzedni rok to także kolejne edycje wyjazdów pod szyldem La Route – tym razem wybraliśmy się we włoskie Dolomity, aby zaliczyć słynną trasę Sella Ronda. Byliśmy też na Dolnym Śląsku na kawalkadzie towarzyszącej zlotowi MotoClassic Wrocław. To największa wystawa klasycznych samochodów w Polsce – w Topczu nie mogło zabraknąć więc Alpine. Obok fabrycznych Alpine A110 1800 mieliśmy też wyjątkowy samochód z Niemiec – Alpine A110 1300, którym w latach 1969-1970 w polskich rajdach ścigał się Krzysztof Komornicki. To auto przyciągnęło naszego specjalnego gościa. Błażej Krupa nie tylko jeździł nim jako pilot Komornickiego – ten egzemplarz zawiózł go też do ślubu.

W tym wydaniu prezentujemy Wam także nasz nowy salon w Warszawie, unikalną sesję Alpine x Bytom, a także niepowtarzalne zdjęcia Tomka Mąkolskiego z nowym konceptem Alpine A290_β. Zapraszamy także na rozmowę z Garethem Howellem, kierowcą rozwojowym Gordon Murray Automotive, którego spotkaliśmy podczas eventu GMA w Hiszpanii. Nie był to przypadek – Alpine Pietrzak było partnerem tego wydarzenia.

Zapraszamy do lektury i obiecujemy, że i w tym roku nie będziecie się z nami nudzić!

Mateusz Widuch

MATEUSZ WIDUCH

ALPINE PIETRZAK

La Squadra

LA ROUTE 2024

Alpine Pietrzak

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

MATEUSZ WIDUCH
ADAM AUGUSTIN
PRZEMYSŁAW GARCZYŃSKI
MATEUSZ ŻUCHOWSKI
RADOSŁAW BOROWICKI
KUBA KOZAL

FOTOGRAFIE:

SANDRA DANIŁOWICZ
ŁUKASZ DANIŁOWICZ
JĘDRZEJ SOLIŃSKI
ANDRZEJ CIEPLIK
ARCHIWUM ALPINE F1 TEAM
ARCHIWUM ALPINE
BARTOSZ SŁOMIŃSKI

DYREKTOR ARTYSTYCZNY:

KATARZYNA SZAWIŃSKA

REKLAMA:

LESZEK MIELCZAREK
TEL. (+48) 695 591 166
E-MAIL: L.MIELCZAREK@TIME4.PL

WYDAWCA:

MARANELLO MOTORS SP. Z O.O.
UL. KOCHŁOWICKA 14
40-816 KATOWICE

REALIZACJA:

time4.pl

Time4

FOTOGRAFIA NA OKŁADCE: SANDRA DANIŁOWICZ, MODEL: TOMEK URBAN

2024 „La Squadra”. Za treść reklam redakcja nie odpowiada. Zastrzegamy sobie prawo do redagowania i skracania nadesłanych tekstów.



Rajdowa kolekcja

Na zamku Topacz już po raz dziesiąty zebrali się miłośnicy klasycznych samochodów i motoryzacyjnych legend – wystawa MotoClassic Wrocław to największa impreza tego typu w Polsce. Na stoisku Alpine można było zobaczyć kilka wyjątkowych egzemplarzy z Dieppe.

' 23

fotografie: Andrzej Cieplik

Jubileuszowa edycja MotoClassic Wrocław przyciągnęła blisko 600 samochodów reprezentujących niemal wszystkie epoki w historii motoryzacji. Niektóre stanowiły tylko ekspozycję, inne brały udział w licznych próbach, m.in. rajdzie na regularność, próbach sprawnościowych czy konkursie elegancji – nagrodę główną zdobył tu Polski Fiat 518 Mazur z lat 30. XX w.

Gwiazdy mistrzostw świata

Na stoisku Alpine zebraliśmy samochody, które kilka dekad temu „pisały” historię na rajdowych odcinkach specjalnych. Listę otwierały dwie fabryczne rajdówki Alpine A110 1800 grupy 4. Pierwsza z nich została zbudowana w Dieppe na sezon 1973, który zakończył się zdobyciem tytułu mistrzowskiego przez Alpine. Za kierowcą prezentowanego auta Jean-Pierre Nicolas i Michel Vial zajęli piątą pozycję w dziewiątej rundzie mistrzostw – International Österreichische Alpenfahrt, pieczętując w ten sposób zwycięstwo Alpine w całym cyklu. Druga z fabrycznych rajdówek powstała w nowszej specyfikacji, z szerszymi błotnikami i mocniejszym silnikiem – ten samochód brał udział w Rajdzie Maroka w 1974 r.

Obudzić wspomnienia

Emocje z pewnością budził jednak zbudowany w 1969 r. egzemplarz A110 1300S ze 135-konnym

silnikiem, który był znany z polskich odcinków specjalnych. Krzysztof Komornicki zaprezentował białe Alpine podczas Rajdu 1001 Jezior na Mazurach w 1969 r. Po dwóch latach startów w mistrzostwach Polski i kilku występach zagranicznych Komornicki sprzedał auto. Teraz odnaleźliśmy je w garażu niemieckiego kolekcjonera, który odrestaurował je, przywracając mu oryginalne barwy, z pierwszych startów polskiego kierowcy. Pilotem Komornickiego w Alpine był Błażej Krupa. Dwukrotny mistrz Polski jeździł nim nie tylko w rajdach – tym samochodem jechał też na swój ślub. Błażej Krupa był naszym gościem podczas MotoClassic Wrocław, dzieląc się z nami wieloma wspomnieniami ze swojej rajdowej kariery.

Szlakiem wspomnień

Na naszym stoisku można było zobaczyć też Alpine A310, a także współczesne modele A110, w tym specjalne edycje Tour de Corse 75 i San Remo 73. MotoClassic Wrocław był też okazją do zorganizowania II Międzynarodowego Zlotu Alpine. W ramach tej imprezy odbyły się integracja i wycieczka po najpiękniejszych dolnośląskich trasach. Po 300-kilometrowej trasie poprowadził nas Michał Streer – kierowca rajdowy i instruktor jazdy sportowej. Na niektórych z tych dróg do dziś rozgrywane są rajdowe odcinki specjalne – wspomnienia z lat 60. i 70. XX w. z tych tras przywoływał nasz gość Błażej Krupa.

Na stanowisku Alpine klasyczne rajdówki sąsiadowały z najnowszymi modelami Alpine.







*Alpine A110 1300 S,
którym w latach
1969-1970 startował
Krzysztof Komornicki.*

SAMOCHÓD
Z 1969 R. JEST
WYPOSAŻONY
W SILNIK 1,3 L
O MOCY 135 KM.





Biały kruk

W latach 1969-1970 oesy polskich rajdów i ulice miast nawiedzał wyjątkowy gość: białe Alpine A110 z numerami 28-14-WW. Nagle słuch po nim zaginął. Ponad pół wieku później niewielkie sportowe auto powróciło do Polski... na spotkanie z człowiekiem, dla którego ten jeden wóz znaczy tak wiele.



tekst: Mateusz Żuchowski, Radosław Borowicki
fotografie: Andrzej Cieplik

Organizowany już po raz drugi międzynarodowy Złot Alpine we Wrocławiu gościł kilka nieprzebiegłych A110, ale nawet w tak doborowym towarzystwie największym wydarzeniem było przybycie jednego klasycznego egzemplarza w niepozornym biało-czerwonym malowaniu. W latach 1969-1970 samochód ten użytkował Krzysztof Komornicki. Na drugi sezon dołączył do niego 24-letni Błażej Krupa, który już wkrótce miał stać się jednym z gigantów polskich rajdów. Przez większość swojego życia związany z Renault i Alpine zawodnik dwukrotnie zdobywał tytuł rajdowego mistrza Polski jako kierowca, a jako pilot towarzyszył innym wielkom: Sobiesławowi Zasadowi, Robertowi Musze i Krzysztofowi Komornickiemu właśnie. Komornicki być może był nawet najszybszym kierowcą z nich wszystkich, jednak najmniej popularnym. On sam ten paradoks tłumaczył już w 1971 r. w wywiadzie z Witoldem Duńskim w następujący sposób: – Szukam w tym sporcie wyzucia się, ryzyka, emocji i walki. Tylko że brakuje mi tego, co ma Sobiesław Zasada. Uporu, wytrwałości i strategii za kierownicą. Jestem niecierpliwy. Nie lubię przegrywać – wyznawał szczerze. Był jednak na tyle obrotny, że po udanym sezonie w 1968 r. za kierownicą Renault 8 Gordini zdołał załatwić sobie z pomocą francuskiego producenta i Polskiego Związku Motorowego ówczesną królową rajdów: Alpine A110 1300 S.

A110 podbija PRL

To były inne czasy i inne realia. Wyprodukowany w Dieppe samochód był prawie całkowicie seryjny: bez klatki bezpieczeństwa i zagłówków, na drogowych oponach. Komornicki przejechał na tym jednym komplecie całe dwa sezony rajdów, aż dopiero w październiku 1970 r.

Francuzi dostarczyli mu sportowe Micheliny XAS-FF. Jedyne dodatki do auta stanowiły trzecia para reflektorów na masce i wyczynowy fotel kierowcy – prymitywny kubełek z tworzywa sztucznego. Ten pilota był seryjny, bo wygodniejszy. Obydwaj trzymali byli przez czteropunktowe, szelkowe pasy bezpieczeństwa. 55 lat temu takie auto z silnikiem 1,3 o mocy 120 KM pośród garstki Dużych Fiatów, FSO Warszawy i Skód wyglądało jak rakietę z innego świata. Komornicki fruwał nią tak, jak zapowiadał. Wygrał w swoim pierwszym starcie (Rajd 1001 Jezior z Zygmuntem Wiśniowskim), ale już w czwartym skasował auto. Na piątym oesie Rajdu Polski w krakowskim Lasku Wolskim w lipcowy wieczór już zmierzchało, zaczął padać deszcz. Białe A110 nie była jedynym samochodem, który na śliskiej kostce wpadł w poślizg, ale akurat ona pędziła naprawdę szybko. Uderzyła kołem w krawężnik i wyładowała na dachu. Kibice szybko postawili ją na koła. Poobijana załoga była gotowa jechać dalej, ale ze względu na uszkodzenia w konstrukcji auto było w stanie dotrzeć co najwyżej na nieodległy parking.

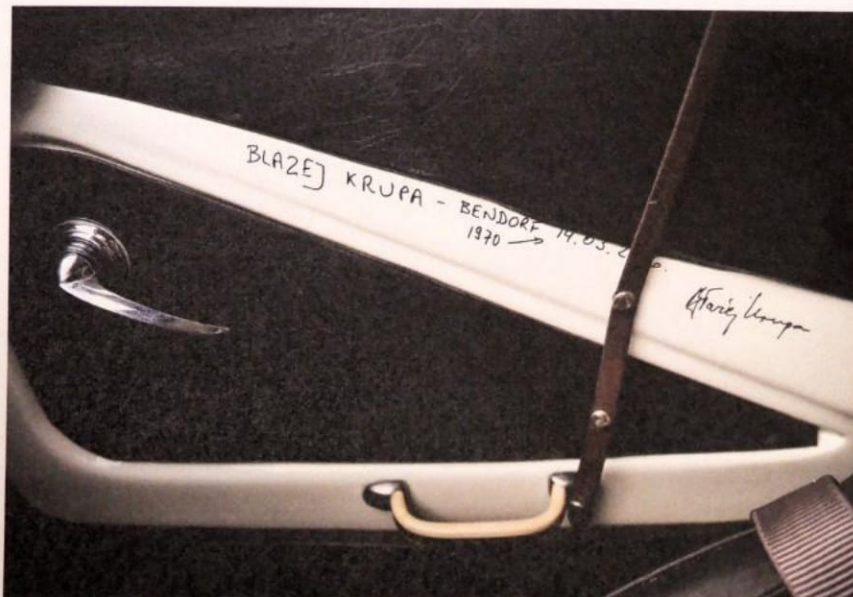
A110 powróciło do rywalizacji w kolejnym sezonie z jeszcze ambitniejszym programem startów. Komornicki ruszył do rywalizacji w kilku seriach. W Rajdowych Mistrzostwach Europy zaczął go pilotować Błażej Krupa. – Myśmy się genialnie rozumieli. Bardzo wiele nauczyłem się od Krzysztofa. Gdy pierwszy raz usiadłem obok niego na treningu, byłem zaskoczony, że można tak szybko jeździć po szutrze – chwali go do dziś nasz rozmówca. Po latach nie słabnie również jego uznanie dla A110, którą miał okazję wielokrotnie prowadzić. – Alpine jeździło jak gokart na życzenie zmiatający tyłem.

Błażej Krupa oprócz startów za kierownicą był też pilotem m.in. u Krzysztofa Komornickiego.



BŁAŻEJ KRUPA

KIEROWCA I PILOT RAJDOWY, DWUKROTNY MISTRZ POLSKI
W RAJDACH SAMOCHODOWYCH.



SAMOCHÓD ODRESTAUROWANO W SPECYFIKACJI Z PIERWSZEGO STARTU KOMORNICKIEGO.

Moc nie była porażająca, ale niska masa robiła swoje – przynajmniej legenda rajdów. Pomimo dokładnie wyliczonych 742 elementów z Renault użytkowanie tak wyrafinowanego samochodu jak A110 wymagało budżetów, które w PRL-u nie zawsze udało się zebrać nawet czołowym ekipom. Gdy w 1971 r. kilka tygodni po Rajdzie Monte Carlo Komornickiemu nie wydano paszportu, stało się jasne, że na tym jego kariera w tym samochodzie się kończy.

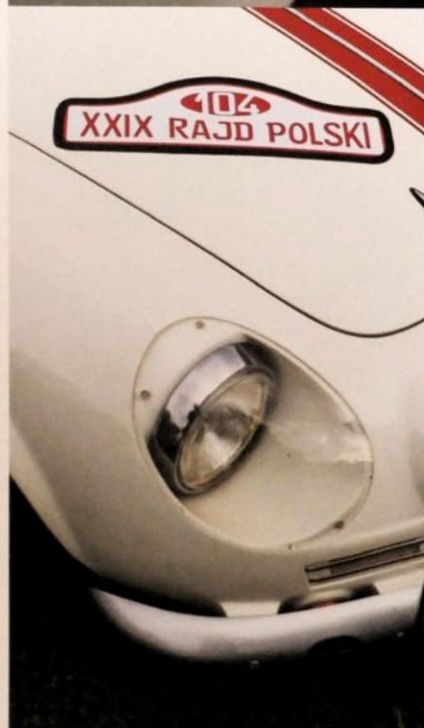
Nim auto zostało sprzedane, stanowiący już charakterystyczny widok na ulicach Warszawy egzotyk pojechał na jeszcze jedną, być może najważniejszą misję: zawiózł Błażeja Krupę na ślub. Plan był co prawda inny: Krupa miał jechać wystawnym Austro-Daimlerem, ale przedwojenna limuzyna zawiodła w ostatniej chwili. Niewiele myśląc, Krupa pobiegł do swojego rajdowego kolegi: – Ratuj, pożycz Alpine. – Nie ma sprawy, bierz, ale stój na ulicy brudna, zaśniewiona i obmarznięta – usłyszał. Pan młody zaprowadził rajdówkę do domu, umył gorącą wodą, potem sam się wykąpał, wystroił i pojechał po narzeczoną. Na ślub dojechali w ostatniej chwili, a po uroczystości i A110 się zepsuło. Wkrótce Krupa poprowadził je ostatni raz: do diler Renault w Austrii, który je zakupił.

Ciąg dalszy nastąpił

Nie spodziewał się, że jeszcze kiedyś o tym samochodzie usłyszy. Tymczasem w 2015 r. dostał niespodziewany e-mail: kolekcjoner Alpine A110 Frank Fiedler poprosił go

o weryfikację pewnego zmęczonego egzemplarza, który zakupił w Austrii. Ktoś zamontował pałaki przeciwkapotażowe i gonił w wyścigach górskich. Raz „nie wydało” i uderzył w murek. Nikt nie potrafił naprawić wygiętej ramy centralnej. Ludzie bez wiedzy wyszlifowali dziury w panelach z włókna szklanego. Na 20 lat A110 trafiła pod plandekę w hangarze. W maju 2015 r. Krupa pojechał do Niemiec zobaczyć samochód na własne oczy. Numery na tablicy rejestracyjnej były już co prawda zatarte, ale dalej dało się odczytać 28-14-WW. Wtedy już nie miał wątpliwości, co to za samochód.

Od tego momentu przez kolejne siedem lat niemiecki pasjonat Alpine wielkim nakładem pracy i cierpliwości przywracał całkiem inaczej już wyglądający i przebudowany egzemplarz do stanu oryginalnego. A dokładniej: do pamiętnego malowania z pechowego Rajdu Polski z 1969 r. W świecie motoryzacji klasycznej to duże wydarzenie, ponieważ na zachodzie Europy polski wątek w historii zabytków był do tej pory w najlepszym wypadku przemilczany, a teraz jest wyciągany na pierwszy plan. Dlatego też na bloniach zamku Topacz ponowna premiera A110 w Polsce po ponad półwiecznej przerwie wzbudziła wzruszenie nie tylko w Błażeju Krupie, ale i innych obecnych na miejscu entuzjastach Alpine. Niewielka naklejka PL na klapie silnika A110 ma dziś wielkie znaczenie nie tylko dla niegdyśszego i obecnego użytkownika tego auta, ale i dla historii marki Alpine oraz całej polskiej sceny motoryzacji klasycznej.



Komornicki za kierownicą Alpine A110 1300 S wygrywał rundy mistrzostw Polski.

