Nie zapominam, że trzeba dojechać do mety

Rozmowa z rajdowym mistrzem Polski i krajów socjalistycznych, Andrzejem Koperem

(P) „... ma doskonałe zawieszenie, jest niezawodna".

— Jak zostać rajdowym mistrzem?

— Trzeba dobrze jeździć, a potem znaleźć sponsora lub firmę, która pomoże. Ja kupiłem zdezelowaną Alpinę i pojechałem do Paryża.

— Tak po prostu?

— U nas wydaje się to nieprawdopodobne. Tymczasem w dziale sportu Renault przyjęto mnie uprzejmie, bez zdziwienia. Obiecano, że jeżeli będę w pierwszej trójce mistrzostw Polski, pomogą mi sprzętowo.

— Podobnie rozpoczynał karierę Wojciech Fibak: własne pieniądze, inicjatywa.

— Gdzie mi do Fibaka. Firma zaopatruje mnie w części, akcesoria, silniki, opony...

— Sam pan wszystko robi?

— Do warsztatu z samochodem nie jeżdżę. Mam wspaniały serwis. Pomagają mi artysta plastyk Bogusław Sawaryn — złota rączka, potrafi wszystko; galwanizer Mieczysław Trojanowski — znakomity mechanik; ogrodnik Jerzy Werner — kierowca samochodu serwisowego (od trzech lat nie zdarzyło się, aby nie dojechał na umówiony punkt) oraz diagnosta Włodzimierz Miszczak. Ja pracuję w zakładzie wyprawy skór futerkowych.

— Brakuje wam tylko kominiarza i dziennikarza do kompletu.

— Jeżeli polubią Renault 5 Alpine — czemu nie?

— Nie sądzi pan jednak, że to chałupnicze metody? W porównaniu np. do obsługi Polonezа 2000 Turbo...

— Tak wszędzie pracuja. Kierowca musi być pewny, że wszystko jest w porządku. A taką pewność ma dopiero wtedy, gdy sam dokręca śruby. Wierzę też w niezawodność pilota Krzysztofa Gęborysa.

— Ale ja mówię o zapleczu serwisowym, ośrodkach badawczych.

— Renault ma to wszystko. Otrzymuję sprawdzone już elementy, które tylko montuję

— Kierowca rajdowym nie zostaje się z dnia na dzień. Od czego pan zaczynał?

— Od „Komara". Miałem wtedy 12 lat. Proszę sobie wyobrazić, że po przeczytaniu książki o tym jak usprawnić dwusuwy, podłubałem w moim pojeździe i „Komar" latał 80 km/godz.

— Później były stare motocykle?

— Nie — samochody. Trzy stare Citroeny 15 six wyciągnąłem gdzieś z krzaków, czwarty kupiłem. Dobrze szło, dopóki było ciepło. Mieszkałem na X piętrze, nie miałem garażu. Szybko zrezygnowałem — kolega zabrał wszystko hurtem i... złożył dwa przepiękne samochody.

— Skąd więc nagle rajdowa żyłka?

— Jedno drugiemu nie przeszkadzało. Z zapartym tchem słuchałem na Nowogrodzkiej gdzie mieścił się Automobilklub Warszawski opowiadań rajdowców. Później było Koło Młodych przy wspomnianym Automobilklubie. Kupiliśmy z kolegą rozbitego Trabanta. W Rajdzie Monte Kalwaria wygraliśmy klasę. Pierwszy puchar i pierwsze mocne przeżycia. W tym samym roku zdobyłem tytuł wicemistrza okręgu warszawskiego. Trabant ściągał jednak w lewo. Szukałem czegoś lepszego. Były po drodze mały Fiat i Zastawa. Później trafiła się Alpina.

— Z kucyków na wyścigowego wierzchowca. Jak pan zniósł ten skok?

— Bez większych problemów. Dopiero teraz rozpoczynała się prawdziwa przygoda.

— Przygoda czy kariera?

— Rzeczywiście muszę się zastanowić. Na początku to jest fajne, wszystko interesuje, sprawia wrażenie. Później staje się...

— Zawodem?

— W moim przypadku niezupełnie. Od Renault nie otrzymuję ani grosza.

— Kto więc pokrywa koszty uczestnictwa w rajdach?

— Wyjazdy krajowe — automobilklub (w 1983 r. przeniosłem się z Warszawskiego do Rzemieślnika), a zagraniczne PZMot.

— Co spowodowało zmianę opiekuna?

— W rodzinie też czasem występuje różnica zdań. Nie żałuję przejścia. Takiego prezesa jak Mirosław Krawczyk ze świecą szukać. Życzę takich zapaleńców każdemu klubowi. W kryzysowej sytuacji potrafi utrzymać klub na odpowiednim poziomie. To sprawia satysfakcję członkom i daje możliwość spokojnych przygotowań.

— Pali pan papierosy. Czy w czasie rajdów też?

— Niestety. Wiem, muszę z tym skończyć. Zbyt często stwarza to niebezpieczne sytuacje. Ale widziałem już specjalne pojemniki. Wyciąga się od razu zapalonego papierosa.

— Wygrywa pan ostatnie wszystkie wyścigi.

— Niezupełnie. Byłem pierwszy w rajdach Wisły i Kormorana. Poprzednio na seryjnym silniku zdobyłem drugą lokatę w rajdzie Elmotu i trzecią w Krakowskim. Zdobyłem mistrzostwo Polski, powtarzając sukces z 1982 roku.

— Wygrał pan też Puchar Krajów Socjalistycznych. Tymczasem samochód jest z Zachodu.

— To był ostatni rok, w którym w tej imprezie mogły startować samochody nie produkowane w KDL. Jedynym warunkiem dotychczas były seryjne silniki. Na takim właśnie ukończyłem wszystkie siedem imprez, co w rajdach zdarza się niezmiernie rzadko. Wygrałem m.in. z „Ładami" silniejszymi o kilkadziesiąt koni.

— Samochody Renault coraz częściej spotyka się na naszych drogach, ale w wersji rajdowej są to chyba zupełnie inne wozy?

— Rzeczywiście, trudno je porównywać. Moja seryjna Alpina ma prawie 100 KM. Natomiast modele przygotowywane specjalnie do rajdów znacznie więcej. Do sportu samochód trafił w 1977 roku, a kilkanaście miesięcy później powstała ostateczna wersja. Był to czas największych sukcesów Renault. W Rajdzie Monte Carlo trzy Alpiny uplasowały się w pierwszej dziesiątce. Mogę tylko dodać, że ma doskonałe, trwałe zawieszenie, świetnie się prowadzi, jest niezawodna.

— Żużlowcy mówią, że 75 proc. szans na torze zależy od maszyny. Czy w sporcie rajdowym jest podobnie?

— Oczywiście. Nie mam żadnych szans w rywalizacji ze specjalnie przygotowanymi Audi Quatro, Porschami, Lanciami... Każdy taki egzemplarz kosztuje niesamowite sumy. Właściwie jest to tylko wyścig producentów. Kogo stać na to, aby po każdym odcinku specjalnym wyrzucać wszystkie opony, które dziś kosztują grubo ponad 100 dol. Z nimi się nawet nie porównuję, skoro nie ma szans na zwycięstwo nawet nad „Polonezem" 2000 Turbo.

— Teraz sytuacja się zmieni. Renault daje panu nowy samochód do dyspozycji?

— Tak. Będzie to chyba Renault 11 Turbo, taki sam, jakim jeździ Błażej Krupa. Jest to samochód silniejszy (ok. 160 KM), ale trochę cięższy.

— Niewielu kierowców startuje w tym samochodzie. Nie mają zaufania?

— Skądże. On dopiero wchodzi do rajdów. Krupa go w tym roku testował.

— Wystartuje pan chyba w nowym samochodzie w mistrzostwach Europy?

— Z Pucharu Krajów Socjalistycznych muszę zrezygnować, ale chciałbym pojechać we wszystkich rajdach zaliczanych do obu klasyfikacji (Złote Piaski, Dunaju, Hebros, Barun, Skody, Polski, Jugosławii, może Warszawski). Problem tylko w tym, kto zapłaci za wyjazdy.

— W czasie rajdu myśli pan na pewno, aby jak najszybciej dojechać do mety. Czy jest jeszcze czas na inne rozważania?

— Niewiele. Ale nie zapominam, że trzeba dojechać do mety. To wymaga dobrego serwisu, analizowania szans (z kim mogę się ścigać) i ostrożności. Z zasady nie szarżuję. Najważniejsza jest pewność, że tylko niespodziewany wypadek może zniweczyć końcowy sukces.

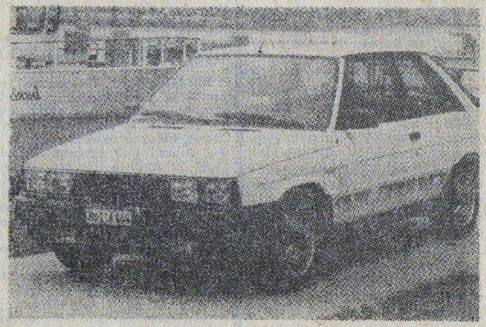
— Nie miał pan jeszcze wypadku?

— W czasie rajdu nie. Natomiast na treningu przy szybkości 160 km na godz. zobaczyłem kiedyś na wąskiej leśnej drodze trzy sarny. Było gorąco. Urwany reflektor, wgięte boczne drzwi. Na szczęście do środka żadna nie wpadła.

— Czy wie pan, gdzie można nauczyć się rajdowej jazdy?

— Dawniej szkółkę taką prowadził Władysław Paszkowski. Dziś trzeba być samoukiem — tak jak ja.

Rozmawiał
LESZEK ŚWIDER



(P) Seryjny Renault 11 Turbo.