

La Squadra

BŁAZEJ KRUPA | GORDON MURRAY |
GARETH HOWELL | ALPINE A290-B |
ALPINE A110 1300 S | DOLOMITY |
MOTOCCLASSIC | ALPINE CHALLENGE

LA ROUTE

Magazyn Alpine Pietrzak



ALPINE

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 Komarnicki.*

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 Borowski
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 wielkim: 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.

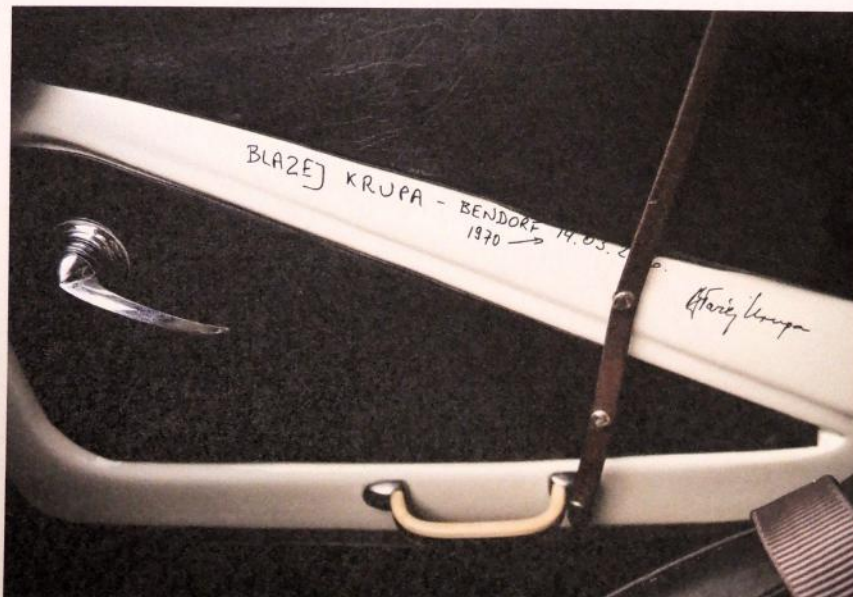
A110 powróciło do rywalizacji w kolejnym sezonie z jeszcze ambitniejszym programem startów. Komornicki ruszył do rywalizacji w kilku seriach. W Rajdowych Mistrzostwach Europy zaczął go pilotować Błażej Krupa. – Myśmy się genialnie rozumieli. Bardzo wiele nauczyłem się od Krzysztofa. Gdy pierwszy raz 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 zamiatający 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 – przyznaje 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 stoi 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 niegdysiejszego 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.

