

Janusz Kulig

Autor: Administrator
28.01.2007.
Zmieniony 28.01.2007.

Data ur.: 19.X.1969

Data śm.: 13.II.2004

Samochody: Fiat 126p

Toyota Corolla

Opel Kadet

Opel Astra

Renault Megan Max

Ford Escort WRC

Ford Focus WRC

Toyota Corolla WRC

Peugeot 206 WRC

Seat Cordoba WRC

Mitsubishi Lacer EVO VI

Mitsubishi Lacer EVO VII

Jarosław Baran

Emil Horniaczek

Maciek Szczepaniak

Piloci: Dariusz Burkat

Debiutował Fiatem 126p w 1991 roku w "Kryterium Asów" organizowanym przez Automobilklub Krakowski. Pilotował go wówczas Dariusz Burkat. W roku 1992 wywalczył na "maluchu" 2 miejsce w klasie A10. Kolejnymi samochodami w karierze były: stara Toyota Corolla, Opel Kadett gr.N, na którym wywalczył tytuły Wicemistrzów i w 1995r. Mistrza Polski w klasie, Opel Astra gr.A i wywalczony tytuł II Wicemistrzów.

Od Rajdu Cieszyńskiej Barbórki w grudniu 1995 na fotelu pilota zasiada Jarosław Baran. Początkowo startowali Astrą, a w latach 1997 - 1998 Renault Megane Maxi. Właśnie w pierwszym roku startów "Meganką" wywalczyli tytuł Mistrzów Polski w kl. gen. i w F2. W 1998 zdobywają tytuł Wicemistrzów Polski w kl. gen. i Mistrzów w F2. W przerwach w RSMP razem z Emilem Horniaczkiem wywalczyli na Toyocie Celice GT4 tytuł Mistrzów Europy Środkowej. Po sezonie 1998 zespół Renault wycofał się z rajdów.

Załoga pozyskała jednak nowych sponsorów: Marlboro, Mobil i Ford. Janusz zasiadł za kierownicą Forda Escorta WRC. Samochód wynajmowany w firmie MLP nie był jednak najlepszej jakości. Do tego doszedł pech prześladowający załogę. Największym jego objawem był Rajd Polski, na którym samochód uległ spaleniemu po tym jak załoga uległa wypadkowi. Pomimo tego Janusz Kulig wielokrotnie udowodnił na OS-ach, że jest bardzo groźnym konkurentem dla Krzysztofa Hołowczyca i Roberta Gryczyńskiego. Ostatecznie załoga wywalczyła tytuł Wicemistrzów Polski w kl. gen. Również w tym roku Kulig ponownie wywalczył tytuł Mistrza Europy Środkowej. Na koniec sezonu 1999 załoga wystartowała w Rajdzie Anglii, którego nie ukończyła z powodu wypadku.

Sezon 2000 rozpoczął się fantastyczną wiadomością. Załoga Kulig/Baran wystartuje, jako jedna z bardzo niewielu na świecie, Fordem Focusem WRC. Niestety w pierwszym starcie, w Rajdzie Zimowym, Focus sprawił psikusa przejeżdżając tylko jeden OS. W kolejnych startach Ford już nie zawodził i kibice mogli się pasjonować walką Kuliga z Kuzajem. Janusz błyskotliwie wygrał Rajd Warszawski, prowadząc od OS-u 2 do końca rajdu. Jednak Rajd Krakowski padł łupem innego "krakusa" Leszka Kuzaja. Kulig przegrał rajd, który był rozgrywany "pod jego rodzinnym domem".

Dalsze starty w RSMP kończyły się dla załogi Marlboro-Mobil 1 zawsze zwycięstwami. Jedyna "porażka" to przegranie w kl. gen. rodzimej dwudziestki - Rajdu Polski - z rewelacyjnym Henrikiem Lundgaardem. Sporym zaskoczeniem było wygranie przez Janusza Kuliga Rajdu Kormorana i pokonanie Krzysztofa Hołowczyca na jego własnym podwórku. W roku 2000 oraz 2001 załoga zdobyła tytuł Mistrzów Polski.

Rok 2002 rozpoczynają zwycięstwem w 16 Rajdzie Zimowym tym razem Seatem Cordoba WRC EVO III w barwach "Shell Helix - PTF - SEAT", następnie 2 miejsce w Rajdzie Krakowskim i zwycięstwo w Rajdzie Elmot. Na Rajdzie Polskim startują dobrze znanym im Ford`em Focus`em WRC`01 w barwach nowego zespołu rajdowego "Mobil 1 Brok Goodyear Team Poland". W tym samym czasie załoga startuje w ME Ford`em Focus`em WRC`99 wrywając Rajd Turcji i zajmując 2 miejsce w Rajdzie Bułgarii oba rajdy o współczynniku trudności "20".

W dalszej części sezonu Janusz startował tylko w Mistrzostwach Europy i tak zobaczyliśmy go na trasach następujących rajdów: Ypres (awaria), Madeira (6 miejsce), Elpa (3 miejsce), Barum (3 miejsce), Du Valais (1 miejsce). W ostatniej eliminacji ME, Rally Antibes wystartował Peugeot 206 WRC zajmując 2 miejsce, co dało mu tytuł wicemistrzów Europy.

2003 rok Janusz rozpoczął od Rajdu Szwecji i rywalizacji w "Production Cars" zasiadając za kierownicą własnego Lancer`a EVO VI. Po trzydniowej rywalizacji Kulig wygrał tę imprezę jednak parę dni później komisja FIA zdyskwalifikowała i tym samym odebrała punkty i zwycięstwo. Taki obrót sprawy nie zniechęcił go do startów i 14 marca ścigał się na trasie Rally Mexico, traktując ten start jako trening przed rajdem Nowej Zelandii. W Meksyku Kulig zajął drugą lokatę jadąc po raz kolejny Lancer`em EVO VI.

Podczas Rajdu Nowej Zelandii Janusz starował z włoską firmą Top Run Rancing nowym Lancer`em EVO VII, niestety już na 9 OS`ie auto uległo awarii i nie było mowy o ukończeniu imprezy.

Przed kolejny rajd z cyklu "Produktion Cars" (Rajd Cypru), Janusz zmienia pilota i tym samym kończy się wieloletnia współpraca na prawym fotelu z Jarkiem Baranem, którego zastępuje Dariusz Burkat. Niestety także ta eliminacja MŚ kończy się niepowodzeniem.

12 lipca podczas 4 Rajdu Nikon, jako jedyny w tym roku Kulig startuje w Polsce i tym razem pilotuje go Maciek Szczepaniak, jednak i tym razem awaria techniczna nie pozwala załodze osiągnąć mety.

Przełomowym rajdem dla załogi Kulig/Szczepaniak staje się Rajd Niemiec, w którym to osiągają metę, 3 miejsce Produktion Cars (26 w generalce). Podczas Rajdu Barum Janusz w końcu startuje za kierownicą auta WRC. Po pierwszym dniu rajdu jadąc leciwą Corollą WRC zajmuje 4 miejsce. Problemy z okiem spowodowały że Janusz nie wystartował do II dnia rajdu.

Ostatni start Janusza w 2003 to ostatnia eliminacja Produktion Cars - Rajd Francji, spokojna jazda zaowocowała 4 miejsce w PC a 19 w klasyfikacji generalnej.

Sezon 2004 miał być powrotem "Mistrza" na Polskie OS`y, podpisany kontrakt z Fiatem na starty we wszystkich eliminacjach mistrzostw polski oraz w wybranych Eliminacjach ME za kierownicą Fiata Punto 1600.

Dnia 13.II.2004 Janusz ginie na strzeżonym przejeździe kolejowym nie daleko swojej rodzinnej miejscowości …

Starty i wyniki

"Janusz nigdy się z tobą nie pożegnaj, nigdy tego nie zaakceptuję, zawsze jesteś w moim sercu, na pewno się jeszcze spotkamy …"Daniel Mikrut