

„Polskie Fiaty” coraz szybsze

PRZED kilkoma dniami polscy kierowcy stanęli do ważnej próby — Rajdu Dolnośląskiego, stanowiącego kolejną eliminację do samochodowych rajdowych Mistrzostw Polski. Na starcie zameldowała się cała czołówka zawodników z Sobiesławem Zasada, Adamem Smorawińskim, Ryszardem Nowickim, Marianem Bieniem, Markiem Varisellą i Jerzym Bachtinem. Większość z nich jechała „Polskimi Fiatami”. Po raz pierwszy w historii rajdów krajowych większość startujących pojechała na sprzęcie polskiej produkcji.

Na przestrzeni ostatnich dwóch lat, kiedy to po raz pierwszy „Polskie Fiaty” stanęły w rajdowych szrankach, w sporcie samochodowym zmieniło się wiele. Podstawowym sprzętem, na jakim startują zawodnicy, okazały się „Polskie Fiaty”, które już sięgają po sukcesy. Z dużą satysfakcją podkreślić należy fakt, iż produkt żerańskiej FSO zaczyna „podróżować” coraz szybciej i śmiałej. Wiele do zawdzięczenia mamy tutaj inwencji zawodników, którzy, w ramach dozwolonych regulaminami przeróbek, starają się z samochodem „wyciągnąć” jak najwięcej. Obok Fiatów seryjnych, w Rajdzie Dolnośląskim pojechały maszyny specjalnie przygotowane, osiągające moc do 100 KM, szybkość maksymalną rzędu 190 km/godz., obroty w granicach 8.000 na minutę. Cieszy fakt iż według wszelkiego prawdopodobieństwa z silnika „Polskiego Fiata” wyciągnąć będzie można jeszcze więcej mocy (w granicach 120 KM), co daje coraz większe szanse udziału samochodu w poważniejszych imprezach międzynarodowych.

Nie ulega wątpliwości, że doświadczenia, uzyskiwane przez zawodników w prymitywnych nieraz warunkach,

podbudowane jednak rzetelną wiedzą techniczną, zostaną wykorzystane przez Fabrykę Samochodów Osobowych, która coraz bardziej poważnie i realistycznie zaczyna traktować samochodowy sport.

SAME auta jednak rajdów nie wygrywają — warto więc poświęcić siów kilka zawodnikom, którzy startują na „Polskich Fiatach”. Spośród 7 kierowców, którym zostały przydzielone „Polskie Fiaty” na mocy porozumienia między PZM a FSO — na starcie rajdu nie zameldował się jedynie Robert Mucha. Wiesław Mrowczyński z powodu wypadku ukończył rajd na mecie 2 odcinka specjalnego (zderzenie z furgonetką). O możliwościach tego zawodnika trudno jest więc dyskutować.

Rewelacyjnie natomiast spisał się Ryszard Nowicki, jadący wraz z Wojciechem Szramem.

Wydaje się, że zawodnik ten, po serii niepowodzeń, przysporzył wiele chwały „Polskiemu Fiatowi”. Wyniki, uzyskiwane na odcinkach specjalnych dają także bardzo dobrą opinię Jerzemu Bachtinowi, któremu, jechał z Piotrem Mystkowskim, jedynie defekt alternatora nie pozwolił ukończyć imprezy na bardzo dobrej pozycji klasyfikacji generalnej. Podobnie duże słowa uznania należą się śląskiej załodze — Oczkowski—Spychalski. Niech tylko częściej tak dobrze startują. O zwycięzach rajdu w klasyfikacji generalnej — małżeństwu Zasadów, nie trzeba chyba się dłużej rozwodzić. Po prostu jeszcze raz udowodnili swą bardzo wysoką klasę i poziom, stawiający ich najwyższej spośród polskich zawodników. Bardzo ładnie także poczyna sobie z „Polskim Fiatem” Marek Varisella, który wraz ze Zbigniewem Dziadurą zajął 2 miejsce w

klasyfikacji generalnej. Zawodnik, startujący niegdyś na „Syrenie” — dziś, jeden z rajdowych weteranów zdaje się przeżywać obecnie swą drugą „rajdową młodość”...

Z młodych zawodników, startujących jeszcze na sprzęcie prywatnym wymienić należy przede wszystkim Lecha Jaworowicza (AP Warszawa) i Andrzeja Kopczyka (AP Wielkopolski).

Rajd Dolnośląski należy więc, obok wielu mankamentów natury organizacyjnej, którym musi się zająć Główna Sportowa Komisja Samochodowa PZM, uznać jako imprezę, wnoszącą wiele optymizmu do polskiego sportu rajdowego. Samochody swymi osiągnięciami zyskują coraz bardziej zbliżyć się do średniej czołówki europejskiej. Na kierowców można liczyć. I już teraz należy myśleć bardziej perspektywnie, rozpatrując możliwości odpowiednio przygotowanych technicznie „Polskich Fiatów” w imprezach poważniejszych. A tych również nie brak — ot, choćby przyszłoroczny maraton Londyn—Sydney...

JAN ŻDZARSKI