

Andrzej Martynkin telefonuje

z mety Rajdu Polskiego:

Abarthem – najszybciej

— Walka była zacięta od startu do mety. Cieszę się ze zwycięstwa w rajdzie i tytułu mistrza Europy. Zaraz wracam do domu, nie widziałem żony i córki od dwóch miesięcy — powiedział na mecie 35 Międzynarodowego Samochodowego Rajdu Polski we Wrocławiu, jego triumfator 22-letni Maurizio Verini. Po krótkim odpoczynku zmienił rajdowego Fiata 124 Abartha na tej samej marki, tylko mniej podrasowanego i pomknął na południe.

Verini, rok temu bliżej nieznanego kierowca, w tym sezonie stał się rewelacją mistrzostw Europy. We Wrocławiu odniósł szóste zwycięstwo w rajdzie zaliczanym do mistrzostw Europy kierowców. Tym razem przyszło mu to trudniej niż w poprzednich, bowiem toczył zacięty pojedynek od pierwszego odcinka specjalnego z jadącym na tej samej marki samochodzie Andrzejem Jaroszewiczem i Błażem Krupą na Renault 17 Gordini. Tą trójkę dzieliły sekundowe różnice. Kiedy po pęknięciu opony (zakręt, szybkość 140 km/godz.), Krupa wyłeciał z trasy, z Włochem walczył już tylko Jaroszewicz. Ostatecznie przegrał o 99,2 sek.

Tegoroczny Rajd Polski był najszybszy z dotychczas rozegranych. I właśnie to stanowiło o jego trudności. Na szybkich, krętych drogach Dolnego Śląska każdy błąd kierowcy kończył się z reguły... lądowaniem poza szosą. Kto nie umiał zapanować nad nerwami — kończył rajd przedwcześnie. Taki los spotkał m. in. ubiegłorocznego zwycięzcę Rajdu Polskiego, Austriaka Klaussa Ruslinga na Porsche Carrera, Węgra Atillę Ferjanca na Renault Alpine 110, Tomasza Ciecierzynskiego i Marka Variselle, na Polskich Fiatach.

W Rajdzie Polski, który był również eliminacją „Pucharu Pokoju i Przyjaźni”, nieoficjalnych mistrzostw KDL, znakomicie wypadli kierowcy radzieccy. Z pięciu startujących na Moskwiaczach i Ladaach załóg, wszystkie dojechały do mety, a zawodnicy nie mieli najmniejszych kłopotów ze sprzętem. A jechali tak, że Brundza, Kozircziko i Agiszew znaleźli się w pierwszej dziesiątce.

Niestety słów pochwały nie można powiedzieć o ekipie Polskiego Fiata. Wspomniani wyżej oraz

znany piosenkarz Andrzej Dąbrowski rozbili samochody. W wozie Stawowiaka „wysiadł” tylny most, w Fiacie Nowickiego urwał się korbowód. Tak więc ekipa żerańska notuje już trzecie niepowodzenie w tym roku. Po klęsce w rajdzie Volan, kłopskim starcie w Złotych Piaskach, również Rajd Polski zaliczyć musi na straty. Jedynie Krzysztof Komornicki, który nie był w składzie fabrycznej ekipy doprowadził swego Fiata do mety na wysokiej szóstej pozycji. Nie ma więc w klasyfikacji zespołowej ekipy narodowej i fabrycznej, bo zostały zdekompletowane.

Nie miał szczęścia również Wasz sprawozdawca, który w rajdzie startował ze znanym od lat na polskich szosach Włochem Lelio Lattarim. Jego Alfa Romeo 2000 GTV po 830 km odmówiła posłuszeństwa. Rozleciał się tylny most. W tym momencie nasza załoga miała prawie 100 sek. przewagi nad najgroźniejszą w grupie I i klasie 8-13 załogą szwedzką Brith-Anderson. Defektem Lattari był więcej zdziwiony niż zmartwiony.

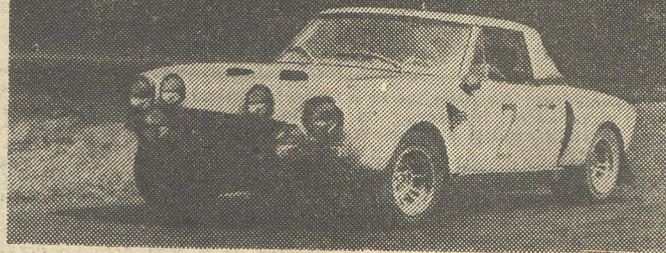
— Jeszcze się nie zdarzyło, abym tym samochodem nie dojechał do mety. Trudno. Kiedyś to musiało się stać. Idziemy spać — powiedział i prawie natychmiast usnął.

Długo jeszcze patrzyłem na przemykające obok samochodu...

Ze 116 załóg jakie wystartowały w piątek z Wrocławia do mety po 28 godzinach jazdy dotarło jedynie 54.

WYNIKI

Klasyfikacja generalna: 1. VERINI—ROSETTI Włochy Fiat 124 Abarth 16262,5, 2. JAROSZEWICZ—ZYSEKOWSKI Polska Fiat 124 Abarth 16361,7, 3. PRADERA—BASCARAN Hiszpania Porsche Carrera RS 16986,1, 4. BACCHELLI—SCABINI Włochy Fiat 124 Abarth 17214,4,



Fiat Abarth 124 Włocha Veriniego okazał się niedościgniony w Rajdzie Polskim. Relację naszego specjalnego wysłannika zamieszczamy na str. 7