



15 RAJD DUNAJU

G11

Impreza ta, zaliczana do Mistrzostw Europy kierowców, zgromadziła na starcie 72 załogi, choć zgłoszeń było grubo ponad 100. Jak zwykle odpadali już „w przedbiegach” konkurenci, którzy skromnymi środkami nie byli w stanie przygotować na czas swej Dacii czy Skody.

W przeciwieństwie do szeregu innych eliminacji rajd rumuński nie ma jakoś szczęścia do sławnych kierowców, rzadko bywają tutaj ci ze ścisłej czołówki. W br. jedynie trzy załogi liczące się w punktacji mistrzostw przybyły na start, by po zaciętej choć niewyrównanej walce zająć trzy pierwsze miejsca.

Na trasie liczącej 1015 km przewidziano 36 odcinków specjalnych, przebywanych przeważnie nocą. Utrudniało to bardzo zadanie, zwłaszcza, że spora część odcinków miała bardzo zniszczoną i powybijaną nawierzchnię. Późniejszy zwycięzca, załoga włoska Pregliasco-Rejsoli wygrywała na bardzo szybkiej Alfie Romeo z turbodoładowaniem wszystkie odcinki szybkie (i łatwe) ustępując miejsca dwóm samochodom Renault R5 Alpine, prowadzonym przez rywalizujących ze sobą od lat kierowców **Błażeja Krupa** i Węgra **Attilę Feriancza**. **Krupa z Piotrem Mystkowskim** doskonale zapamiętali odcinki specjalne, skoro wyprzedzili załogę węgierską aż o 2,5 minuty.

Sytuacja w czołówce rajdów zmieniałaby się zapewne, gdyby nie wypadnięcie z trasy odcinka kilku załóg, które na bardzo zdradliwym zakręcie nagle znajdowały się... w rzece. Tu właśnie straciły po 7-8 minut dwie załogi czechosłowackie na bardzo szybkich Skodach 130 RS, jak również załoga polska J. Książkiewicz-W. Krzemiński w Polonezie 2000. Polacy nie mieli szczęścia, zniszczone przednie zawieszenie uniemożliwiło im dalszą jazdę.

W drugim, nocnym etapie, do którego wystartowało już tylko 50 pojazdów, wycofała się druga nasza załoga J. Ważny - J. Czerwoniec gdyż uszkodzony smok pompy oleju spowodował zatarcie silnika.

Fabryczny Polonez 2000 doznał nieprzewidzianego uszkodzenia elektronicznego układu zapłonowego na kilkadziesiąt minut przed startem imprezy i tylko sprawności mechaników zawdzięczać należy fakt, że wziął w niej udział, aczkolwiek z zastępczym silnikiem o dużo mniejszej mocy. Gdyby nie przebicie opony na jednym z odcinków specjalnych i pęknięcie dźwigienki otwierania przepustnicy załoga nasza ulokowałaby się na 5-6 miejscu, co, biorąc pod uwagę znacznie niższą moc silnika, stanowiłoby duże zaskoczenie. Niestety spóźnienie w wyniku nieprzewidzianych napraw zrzuciło Poloneza na 11 miejsce w klasyfikacji generalnej. Mimo to **Andrzej Radecki i Jan Wojtyna** wygrali swą klasę 9.

Duże zdziwienie wywołała decyzja organizatorów, by przyznać zawodnikom po pierwszym etapie prawo do przeprowadzania napraw sprzętu aż przez trzy godziny. Niektóre fabryczne zespoły wymieniały w tym czasie całe przednie i tylne zawieszenia i skrzynki biegów, rozbierały silniki. A wydawałoby się, że przy dzisiejszym wysokim poziomie konstrukcyjnym i technologicznym samochód rajdowy powinien wytrzymać 1000 km bez napraw głównych.

T. SOBIECKI

WYNIKI RAJDU DUNAJU

1. M. Pregliasco - U. Rejsoli Alfa-Romeo Turbo-Delta (I) - 20 pkt do Mistrz. Europy; **Błażej Krupa - Piotr Mystkowski - Renault 5 Alpine (PL) - 15 pkt.**; 3. A. Feriancz - J. Tandori - Renault 5 Alpine (H) - 12 pkt.; 4. V. Blahna - P. Schovanek - Skoda 130 RS (CS) - 10 pkt.; 5. S. Kvajzar - J. Kotek - Skoda 130 RS (CS) - 8 pkt.; 6. V. Plech - O. Gottfried - (CS) - 6 pkt.; 11. **Andrzej Radecki - Jan Wojtyna - Polonez 2000 (PL)**

PUNKTACJA MISTRZOSTW EUROPY (nieoficjalna - po Rajdzie II Ciocco)

1. Bernard Begun (F) - 180 pkt. 2. Antonio Zanini (E) - 176 pkt. 3. Stig Blomqvist (S) - 150 pkt. 4. Adartico Vudafieri (I) - 148 pkt. 5. Anders Kullang (S) - 128 pkt. 6. Hannu Mikkola (SF) - 120 pkt. 7. Mauro Pregliasco (I) - 104 pkt. 8. **Błażej Krupa (PL) - 94 pkt.**