

WARSZAWA, 24.3 (tel. wł.). Druga po Rajdzie Polskim eliminacja mistrzostw Europy organizowana w naszym kraju — Rajd Warszawski Polskiego Fiata — miała równie dobrą obsadę co pierwsza. Z pierwszej trzynastki, z listy klasyfikacyjnej mistrzostw kontynentu, w Rajdzie Warszawskim startowało pięciu zawodników. Na pierwszym miejscu należy wymienić dwóch wybitnych zawodników Europy prowadzących w mistrzostwach — Antonio Zaniniego (Hiszpania) i Bernarda Beguina (Francja) — obydwoj na Porsche 911. Kilka tygodni wcześniej we Wrocławiu po raz trzeci z kolei triumfował Zanini, który z pozycji wicelidera wyszedł na prowadzenie z dziesięcioma punktami przewagi nad Beguinem.

TYM RAZEM szczęście uśmiechnęło się do Francuza. Niemal od początku rajdu objął prowadzenie i nie oddał go do końca. Zanini musiał się pogodzić z defektem swojego samochodu i zrezygnować z kontynuowania jazdy już po 14 odcinku. Do tego miejsca jednak, mniej więcej około godziny 23.15 w piątek i po przejechaniu 441 km — Hiszpan nie jechał najlepiej i znajdował się według nieoficjalnej klasyfikacji na trzeciej pozycji z dość sporą stratą do prowadzącego.

Po wypadnięciu Zaniniego z rajdu, czołówkę stanowiąca grupa Beguin na Porsche, Bohne na Mercedesie 450 SLC, początkowo „Didie” na Fiacie 131 Abarth, a następnie także **Błażej Krupa na Renault 5 Alpine**. W tym towarzystwie efektywnie walczył także Rutheford na Mazda 626 i Bublewicz na Oplu Kadett CTE.

Ogółem wystartowało 76 załóg z 92 jakże zgłoszono, zaś metę osiągnęło 45 samochodów. Uczestnicy mieli do pokonania 1200 kilometrów trasy okężnej, w tym 325 kilometrów jazdy na odcinkach specjalnych. Uczestnicy reprezentowali: Hiszpanię, Francję, RFN, Belgię, Węgry, CSRS, Austrię, W. Brytanię, Danię, Szwecję i Polskę na samochodach 17 różnych marek. Najliczniejsze były Fiaty 126p — 20, potem Fiaty 125p — 14, Renault 5 Alpine — 7, Polonezy 2000 — 6, Fordy Escorty 2000 RS — 3. Kibice mogli także po raz pierwszy zobaczyć Alfę Romeo Alfasud TI i Mazdę 626 specjalnie adaptowaną do rajdów.

UCZESTNIKOM TOWARZYSZYŁA kiepska pogoda. Deszcz, a także huragan spowodowały na trasie sporo zmian. Nawierzchnie pełne były liści, połamanych gałęzi i naniesionego przez wicheru piasku. Odcinki stały się przez to bardzo niebezpieczne i niezwykle śliskie. Zawodnicy doskonale zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństwa w nowych warunkach. Na treningach bowiem szybko zorientowali się, że impreza jest niezwykle szybka, wymagać będzie zdwojonej uwagi i wydobyć z siebie najwyższych umiejętności.

Tuż przed startem, w podwarszawskiej miejscowości Jablonna, zwycięzca rajdu Bernard Beguin miał pewne obawy co do jakości własnego treningu. Stwierdził, że chociaż trenował trzy i pół dnia, to jednak tak naprawdę przyłożył się do rekonesansu dopiero w dobie poprzedzającą inaugurację imprezy.

Na mecie jednak, która była usytuowana na dawnym lotnisku Bemowo, miał już minę bardzo zadowolona. Powiedział między innymi:

— Nie potrafię ukryć zadowolenia. Przecież to nie tylko zwycięstwo w rajdzie, ale również powrót na pierwsze miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy. Rajd Warszawski miał współczynnik trudności „2”. zarobiłem więc czterdzieści punktów i wyprzedzam mojego największego rywala — Zaniniego o trzydzieści punktów. Walka była bardzo twarda, a trasa bardzo szybka. Trasa i charakter imprezy były podobne do Rajdu Polskiego. Okoliczności te sprawiły, że Porsche, na którym jechałem, dawał mi pewną przewagę. Po prostu impreza była stworzona dla tego typu samochodów.

To prawda. Na niektórych odcinkach Beguin, podobnie jak kilku innych jeszcze zawodników, osiągał prędkości grubo przekraczające 200 km na godzinę. To trochę za szybko jak na rajd i zdrzewione odcinki specjalne. Wrócimy jednak kiedy indziej do szybkości w rajdach.

NA WYROZNIENIE ZASŁUGUJE wynik **Błażeja Krupa z Piotrem Mystkowskim na Renault 5 Alpine Elf**. Załoga ta zajmując trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej z jedenastej pozycji w mistrzostwach Europy przesunęła się na 8 miejsce. Początkowo nie zanosiło się na tak dobry wynik. Z każdym jednak kilometrem rajdu doskonale zgrani Polacy jechali coraz lepiej. Nawiazali kontakt z czołówką i stopniowo przesuwali się w górę klasyfikacji. W najbliższą środę **Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim** wyjeżdżają do Grecji na rajd o współczynniku „3”. Załoga w tej chwili wypada, że załoga Renault 5 Alpine miała pecha na Rajdzie Polskim, gdzie była okazja zarobienia sporo punktów.

Drugą najlepszą polską załogą w klasyfikacji generalnej byli Marian Bublewicz i Marek Pawłowski na Oplu Kadettcie GTE. Bublewicz od kilku sezonów wykazywał dobrą formę, a po przesiadce na Opla jeździ coraz lepiej.

W IMPREZIE STARTOWAŁY trzy fabryczne Polonezy 2000: Maciej Stawowiak z Ryszardem Żyszkowskim, John Lyons z Jackiem Lewandowskim i Adam Polak ze Zbigniewem Kabulskim.

Pierwsza załoga z niewiadomych powodów stała na pierwszym odcinku specjalnym około trzech minut i już na samym początku rajdu spadła poza pierwszą dwudzistkę. Ostatecznie jednak stale poprawiała swoją lokatę, by na metę przyjechać na 7 miejscu.

Duet mieszany John Lyons z Anglii, któremu pilotował Jacek Lewandowski jechał bardzo szybko i zajmował lokaty w okolicach 5—7 miejsca. Lyons — kierowca doświadczalny, przeholował jednak na jednym z oesów, stracił powietrze w czterech kołach i pożegnał się z drogą. Anglik po raz pierwszy siedział za kierownicą Poloneza. Drugi raz siadzie niebawem podczas Rajdu Manx (Anglia).

Na starcie imprezy w Jablonnie obecni byli przewodniczący GKKFIS Marian Renke, generał dyw. Władysław Szymłowski — zastępca Głównego Inspektora Techniki WP, Jerzy Bielecki, dyrektor naczelny Fabryki Samochodów Osobowych, która patronowała rajdowi.

Adam Polak, specjalista od wyścigów — mistrz Polski — po raz drugi wystartował w rajdzie. Jechał skutecznie, zajął dziesiąte miejsce w klasyfikacji generalnej. Wynik znakomity, zważywszy nikłe doświadczenie rajdowe tego zawodnika.

Wyniki — Klasyfikacja generalna: 1. B. Beguin — J. Lenne (Francja) Porsche 911 SC — 8707 pkt.; 2. H. Bohne — P. Diekmann (RFN) Mercedes 450 SLC — 8790; 3. **B. Krupa — P. Mystkowski** (Polska) Renault 5 Alpine Elf — 8995; 4. J. M. Cols „Didi” — W. Plas (Belgia) Fiat 131 Abrath — 9049; 5. W. Rutheford — H. Bryan (Anglia) Mazda 626 — 9081; 6. M. Bublewicz — M. Pawłowski (Polska) Opel Kadett GTE — 9144; 7. M. Stawowiak — R. Żyszkowski (Polska) Polonez 2000 — 9330; 8. V. Havel — J. Soukup (CSRS) Skoda 130 RS — 9447; 9. A. Koper — W. Krzemiński (Polska) Renault 5 Alpine — 9501; 10. A. Polak — Z. Kabulski (Polska) Polonez 2000 — 9660 pkt.

Impeza stanowiła również eliminację mistrzostw Polski. Klasyfikację generalną wygrał **B. Krupa** przed M. Bublewiczem i M. Stawowiakiem.

PIERWSZYCH PIĘTNASTU zawodników Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata startowało w niedzielę przed południem w tradycyjnym Grand Prix FSO.

Najwięcej emocji dostarczyła porywająca rywalizacja pomiędzy **Błażem Krupa** i Maciejem Stawowiakiem. Raz jeden i raz drugi obejmowali prowadzenie. Ostatecznie zwyciężył Maciej Stawowiak przed **Błażem Krupa** i Adamem Polakiem. Z piętnastu Polonezów dwa nie ukończyły konkurencji. Jeden z powodu defektu, drugi zaś dachował.

Beguin i Bohne nie brali udziału w Grand Prix. Ich kontrakty ze sponsorami zabraniają startów na innych samochodach niż Porsche i Mercedes.

Jerzy Jankiewicz