



Zwycięzca Rajdu Warszawskiego, prowadzący obecnie w punktacji Mistrzostw Europy – Francuz Bernard Beguin

Kilka czynników złożyło się na fakt, że tegoroczny Rajd Warszawski został zaliczony do najlepszych imprez, odbywających się pod tą nazwą przecież już 18 lat. Przyspieszenie terminu imprezy rozgrywanej tym razem, pod koniec lata, a nie w pełni już jesieni, spowodowało, że rywalizacja pomiędzy najlepszymi europejskimi kierowcami była jeszcze w toku i te 40 pkt. z Warszawy liczyło się w końcowej rozgrywce. Sytuacja punktowa ułożyła się w tym sezonie w sposób rzeczywiście interesujący i przed Rajdem Warszawskim różnica pomiędzy prowadzącym w klasyfikacji Hiszpanem Zaninim a Francuzem Beguinem wynosiła zaledwie 10 pkt., a do tej rywalizującej ze sobą pary zbliżył się ostatnimi zwycięstwami Włoch Vudafieri. Dodac do tego można nasze zainteresowanie punktacją końcową, w której ma w tym sezonie coś do powiedzenia również i polski zawodnik – Błażej Krupa.

Ta właśnie czołówka wyznaczyła sobie spotkanie na Rajdzie Warszawskim. Dla Beguina była to okazja do rewanżu nad Zaninim za Rajd Polski, zawodnik RFN – Bohne, który też włączył się do rozgrywki o mistrzostwo, widział okazję poprawy swej lokaty, brytyjski importer samochodów Mazda wybrał Rajd Warszawski jako miejsce debiutu swej odmiany nowego samochodu rajdowego Mazda 626. Jeśli do tego dodamy „stałych” bywalców warszawskiej imprezy – czechosłowacką parę mistrzowską małżeństwa Trejbozdów, Węgra Ferjanca oraz naszą czołówkę rajdową – z gospodarzami – ekipą fabryczną FSO, łatwo wysnuć wniosek, że obsada XVIII RW była rzeczywiście wymiennie, łącznie 71 załóg z 11 państw.

Na 38 zaplanowanych prób sportowych, przeprowadzono 35 (na niektórych zwałone drzewa utrudniały bezpieczny przejazd, na innych zawiodła łączność). 16 prób wygrał zwycięzca rajdu – Francuz Beguin, rewanżując się Zaniniemu za porażkę na Rajdzie

Polski, w 7 najlepszy był w swoim Mercedesie 450 SLC – Holgar Bohne, 6 przejechał najszybciej swoją Renault 5 – Błażej Krupa, po dwie wygrali Belg Coles-Didi Fiatem 131 Abarth, coraz lepiej jeżdzący Oplem Kadetem GTE, M. Bublewicz oraz Hiszpan Zanini, który wyeliminowany został z późniejszej walki przez defekt samochodu Porsche 911 (urwana poprzeczka silnika). Dobrze się też spisywał Polonezem 2000 Anglik J. Lyons, któremu pilotował J. Lewandowski, ale nie wczuł się w specyfikę naszych odcinków specjalnych i na jednym z nich (OS-10 Rumienica-Rumian) stanął z przeciętymi na wybojach oponami.

Honor warszawskiej fabryki ratowała niezawodna jak zwykle załoga FSO – Stawowiak-Zyszkowski, na siódmym miejscu w klasyfikacji końcowej i gdyby nie trzy minuty stracone zaraz na początku rajdu (na OS-2 Borkowo-Julianów) na poszukiwaniu utraty prądu w instalacji elektrycznej, pozycja mogłaby być lepsza. Trudno jednak było Polonezem 2000 w obecnej wersji sportowej rywalizować z typowo sportowymi samochodami. O sukcesie sportowym może mówić ekipa fabryczna drugiej polskiej wytwórni – FSM, która nie tylko w komplecie skończyła rajd, ale i jej as atutowy J. Szerla (na 19 miejscu w klasyfikacji generalnej) pozostawił w pobitym polu Polskim Fiatem 126p tak renomowane samochody jak Ford RS 2000, Renault 5 Alpine, Volkswagen Golf, Opel Kadett, Alfa Romeo, Alfa Sud i inne.

Mimo trudności, rajd był przeprowadzony wręcz wzorowo – zasługa to grona doświadczonych działaczy z komandorem Janem Bronikowskim, który dowodził tą imprezą już po raz dziesiąty. Choć rajd odbywał się w schyłku lata, jednak aura była typowo jesienna – deszcz, silny wiatr, wywracający drzewa – pogoda dostosowała się jednym słowem do tradycji rajdu, mimo że termin został o ok. 8 tyg. przyspieszony.

18 Rajd Warszawski

REWANŻ

Ścisłe jezdnie wyrównywały w pewnym stopniu zalety techniczne specjalnych samochodów rajdowych i na imprezie kierowcy musieli wykazać się najwyższymi umiejętnościami.

Jako dobrze zorganizowaną imprezę o wystarczającej liczbie nietatwych prób sportowych ocenili Rajd Warszawski obserwatorzy Międzynarodowej Federacji Sportów Samochodowych FISA – Grek B. Despotopulos i Austriak L. Fischer i taka była faktyczna wartość sportowa zawodów. Wyniki były obliczane na bieżąco przez Zakład Elektronicznej Techniki Obliczeniowej Fabryki Samochodów Osobowych i podawane w każdej chwili w biurze rajdu. Niewielu jednak korzystało z tych najnowszych osiągnięć techniki, bowiem rajd odbył się właściwie bez udziału publiczności (start w podwarszawskiej Jablonnej, meta na Bemowie).

Zawody tradycyjnie zamknął wyścig (poza oficjalną klasyfikacją) 15 najlepszych zawodników imprezy w seryjnych Polonezach 1500, który wygrał zręcznym manewrem taktycznym Maciej Stawowiak przed Błażem Krupą. Jednemu z zawodników nie udało się jeden z wiryży i kilkakrotnie koziołkował przez dach: nadwozie było porzabijane, ale sztywna konstrukcja Poloneza sprawiła, że zarówno samochód jak i kierowca po tym niefortunnym „dachowaniu” nadawali się do dalszej jazdy.

Do minusów imprezy należy nie najlepszy dobór tras odcinków specjalnych; jest on – jak wiadomo – nietatwy ze względu na płaski charakter Pojezierza Brodnickiego, na którym zlokalizowano większość prób sportowych. Były one, jak zresztą na innych polskich rajdach, zbyt szybkie, a przez to i niebezpieczne. Odbyło się jednak bez wypadków i poważniejszych kolizji. Jednym zdaniem – dobra, udana impreza.

STANISŁAW SZELICHOWSKI

Najlepszy wynik na Polonezie uzyskała załoga Stawowiak-Zyszkowski

Fot. Edward Samborski



WYNIKI XVIII RAJDU WARSZAWSKIEGO POLSKIEGO FIATA

KLASYFIKACJA GENERALNA: B. Beguin-J. Lenne (F) Porsche 911 SC – 8075 pkt – 40 pkt do Mistrzostw Europy; 2. H. Bohne-P. Dickman (D) Mercedes Benz 450 SLC – 8152 pkt – 30 pkt ME; 3. B. Krupa-P. Mystkowski (PL) Renault 5 Alpine – 8253 pkt – 24 pkt ME; 4. M. Coles-Didi-W. Pias (B) – Fiat 131 Abarth – 8307 pkt – 20 pkt ME; 5. W. Rutherford-H. Bryan (GB) – Mazda 626 – 8340 pkt – 16 pkt ME; 6. M. Bublewicz-W. Pawłowski (PL) – Opel Kadett GTE – 8461 pkt – 12 pkt ME; 7. M. Stawowiak-R. Zyszkowski – Polonez 2000 – 8604 pkt – 8 pkt ME; 8. V. Havel-J. Soukup (CS) Skoda 130 RS – 8721 – 6 pkt ME.

ZESPÓŁY NARODOWE: 1. Polska – 28 116 pkt; ZESPÓŁY KLUBOWE – 1. AKlub Warszawski I – 29 412 pkt; 2. AKlub Rzemieślnik – 30 355 pkt; 3. AKlub Warszawski II – 31 056 pkt. ZESPÓŁY FABRYCZNE: 1. Renault – 28 970 pkt; 2. FSO – 29 743; 3. FSM – 35 131 pkt.

PUNKTACJA MISTRZOSTW EUROPY PO RAJDZIE WARSZAWSKIM: 1. Bernard Beguin – 286 pkt; 2. Antonio Zanini – 256 pkt; 3. Adarüco Vudafieri – 188 pkt; 4-5. Stig Blomqvist, Jean Ragnotti – 150 pkt; 6. Holgar Bohne – 134 pkt; 7. Anders Kullang – 128 pkt; 8. Błażej Krupa – 126 pkt; 9-11 Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Tony Pond – 120 pkt; 12. Maurizio Verini – 114 pkt.