

Powiedzieli po rajdzie:

Janusz Szerla (z prawej)

– zwycięzca rywalizacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni:

– Satisfakcjonuje mnie niezwykle zwycięstwo w konkurencji najlepszych kierowców krajów socjalistycznych, osiągnięte Polonezem 2000 C. Bardzo dobrze mi się jeździ, gdy widzę na trasie dużo publiczności. }

Branislav Kuzmicz

– zwycięzca 43 Rajdu Polski:

– Jestem niezmiernie szczęśliwy, że udało mi się po raz drugi zwyciężyć w Rajdzie Polski. Cieszę się z głównej nagrody – Polskiego Fiata 126p, którym do Jugostawii pojedzie mój pilot – Rudi Sali.



43 Rajd Polski

Andrzej Koper }

– zwycięzca grupy A:

– Nie po raz pierwszy udało mi się wygrać rywalizację w grupie A, w której rozgrywane będą w przyszłym roku mistrzostwa świata. Nowe przepisy FISA przyczynią się – moim zdaniem – do spopularyzowania sportu rajdowego, bowiem wyrównały się szanse dla tych kierowców, którzy nie dysponowali bolidami typu Lancia Delta czy Ford 240 RS.



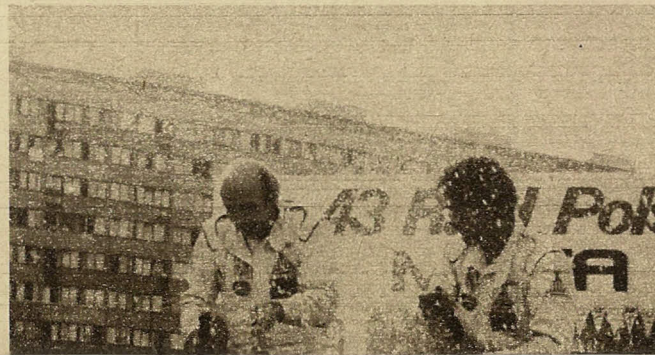
Lepiej niż w ubiegłym roku...

43 Rajd Polski miał niepowtarzalną dramaturgię.

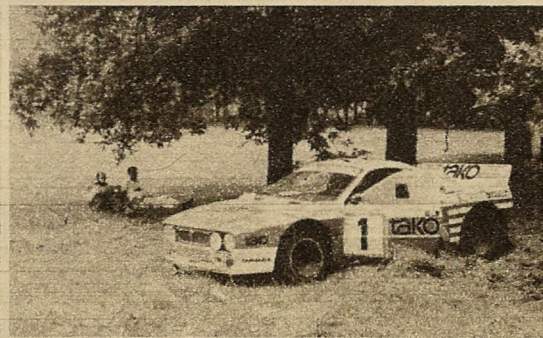
Pewni swoich szans Węgier Attila Feriancz w Audi Quattro oraz Włoch Mauro Pregliasco w starszym typie rajdowej Lancii 037R przyjechali do Polski dla rozegrania imprezy pomiędzy sobą. Sprawę wyłonienia zwycięzcy traktowali jako swą wyłączną rozgrywkę, mało zważając na rywali w mniej renomowanych samochodach. Bo, czy mogły ich bojowym maszynom zagrozić samochody Renault grupy A, a tym bardziej radzieckie Łady VFTS, czechosłowackie Skody 130 LR czy też polskie Polonezy 2000C, co prawda też należące do kończącej swój żywot grupy B, ale słabsze co najmniej o sto koni od ich samochodów.

PIERWSZE cztery z 34 odcinków specjalnych rozegrali rzeczywiście między sobą; dwa z nich wygrał Włoch (w tym uliczną próbę w Sobótce) i dwa Węgier. Wydawało się jednak, że kierowca tego ostatniego nie potrafi wykorzystać możliwości swojego pojazdu. I stało się: już na piątym odcinku specjalnym przestał jechać Feriancz: wypadł z trasy na najtrudniejszym zresztą zakręcie. Rajd poprowadził nie zagrożony Pregliasco, wygrywając większość OS-ów usytuowanych w Górach Sowich i w Kotlinie Kłodzkiej. I tak było aż do przedostatniej próby sportowej na drózkach Stadionu Olimpijskiego oraz ulicach Wrocławia, kiedy silnik Lancii 037R prowadzonej przez Włocha odmówił posłuszeństwa i gdy pozostało

Zwycięzcy 43 Rajdu Polski – załoga jugostowiańska Kuzmicz-Sali fetują swój sukces na mecie imprezy we Wrocławiu. Wygrali nasz rajd już po raz drugi.



Wysoką formą błysnął na Rajdzie Polski Janusz Szerla – nr 2 zespołu fabrycznego FSO. Gdy nr 1 (Marian Bublewicz) zawiodł, pokazał klasę i wygrał imprezę w konkurencji Pucharu Pokoju i Przyjaźni.

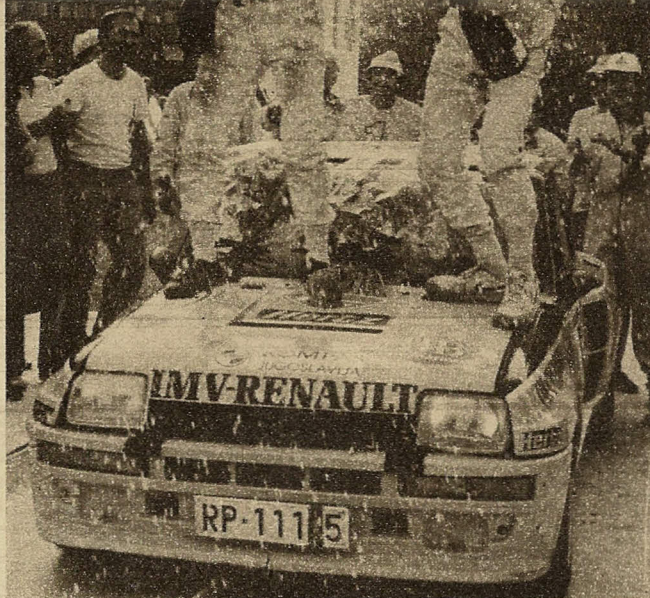


do mety kilkanaście kilometrów trzeba się było wycofać z rajdu.

Wygrał ten trzeci – Jugosłowianin Branislav Kuzmicz – ubiegłoroczny triumfator 42 Rajdu Polski. W swym fabrycznie przygotowanym Renault 5 Turbo utrzymywał się przez cały czas w czołówce (wygrał tylko 7 odcinków specjalnych) i właściwie jechał mało zauważony. Jednak jego równa jazda wystarczyła do zwycięstwa i to z przewagą 2 min. 21 s., a następnym zawodnikiem – Andrzejem Koperem też w Renault ale modelu 11 grupy A. Sukces fabryki Renault był więc znaczący.

W tym towarzystwie trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej naszego Poloneza 2000 C i to prowadzonego nie przez pupilka fabrycznego zespołu – Mariana Bublewicza (który przestał jechać po 11 OS-ie) ale przez Janusza Szerłę, nabiera szczególnego wydźwięku. Splendoru dodaje też indywidualne zwycięstwo w najbardziej nas interesującej rozgrywce o Puchar Pokoju i Przyjaźni, którą Szerła wygrał zdecydowanie (o 2 min. 43 s. przed Ładą VFTS). Można więc stwierdzić, że polscy kierowcy pojechali dobrze w tegorocznym Rajdzie Polski i tylko odległe miejsca innych członków narodowego zespołu – 23 Sadowskiego i 31 – A. Białowąsa) spowodowały, że w klasyfikacji narodowej nie liczyliśmy się w tej imprezie i nadal nie odnosimy sukcesów w tegorocznych rozgrywkach Pucharu Pokoju i Przyjaźni.

Nasuwa się też inna refleksja: patrząc na listę wyników, w pierwszej dwudziestce – dwanaście samochodów jest produkcji krajów socjalistycznych; są to Polonezy, Łady, Skody grupy B. Okazują się one konkurencyjne na wielu imprezach, w których dochodzi do rywalizacji pomiędzy nimi, a średniej klasy rajdowymi samochodami produkcji krajów kapitalistycznych. Są to zupełnie niezłe samochody rajdowe, szczególnie teraz, kiedy na podobnych maszynach wywodzących się z seryj-



Wielcy pechowcy rajdu – załoga włoska. Prowadzili przez całą imprezę, ale ich Lancia wyzionęła ducha na przedostatniej próbie sportowej. Odpoczywają już na trawie...

Fot. Andrzej Grzelinc

nych samochodów będą rozgrywane mistrzostwa. Bo przecież startowała w 43 Rajdzie Polski liczna ekipa Toyota Deutschland (razem 9 samochodów, 4 ukończyły, najlepszy prowadzony przez R. Reindla został sklasyfikowany na 13 miejscu. Były samochody Volkswagen Golf GTI, Opel Manta i Kadett, japońskie Subaru 4 WD czy Mitsubishi Lancer i inne. Z tą grupą samochodów możemy z powodzeniem rywalizować.

A organizacja imprezy? Właściwie zrobiono wszystko na co nas stać w realiach dnia dzisiejszego. Była dobrze działająca łączność, która zapewniała jednostki Wojska Polskiego, była niezła służba komputerowa, były wyniki podawane bezpośrednio zawodnikom na odcinkach specjalnych, odbiór techniczny przeprowadzono w lepszych niż dotychczas warunkach, były niezłe wydawnictwa, sympatyczne uroczystości otwarcia imprezy (łącznie ze startem

balonu) oraz rozdanie nagród. Organizatorzy – Automobilklub Dolnośląski, przy współpracy z Automobilklubami Karkonoskim i Sudeckim w ostatniej niemal chwili dostosowali przebieg imprezy do wydanych przez światowe władze sportu rajdowe nowych przepisów. Nie notowany ostatnio czas antenowy zarezerwowała dla rajdu Telewizja Polska – trzy półgodzinne audycje w programie II prowadzone przez dziennikarzy Auto Moto. Fan Klubu pozwalała na śledzenie imprezy na bieżąco.

Rajd był więc lepiej zorganizowany niż w poprzednich latach. Czy oznacza to, że możemy oczekiwać wyższej jego hierarchii tzn. wymarzonego współczynnika 3, zamiast dotychczasowego 2? Obserwatorzy FISA – Włoch Salvatore Aleffi i Hiszpan Juan Pons byli – jak zwykle zresztą i inni inspektorzy – niezwykle wymagający. Wyszukali pewne

niezgodności regulaminu imprezy, dojrżeli obce samochody na trasie jednego z odcinków specjalnych, nie mogli porozmawiać przez telefon z komandorem imprezy. Wytkną to nam bezspornie w swych raportach i w coraz ostrzejszej rywalizacji, którą toczą ze sobą organizatorzy eliminacji mistrzostw Europy, trudno nam będzie się przebić do ściślejszej czołówki. Faktem jest jednak bezspornym, że organizujemy coraz lepsze imprezy i do takich należy zaliczyć tegoroczny 43 Rajd Polski.

STANISŁAW SZELICHOWSKI

WYNIKI

43 RAJDU POLSKI – ELIMINACJI ME I PPIp

Klasyfikacja generalna

1. B. Kuzmicz-R. Sali (YU) Renault 5 T – 2 h 59 min. 29 s. – 40 pkt do mistrzostw Europy; 2. A. Koper-K. Geborys (PL) Renault 11 T – 3 h 01 min. 50 s. – 30 pkt; 3. (1 miejsce w PPIp) J. Szerła-M. Oziębło (PL) Polonez 2000 C – 3 h 02 min. 41 s. – 24 pkt; 4. (2 miejsce w PPIp) E. Toumaliaiwiczus-P. Videika (SU) Łada VFTS – 3 h 05 min. 24 s. – 20 pkt; 5. (3 miejsce w PPIp) P. Janeba-J. Krecman (CS) Skoda 130 LR – 3 h 05 min. 32 s. – 16 pkt; 6. B. Krupa-P. Mystkowski (PL) Renault 5T – 3 h 06 min. 40 s. – 12 pkt; 7. (4 miejsce w PPIp) V. Soots-T. Putmaker (SU) Łada VFTS – 3 h 08 min. 21 s. – 8 pkt; 8. (5 miejsce w PPIp) J. Trajbold-V. Zelinka (CS) Skoda 130 LR – 3 h 08 min. 53 s. – 6 pkt; 9. (6 miejsce w PPIp) V. Blahna-P. Schovanek (CS) Łada 2105 – 3 h 09 min. 33 s. – 4 pkt; 10. (7 miejsce w PPIp) R. Ruutel-T. Vounn (SU) 3 h 12 min. 11 s. – 2 pkt.

Zespołowo w Pucharze Pokoju i Przyjaźni

1. CS – 9 h 24 min. 18 s; 2. SU – 9 h 25 min. 56 s; 3. BG – 10 h 03 min. 43 s; 4. PL – 10 h 13 min. 38 s; 5. DDR – 10 h 54 min. 36 s; Zgłoszono 84, wystartowało 55 (z 12 państw), ukończyło 43 załogi.