

# WSPÓŁZAWODNICTWO LANCII STRATOS

Andrzej zawsze dostaje to, czego chce, ale zwycięstwo w rajdzie wymaga czasem bardzo dużo cierpliwości. Andrzej Jaroszewicz to, czego pragnął – wygrał Rajd Polski i wysunął się ponownie na pierwsze miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy. Swoją Lanią Stratos prześcignął drugą Lanię. (Francuza Darniche'a – BK) Lancia Stratos nie była idealnym pojazdem na tego rodzaju rajd, mimo doskonałego przygotowania do ostrych zakrętów gęsto pokrywających teren Dolnego Śląska. Zwycięzca miał dwa trudne momenty: pierwszy, kiedy wyleciał z drogi na drugim odcinku specjalnym tracąc pół minuty, kolejny, kiedy na ostatnim PKC jego pilot pomylił czas wjazdu i spóźnili się o trzy minuty. To było groźne, ponieważ Zanini był raptem o cztery minuty za nimi, z czego jedna była niepewna. Wszystko jednak wróciło na właściwe tory i Polak został uznany zwycięzcą. Zanini jadący Seatem dojechał jako drugi zgarniając 60 punktów (do punktacji Mistrzostw Europy – BK), które dają mu przewagę nad Darnichem w klasyfikacji.

Autor: Martin HOLMES



26-ta eliminacja do Mistrzostw Europy o współczynniku 4.

Data: 9-11 lipca

Trasa: 1589 km

Odcinki specjalne: 41 o długości 396 km

– 3 odcinki odwołane

Start: Wrocław, 09.07. godz. 15.00

Meta Wrocław 11.07. godz. 06.30

Przerwa: 10 godz.

Nawierzchnia: głównie asfalt, szuter

Warunki: suchy, ale i mokro

Wystartowały: 74 załogi – Ukończyło: 31 załóg

Patrick Landon zarządził trzema Renault 17 Gordini, które prowadził Krupa (Polska), Czubrikow (Bułgaria) i Fejancz (Węgry). Szczególnie próbowały trzy amatorskie ekipy francuskie – Michel Colin (Opel Ascona), C. Toussaint (Opel Kadett GTE) i B. Dulcy (Porsche Carrera Grupa 3). Danię reprezentowało dziesięć samochodów, a Szwecję cztery – Saab 850 B, Pettersena, Saab 99 K, Malmgrene, Escort RS 2000 H, Britha i Toyota Celica Vesstrona.

Rajd trwał dwie noce, z długą przerwą we Wrocławiu, który był miejscem startu i mety. Większość trasy prowadziła wzdłuż granicy Czechosłowacji. Regulamin zgodny z zasadami obowiązującymi w innych krajach, chociaż niektóre odcinki specjalne nie zawsze były poprzedzone punktem kontroli czasu (PKC). Stałość organizacyjna uwidaczniała się w tym, że zawodnikom bardzo trudno było uzyskać czasy odcinków specjalnych swoje i konkurentów. Było to tak powszechne, że zespół Polskiego Fiatu miał specjalną grupę samochodów z ludźmi zaangażowanymi do mierzenia stoperami czasów najszybszych konkurentów. Nie uniknięto na imprezie tradycyjnych sporów, które nie miały jednak ani dalszych konsekwencji, ani wpływu na wynik końcowy rajdu.

Jaroszewicz wyszedł na prowadzenie już na pierwszym odcinku specjalnym rozgrywanym na asfalcie, ale wypadł z drogi na kolejnym, ustępując pola Seatowi Zaniniego. Wypadek wydarzył się tuż przy płycie postojowej helikoptera ratunkowego. Pilot tak się przestraszył, że natychmiast odjechał. Kierowca Lancii potrzebował kolejnych dwudziestu odcinków, by odzyskać pierwsze miejsce. Zanini, Canellas i Stawowiak naprzemiennie obejmowali prowadzenie. Canellas wykorzystał kłopoty z hamulcami Spidera 124 (Stawowiaka) i dopiero wtedy wysunął się na czoło. Ta pierwsza część rajdu rozgrywała się na częściowo mokrych drogach

Zanini (Seat) na drugim miejscu, też wyprzedzi Daniche'a.



Zanini, „Jaro” i Petisco – pilot Hiszpana. To nie był dobry dzień dla samochodów Renault.



W Polsce rozgrywane są dwa rajdy z kalendarza Mistrzostw Europy – wspierany przez Polskiego Fiatu Rajd Warszawski, który zamyka sezon i najbardziej ceniony - Rajd Polski. Ten ostatni prowadzi wieloma nieutwardzonymi drogami i ma kilka odcinków specjalnych do pokonania kilkakrotnie, co ułatwia trening. Poziom życia i ceny są tu generalnie bardzo korzystne dla zagranicznych uczestników, którzy dodatkowo dostają zniżkę na cenę benzyny (niecały frank za litr). Jedynymi niedogodnościami są: słaba jakość tej taniej benzyny, a przede wszystkim liczne formalności administracyjne.

W tym roku na 74 ekipy, 59 było zagranicznych, a reszta to byli w znacznej większości kierowcy fabryczni – ceny samochodów w Polsce wykluczają dużą ilość kierowców amatorów w tego typu zawodach.

Polskę reprezentowały więc: Lancia Jaroszewicza, Fiat 124 Spider Stawowiaka oraz Polskie Fiaty 125 Ciecierzyskiego, Komornickiego i Bienia. Na starcie było jeszcze dziewięć innych Fiatów 125p, dwie BMW 2002, jedno Renault 5 (dopóki nie wypadło z drogi), a nawet jeden Fiat 126p, który wystartował ostatni, ale cieszył się dużą popularnością wśród widzów. Seaty przyjechały z rajdu Ypres. Fiaty 125p, choć nieźle podrasowane, nadal mają pewne kłopoty z hamulcami, natomiast Ładom brakuje jeszcze do rywalizacji mocy w silnikach.





Pechowy Stawowiak



Grupa Francuzów i Dulcy z przewagą w Gr.3 Girdauskas, również kierowca Łady i pilot Brundzy.



i Jaroszewiczowi udało się nadrobić zaległości dopiero na suchym terenie. W pokwocie rajdu prowadził 29 sekund nad Zaninim, natomiast Komornicki był trzeci z 10-minutową przewagą nad Ładami Brundzy i Girdauskas oraz drugim Fiatem 125p Ciecierzynskiego. Canellas złapał spóźnienie przez serwo blokujące hamulce - system zablokował się na pięć minut, a kiedy wydawało się, że wszystko wróciło do normy okazało się, że jest złamany pedał hamulca!! Stawowiak stracił osiem minut na żmudnej wymianie klocków hamulcowych, a następnie pękły mu przewody olejowe. Renault również nie wyszły bez szwanku. Ferjancz jako pierwszy ukreślił półos. Krupa złamał tylną oś wypadając z drogi (Tutaj Holmes się mylił. Oś nie wytrzymała naprawdę bardzo szybkiej jazdy po dziurawym OS-ie Boguszów - BK). Wymieniono ją ale parę odcinków dalej Krupa znów wypadł i uszkodził przednie zawieszenie. (To się zgadza. Na bardzo długim OS-ie z Bystrzycy Kłodzkiej początek był suchy, a po drugiej stronie góry była burza i jadąc na slickach nie wyhamowałem na przepływającej przez drogę wodzie i utknaliśmy w rowie - BK) Czubrikow nie zdołał ukończyć pierwszego etapu, ponieważ jego dyferencjał dokonał żywota przed Wrocławiem. Wśród prywatnych kierowców nie było lepiej Colin uszkodził tył w swojej Asconie i stracił 25 min., Toussaint z wygiętym przewodem paliwowym miał poważne kłopoty z zasileniem silnika w paliwo. Dulcy miał nadzieję na zwycięstwo w Grupie 3 po odpadnięciu Niemca Manfreda Hartunga na Porsche. Druga noc była krótsza, drogi były suche, więc Stratos miała pełne pole do popisu. Polska Fiaty miały za to swojej dolę nieszczęsne. Bień kilkakrotnie łapał górę; Ciecierzynski złamał przewód hamulcowy tylko Komornicki nie miał problemów. Brundza odpadł po awarii prądnicy. Girdauskas miał problemy ze światłami. Na odcinku specjalnym zebrał serię kamieni spod kół Fiata 125p Dobrzańskiego, który ścinał zakręt i stracił żarówkę. Kadett Toussainta stracił jeszcze 20 min., ale podobnie jak pozostałi Francuzi, dotarł do mety. 48-kilometrowy odcinek specjalny przypominał prawdziwą trasę wyścigową. Jaroszewicz miał najlepszy czas - 21 minut 30 sekund i wyprzedził Zaniniego o minutę. Zwycięstwo Polaka i drugie miejsce Hiszpana ożywiają zainteresowanie tymi mistrzostwami. Nawet jeśli żaden z nich nie zna planów Darniche'a i tak wiedzą, że będą musieli się stawić na starcie w Wołozcz, na następnym rajdzie - Rajdzie San Marino.

**CZOŁÓWKA po OS-ach**  
Jaroszewicz: 1, 20 do mety  
Zanini: 2 do 7 i 17 do 19  
Canellas: 8 do 13  
Stawowiak: 14 do 16

**NAJSKUTECZNIJSI**

	1e	2e	3e	4e	5e
Jaroszewicz	23	3	4	3	4
Zanini	11	21	1	2	1
Canellas	3	2	2	1	1
Stawowiak	2	3	5	3	2
Krupa	2	1	4	4	
Komornicki	1			106	5
Girdauskas		3	5	4	4
Ciecierzynski		1	6	4	5

**ODPADLI**

Ferjancz (Renault 17G): przegub, 7 OS  
Krupa (Renault 17G): zawieszenie przednie, 13 OS  
Canellas (Seat 1800): hamulce, 13 OS  
Stawowiak (Fiat Abarth 124): przewód olejowy, 19 OS  
Czubrikow (Renault 17G): dyferencjał, 27 OS

**Zwycięzcy:**

1975 Verini (Fiat Abarth 124)  
1974 Russling (Porsche Carrera)  
1973 R. Pinto (Fiat Abarth 124)  
1971 Zasada (Porsche 911 S)

**KLASYFIKACJA GENERALNA**

1. A. JAROSZEWICZ-Zyszkowski	Lancia Stratos	15718.4
2. Zanini-Petisco	Seat 1430/1800	15821.4
3. Komornicki-Wojtyna	Polski Fiat 125 p	17228.0
4. Girdauskas-Girdauskas	Lada 1600	17400.1
5. Ciecierzynski-Brzo	Fiat 125 P	17664.0
6. Spiro-Glad	Opel Kadett GTE	18025.6
7. Bień-Jedynak	Polski Fiat 125 P	18075.7
8. Niewiadomski-Donimowski	BMW 2002 Tii	18127.4
9. Pawlik-Oldrich	Skoda 120 S	18452.7
10. Sedivit-Jiri	Skoda 120 S	18468.7
31-B. Dulcy-Bagarry	Porsche Carrera	24.010.6 1-Gr.3

**KLASYFIKACJA MISTRZOSTW**

po 26 eliminacjach (rajd Alp Wschodnich został odwołany)

1. JAROSZEWICZ 230 pts. 2. Zanini 210. 3. Darniche 200. 4. Rainio 120. 5. Rorhi 105. 6. J.L. Clarr 96. 7. Canellas 93.8. L. Carlsson 91. 9. R. Brooks 90. 10. Alen 80. etc.  
Następne zawody - rajd Dunaj 30 07

Tłumaczenie: Hanna Cholewa