

**P**OMYSL w przeszłości okazał się bardzo korzystny. Tradycyjnie imprezę tę rozgrywano jesienią, kiedy na ogół rywalizacja w mistrzostwach Europy była już rozstrzygnięta. Dlatego też wszelkie zabiegi o doborową obsadę, szczególnie kierowców zagranicznych, kończyły się fiaskiem. Stoлицę naszą odwiedzali zawodnicy mniej znani — poza nielicznymi wyjątkami, a konkurencja toczyła się głównie pomiędzy kierowcami krajowymi.

W tym roku dogodny termin imprezy przyciągnął przede wszystkim dwóch prowadzących w klasyfikacji mistrzostw Europy Francuza Bernarda Beguina i Hiszpana Antonio Zaniniego. Pierwszy stracił przodownictwo w tej klasyfikacji podczas Rajdu Polskiego, drugi natomiast zastąpił go na pierwszym miejscu dzięki zwycięstwu we Wrocławiu. W Warszawie było odwrotnie.

Szkoda, że podczas tych dwóch imprez nie doszło do całkowitej konfrontacji tych zawodników. Żadnego rajdu bowiem obydwaj nie przejechali razem. Raz odmówiło posłuszeństwa Porsche Beguina i raz samochód tej samej marki zawiódł Zaniniego. Mimo to jednak rywalizacja Beguina z Bohnem na Mercedesie i „Didim” na Fiacie 131 Abarth była interesująca.

Sledząc meldunki napływające z trasy i wyniki uzyskiwane na poszczególnych odcinkach specjalnych nie sposób było nie zauważyć świetnej jazdy Błażeja Krupy z Piotrem Mystkowskim na Renault 5 Alpine Elf. Załoga ta zdobywała coraz wyższe lokaty bardzo pracowicie, jeżdżąc każdy kolejny odcinek coraz lepiej. Błażej Krupa startował w tej imprezie już chyba po raz dziesiąty i trasę — jak stwierdził — znał na pamięć. Załozde tej wbrew pozorom sprzyjała fatalna pogoda. Śliska nawierzchnia, nie pozwalająca konkurentom na silniejszych samochodach rozwijać pełnych prędkości, chociaż w kilku przypadkach szybkość ta dochodziła do ponad 200 km na godz. Bardziej liczyły się więc umiejętności zawodników.

### Czy nie za szybko?

Prędkość na Rajdzie Polski i Warszawskim była przedmiotem dyskusji. Nawet czolowi zawodnicy jednoznacznie stwierdzili, że na rajdach możliwości rozpedzenia samochodu na odcinkach specjalnych są w przypadku polskich imprez zbyt wysokie. To już nie jest rajd lecz wyścig. A wyścig nie może być rozgrywany w tak niebezpiecznych warunkach. Wąskie drogi okolone grubymi drzewami nie spełniają podstawowych warunków bezpieczeństwa. Uczestnikom dopisało wiele szczęścia, ale jestem przekonany, że w przyszłości należy bardziej starannie dobierać trasy prób sportowych. Odcinki specjalne nie mogą mieć tak długich prostych jak to miało ostatnio miejsce. Na ogół wynajduje się trasy, które mają wykazać co potrafi zawodnik, trudne technicznie, zmuszające rajdowców do sięgnięcia po umiejętności jeździeckie a nie tylko trzymania gazu do deski.

Czekaliśmy na konfrontację pomiędzy zespołami fabrycznymi Skody i Poloneza. Tym razem zwycięsko wyszedł z tej rywalizacji Maciej Stawowiak z Ryszardem Żyszkowskim, którzy osiągnęli najwyższe miejsce (7) na samochodzie produkowanym w krajach socjalistycznych. Odpadł z rajdu zawodnik CSRS Kvalzar, zaś Havel zajął na Skodzie 8 miejsce, pokonując drugiego Poloneza 2000 prowadzonego przez Adama

Polaka ze Zbigniewem Kabulskim. Polak zajął 10 m. Warto dodać, że zawodnik ten specjalizował się dotychczas w wyścigach. Startem w Rajdzie Warszawskim, zresztą drugim w karierze kierowcy rajdowego, udowodnił, że w tej konkurencji posiada niezaprzeczalny talent. Trzeci Polonez fabryczny, który brał udział w rajdzie, miał obsadę mieszaną. John Lyons, który gościnnie pojechał Polonezem wykazywał w początkowej fazie imprezy dość sporą wiedzę rajdową. Jechał bardzo szybko. Być może niezajomość charakterystyki samochodu z FSO spowodowała, że rajdu nie ukończył, albo poniosły go emocje...

Oceniając start Polonezów jedno można stwierdzić z całą pewnością: mimo warunków nie fa-

Wydaje się, że obserwatorzy imprezy z ramienia Międzynarodowej Federacji Automobilonowej wywozają z Polski jak najlepsze wrażenia, a co najważniejsze pozytywnie oceniają według specjalnej punktacji imprezę warszawską. Jeżeli zaś tak się stanie — działacze Automobilklubu Warszawskiego będą mieli powody do dumy i ...wystąpienia o przyznanie Rajdowi Warszawskiemu wyższego współczynnika trudności.

### Najlepsi w Europie

Nie ma zwyczaju oceniania biur prasowych. Tym razem jednak nie sposób pominąć tej strony działalności. Lokalu użyczyła Polska Agencja Interpress. Zadbano o idealne warunki pracy. Bieżące wyniki z rajdu były podawane przez komputer FSO i drukowane przez urządzenia elektroniczne Rank Xerox. W każdej chwili można było otrzymać na specjalnych ekranach lub drukiem niemal każdą informację, która mogłaby interesować relacjonujących tę imprezę. Zupełnie jak na

# JAK W RAJDZIE MONTE CARLO



Jerzy JANKIEWICZ



Maciej Stawowiak wymienia uwagi o zakończonym Rajdzie Warszawskim ze zdobywcą drugiego miejsca Holgerem Bohne. Fot. CAE

woryzujących tych samochodów — jechały one szybciej niż na niedawnym Rajdzie Polski.

Rajdzie Monte Carlo. Warto więc podać, że szefem tej placówki był Leszek Borkowski.

### Zawiedli tylko widzowie

Organizacyjnie impreza wypadła wręcz doskonale. Uniknięto błędów jakie miały miejsce w roku ubiegłym. Zawiodła tylko publiczność. Zmiana miejsca startu, zimno i padający deszcz odstraszyły wielu kibiców od bezpośredniego uczestniczenia w imprezie i na trasę pojechali tylko najwierniejsi kibice.

Ale może dzięki temu nie zanotowano na trasie żadnych ekscesów, obrzucania przejeżdżających samochodów jak w roku ubiegłym kamieniami itp.

### Oto aktualna klasyfikacja mistrzostw Europy kierowców:

	pkt.
1. Bernard Beguin (Francja)	286
2. Antonio Zanini	256
3. Jean Ragnotti	150
4. Stig Blomqvist	150
5. Bruno Vudafieri	148
6. Anders Kullang	138
7. Holger Bohne	136
8. Błażej Krupa	126
9. Hannu Mikkola	120
Tony Pond	120
Ari Vatanen	120