

UNE STRATOS CHASSE L'AUTRE

Ce que Andrzej veut, Andrzej l'obtient mais une victoire en rallye demande quelque fois beaucoup de patience. Andrzej Jaroszewicz a eu ce qu'il voulait : remporter le rallye de Pologne et ce faisant réintégrer la première place du championnat d'Europe. Une Stratos chasse l'autre.

Cette Lancia Stratos n'était pas tout à fait la monte idéale pour ce type de rallye encore qu'elle soit parfaitement adaptée aux grandes courbes rapides qui sillonnent la région montagneuse de la basse Silésie. Le vainqueur connu deux alertes : la première quand il quitta la route dans la seconde spéciale perdant une demi-minute et la seconde quand, au dernier contrôle horaire, son équipier se trompa d'heure et pointa avec trois minutes de retard ! C'était grave cette fois car Zanini n'était qu'à quatre minutes et l'une d'elle était encore incertaine. Tout rentra dans l'ordre et le Polonais fut bien proclamé vainqueur. Zanini sur la Seat officielle terminait second empochant 60 points qui lui permettent à lui aussi de devancer Darniche au classement provisoire.

Par Martin HOLMES

26^e épreuve du championnat d'Europe
coeff. 4

Date : 9 au 11 juillet

Itinéraire : 1 589 km

Epreuves spéciales : 396 km - 41 SP

3 annulées

Départ : Wrocław le 9.7 - 15 h

Arrivée : Wrocław le 11.7 - 6 h 30

Repos : 10 h

Terrain : goudron en supériorité à la terre.

Conditions : sec et mouillé aussi

Partants 74 - Arrivés 31

La Pologne compte deux épreuves au calendrier du championnat Européen, le Rallye Warsaw, supporté par Polski Fiat, qui clôturera la saison et le Rallye de Pologne qui reste le plus prisé. Il utilise bon nombre de routes non revêtues et plusieurs spéciales à couvrir plusieurs fois ce qui simplifie les reconnaissances. Le niveau de vie et le prix en général sont très favorables aux concurrents étrangers qui bénéficient encore de réductions sur le prix de l'essence (moins d'un franc le litre !). Le seul inconvénient finalement étant la faible qualité de cette essence bon marché mais plus encore les tracasseries engendrées par les nombreuses formalités administratives.

Cette année sur les 74 équipages présents 59 étaient étrangers et le reste presque tous des pilotes d'usine, le prix des voitures interdisant à l'amateur Polonais de figurer en nombre dans ce type d'épreuves.

La Pologne était donc représentée par la Lancia de Jaro, la spider Fiat 124 de Stawowiak et les 125 Polski de Cieciorzinski, Komornicki et Bien. Neuf autres 125 P étaient au départ ainsi qu'une paire de BMW 2002, une Renault 5 rondement menée jusqu'à sa sortie de route et même une 126 P qui partit la dernière mais qui arriva bien souvent en tête à l'applaudimètre. Les Seat arrivaient de Ypres, les 125 Polski bien qu'ayant été pas mal améliorées donnent encore quelques soucis côté freins alors que les

Lada manquent encore de chevaux pour pouvoir rivaliser.

Patrick Landon dirigeait le trio de Renault 17 Gordini formé par Krupa (Pologne), Tchubrikov (Bulgarie) et Feriancz (Hongrie) alors que trois équipages français amateurs tentaient leur chance : Michel Colin (Opel Ascona), C. Toussaint (Opel Kadett GTE engagée en Gr 2 pour obtenir un numéro de départ voisin de celui de son camarade) et B. Dulcy sur une Porsche Carrera Gr3. Le Danemark comptait 10 voitures et la Suède quatre : la Saab 850 de B. Pettersen, la 99 de K. Malmgren, l'Escort RS 2000 de H. Briith et la Toyota Celica de Vesstron.

Le rallye s'étale sur deux nuits avec une longue pose à Wrocław ville départ et d'arrivée. La plupart de l'itinéraire longe la frontière Tchecoslovaque. Réglementation habituelle dans l'ensemble encore que certaines épreuves spéciales ne soient pas toujours précédées par un contrôle horaire. La faiblesse de l'organisation provient du fait qu'il est très difficile d'obtenir les temps à tel point que Polski Fiat possédait une escouade de voitures chargées de noter les chronos des concurrents les plus dangereux ! Ce qui n'empêcha pas les traditionnelles contestations qui ne portèrent jamais à conséquence et qui n'eurent aucune influence sur le résultat final.

Jaroszewicz prit la tête dès la première spéciale qui se disputa sur le goudron mais sortait dans la suivante laissant ainsi la Seat de Zanini au commandement. L'accident arriva juste près de l'ère de stationnement de l'hélicoptère d'intervention. Le pilote fut tellement effrayé qu'il décolla aussitôt ! Il fallut vingt autres épreuves pour que le pilote de la Lancia puisse récupérer la première place. Zanini puis Canellas puis Stawowiak se relayèrent alors en tête et Canellas profita des ennuis de freins du spider 124 pour reprendre le commandement. Cette première partie s'était déroulée sur des routes en partie mouillée, et Jaro dut



Zanini (Seat) second va devancer lui aussi Darniche.



Zanini, "Jaro" et Petisco l'équipier de l'Espagnol. Ce n'était pas le jour des Renault.





Stawowiak malchanceux.



Une poignée de français et Dulcy qui l'emporte en Gr.3. Girdauskas, autre pilote Lada, et équipier de Brundza.



LES HOMMES DE TETE

Jaroszewicz : 1re, 20e à l'arrivée.
Zanini : 2e, 7e et 17e, 19e
Canellas : 8e et 13e
Stawowiak : 14e et 16e

LES MEILLEURS PERFORMERS

	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	

ABANDONS

Ferianc (Renault 17G) : cardan 7e SP
Krupa (Renault 17 G) : suspension AV 13e SP
Canellas (Seat 1800) : servo frein 13e SP
Stawowiak (Fiat Abarth 124) : conduite d'huile 19e SP
Tchubrikov (Renault 17 G) : différentiel 27e SP

AU PALMARES

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

CLASSEMENT GENERAL

1. A. JAROSZEWICZ-Zyszkowski	Lancia Stratos	15718.4
3 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 Bien-Jedynak	Polski Fiat 125 S	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

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT

après 26 épreuves (Alpes Orientales a été annulé)

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.

Prochaine épreuve : Danube 30.7.

attendre le sec pour retaire le terrain perdu. A mi-course, il menait avec 29' d'avance sur Zanini alors que Komornicki troisième était à 10 minutes devant les deux Lada de Brundza, Girdauskas et la seconde Fiat 125 P de Ciecierzynski. Canellas fut retardé par son servo frein. Le système resta bloqué durant cinq minutes et quand tout redevenait normal la pédale était cassée ! Stawowiak perdit huit minutes pour un changement de plaquettes laborieux et crevait ensuite une canalisation d'huile. Les Renault n'étaient pas épargnées non plus. Ferianc le premier fut handicapé par un cardan qui finit par céder. Krupa cassa sa traverse AR dans une sortie de route. Elle fut changée mais il sortait aussitôt et endommageait la suspension AV Tchubrikov ne pouvait rallier la fin de la première étape, son différentiel rendant l'âme avant Wroclaw. Chez les privés, Colin sortait endommageant l'AR de son Ascona et perdait 25'. Toussaint avec une canalisation d'essence pliée connaissait de sérieux problèmes d'arrivée d'essence alors que Dulcy avait bon espoir de remporter le GR3 après l'abandon de la Porsche de l'Allemand Manfred Hartung.

La seconde nuit fut plus courte que la première, les routes étaient sèches et la Stratos s'exprima alors totalement. Les Polski connurent leur lot de malchance. Bien crevait plusieurs fois, Ciecierzynski cassait une conduite de freins seul Komornicki effectuait un sans faute. Brundza disparaissait sur panne d'alternateur. Girdauskas connut lui aussi des problèmes avec ses phares. Sur l'épreuve en circuit courusur deux tours, il récoltait une bonne giclée de pierres envoyée par la 125 P de Dobranski qui avait raccourci un virage et perdait une ampoule !

La Kadett de Toussaint perdait encore 20' mais, comme les autres français, il ralliait l'arrivée.

Une spéciale de 48 km ressemblait davantage à un véritable circuit. Jaro signa le scratch en 21'30 prenant une minute à Zanini !

Cette victoire du Polonais et la seconde place de l'Espagnol relancent l'intérêt du championnat. Si l'un comme l'autre ne connaissent pas les projets de Darniche ils savent déjà qu'ils devront s'aligner en Italie au prochain San Martino.

RAJD POLSKI 1976

WSPÓŁZAWODNICTWO LANCII STRATOS

Autor: *Martin HOLMES*

Andrzej zawsze dostaje to, czego chce, ale zwycięstwo w rajdzie wymaga czasem bardzo dużo cierpliwości. Andrzej Jaroszewicz ma to, czego pragnął – wygrał Rajd Polski i wysunął się ponownie na pierwsze miejsce w klasyfikacji Mistrzostw Europy. Swoją Lancią Stratos prześcignął drugą Lancię. (*Franцуza 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.

26-ta eliminacja do Mistrzostw Europy o współczynniku 4.

Data: 9-11 lipca 1976

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: sucho, ale i mokro

Wystartowały: 74 załogi – Ukończyło: 31 załóg

W Polsce rozgrywane są dwa rajdy z kalendarza Mistrzostw Europy – wspierany przez Polskiego Fiata 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 Ciecierzyńskiego, 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 łaodom brakuje jeszcze do rywalizacji mocy w silnikach.

Patrick Landon zarządził trzema Renault 17 Gordini, które prowadzili Krupa (Polska), Czubrikow (Bułgaria) i Fejancz (Węgry). Szczęścia 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. Petterssena, Saab 99 K. Malmgrena, Escort RS 2000 H. Brittha 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). Słabość organizacyjna uwidaczniała się w tym, że zawodnikom bardzo trudno było uzyskać czasy odcinków specjalnych swoje i konkurentów. Było to tak powszechne, że zespół Polskiego Fiata miał specjalną grupę samochodów z ludźmi zaangażowanymi do mierzenia stoperami czasów najgroźniejszych 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 odleciał. 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 i Jaroszewiczowi udało się nadrobić zaległości dopiero na suchym terenie. W połowie rajdu prowadził 29 sekund nad Zaninim, natomiast Komornicki był trzeci z 10-minutową przewagą nad Ładami Brundzy i Giraudskasa 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 półoś. 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 strony góry była burza i jadąc na slickach nie wyhamowałem na przepływającej przez drogę wodzie i utknęliśmy 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 zasilaniem 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. Polskie Fiaty miały za to swoją dolę nieszczęść. Bień kilkakrotnie łąpał gumę. Ciecierzynski złamał przewód hamulcowy i tylko Komornicki nie miał problemów. Brundza odpadł po awarii prądnicy. Giraudskas 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 pozostali 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 we Włoszech, na następnym rajdzie - Rajdzie San Marino.

CZOŁÓWKA po OS-ch

Jaroszewicz: 1, 20 do mety

Zanini: 2 do 7 i 17 do 19

Canellas: 8 do 13

Stawowiak: 14 do 16

NAJSZYBSI NA ODCINKACH SPECJALNYCH

	1.	2.	3.	4.	5.
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		10	6	5
Girdauskas		3	5	4	4
Ciecierzyński		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 – Żyszkowski	Lancia Stratos	15718.4
2. Zanini – Petisco	Seat 1430/1800	15821.4
3. Komornicki – Wojtyna	Polski Fiat 125p	17228.0
4. Girdauskas – Girdauskas	Łada 1600	17400.1
5. Ciecierzyński – Brzozowski	Fiat 125p	17664.0
6. Spiro – Glad	Opel Kadett GTE	18025.6
7. Bień – Jedynak	Polski Fiat 125p	18075.7
8. Niewiadomski – Dominowski	BMW 2002 Tii	18127.4
9. Pavlik – Gottfried	Skoda 120 S	18452.7
10. Sedivy – Janecek	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 pkt; 2. Zanini - 210; 3. Darniche - 200; 4. Rainio - 120; 5. Rorhl - 105; 6. J.L. Clarr - 96; 7. Canellas - 93; 8. L. Carlsson - 91; 9. R. Brooks - 90; 10. Alen - 80; itd.

Następne zawody – rajd Dunaju 30.07

Zdjęcia: Str. 12 -Zanini, „Jaro” i Petisco – pilot Hiszpana.

To nie był dobry dzień dla samochodów Renault.

Str. 13 -Zanini (Seat) na drugim miejscu, też wyprzedzi Daniche’a.

Str. 14 -Pechowy Stawowiak,- Grupa francuskich kibiców i Dulcy z przewagą w Gr.3.

- Girdauskas, również kierowca Łady i pilot Brundzy.

Tłumaczenie: Hanna Cholewa