

# 35. RAJD POLSKI

Letos poprvé uvítala Wrocław účastníky automobilové soutěže Rajd Polski, která se jela jako součást mistrovství Evropy jezdců. Zároveň byla započítávána do Poháru zemí socialistického tábora a samozřejmě do mistrovství Polska. Pořadatelé z dolnoslezského automotoklubu připravili hezkou a náročnou trať, která směřovala na jih do Kladska, kde byla také většina zvláštních zkoušek. Měkké průměry (55 km/h) sloužily na 14000 km dlouhé trati prakticky jen k přejezdu od jedné zkoušky ke druhé. Rychlostních vložek bylo 40 v celkové délce 396 km. Soutěž byla nadto zpestřena dvěma „závody do vrchu“ a závodem na horském okruhu (3x23 km). Nejen jezdci — z tréninkových důvodů — ale hlavně diváci a novináři uvítali, že se tři vložky absolvovaly celkem čtyřikrát. Kdo vydržel po oba dny soutěže pendlovat v okruhu 15 kilometrů, uviděl každého jezdce šestnáctkrát a měl tedy perfektní přehled o průběhu Rajdu.

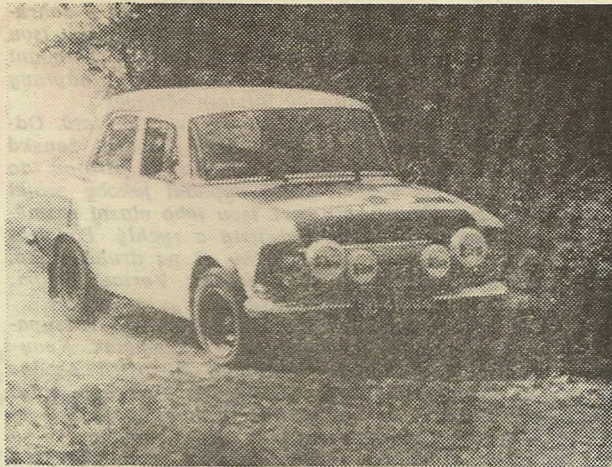
Tovární Fiaty 124 Rallye Abarth, Porsche Carrery, BMW, Fordy Escorty, celá řada domácích Fiatů v různých úpravách a desítky dalších vozů svědčily o velkém zájmu jezdců z mnoha evropských zemí. Protože se Rajd započítával i do Poháru ZST, nechyběly na wrocławském olympijském stadionu ani kompletní národní týmy NDR, SSSR, Bulharska a Maďarska. Mezi startujícími bylo i mnoho posádek, které krátce předtím absolvovaly Rallye Škoda. Chyběly jen naši.

Po slavnostním startu se motory roztočily na ostro. Již po prvních rychlostních zkouškách bylo zřejmé, že boj o absolutní vítězství svedou tři posádky na Fiatech 124 s Klausem Russlingem na Porsche, Španělem Praderou a maďarským reprezentantem Ferjanczem na Renaultech Alpine a Polákem Krupou na R 17 Gordini. Taktika Italů byla jasná — jedničkou byli Verini/Rosetti, jimž druhá posádka Bacchelli/Scabini (vítězové Rallye Zlaté Písky) kryla záda. Na třetím Abarthu — již s šestnáctiventilovou hlavou — jeli Jarozsewicz s Zyszkowskim. Ti však jeli zcela nezávisle na továrním týmu z Turína.

Počasí, které bylo po celou dobu tréninku suché, se hned v první hodině po startu změnilo. A bylo to znát. Na vložce u Valimi, která členitostí připomíná naši Vysokeň, ale má dlážděný povrch, si jezdci i diváci přišli na své. V první zatáčce po startu měli všichni potíže — Pradera, Bacchelli a několik dalších jezdců tam předvedlo dokonale „hodiny“. Přesto se tento mokřý úsek obešel bez havárií. Po deseti „erzetách“ vypadalo pořadí takto: Verini Russling, Jarozsewicz, Krupa, Ferjancz, Pradera, Bohne a Kynsilehto. Bohne, jedoucí na továrním Opelu Ascona, se po nejistém začátku pomalu šplhal dopředu. Přímě závratně však postupoval v žebříčku Mikkolův spolujezdec Fin Kynsilehto, který si s továrním Escortem 1600 RS „odskočil“ z mistrovství světa značek zazavodit do Polska.

První čistku v kandidátce favoritů udělal horský okruh. Dva okruhy Russling doslova proletěl, ve třetím najel ve výjezdu ze zatáčky na štěrku, který některý z kroužících vozů vyházel z krajnice na trať, při korekci vůz „zakopl“ a pak už následovalo jen nedobrovolné kácení lesa. Vzdor rychlosti, kterou opustil Russlingův vůz trať, se posádce nic nestalo. Smůlu měl Kynsilehto, který se zatím dostal až na páté místo. Ani jeho „slicky“ nepřežily zálužný útok štěrku, a tak do cíle třetího okruhu dozvonil na holých ráfčích. A protože ani bez pneumatik nejel pomalu, nenechala si to líbit zadní náprava a dravý Fin měl (i když za potlesku diváků) po závodech. Na čele soutěže se zdánlivě neohrožovaně usadily všechny tři Abarthy.

Zvláštní odstavec si však zaslouží výkon jezdce s poměrně vysokým startovním číslem 39. Měl je nenápadný mladík na nenápadném automobilu — Stasis Brundza na voze Moskvě 412. Kdo někdy s Moskvíčem jel a viděl Brundzův střemhlavý nálet do zatáčky, zavřel snad bezděky oči. To, co tento jezdce s poměrně těžkým a vysokým vozem dokáže, se pohybuje na hranici fyzikálních



Stasis Brundza/Brum Anatolij na Moskvě 412 předvedl suverénní jízdu



Posádka Stawowiak/Czyżyk na Fiatu 125



Sovětská posádka Kastisnis a Algis Girdauskas s Ladou 2103

zákonů. Vůz se v jeho rukou až na krátké rovinky pohybuje neustále na třech kolech — ale s jakou jistotou a do konce soutěže bez jediného zbytečného smyku, bez jediného skrábnutí! Když jsem se po skončení soutěže Brundzy nainvzně ptal, jak to dělá, jen pokrčil rameny. Rozhod-



ně popřel, že by motor jeho vozu byl upravován v zahraničí. Podle jeho tvrzení má asi 84 kW (115 kJ), brzdy jsou kotoučové z Lady, vpředu je nepatrně sníženo pérování a náprava má silnější stabilizátor. Vedení zadní nápravy je až na dvojitou montáž tlumičů Bilstein sériové!

Noc byla zkouškou ohněm pro tým polských Fiatů. Odpadl Nowicki, Varisela a Ciecierzynski. Tovární ženská posádka Jedynáková-Nojszewska přijela se ztrátou do časové kontroly a s vozem, který vypadal jakoby projel o 10 centimetrů užšími vraty, než jsou jeho vlasní rozměry. Ale noc patřila Krupovi. Byl jistý a rychlý. Podarilo se mu prodrat mezi vedoucí Abarthy až na druhé místo. Ráno oznamoval dispečink toto pořadí: Verini, Krupa, Jaroszewicz, Ferjancz, Stawowiak, Prader...

Pak se Waterloo polských Fiatů dovršilo — s rozsypáním diferencíalem zůstal stát na trati Stawowiak. Nevydržela ani letitá Alpina Ferjanczova, ani ostrá Ascona Bohneho. Nejsmutnější však byl asi Blažej Krupa, když stál na pokraji rokle, na jejímž dně vychládaly zbytky jeho R 17 a s přílbou v ruce ukazoval okolojedoucím, že se jemu ani spolujezdci nic nestalo. Havárii zavinil prasklý čep závěsu ramene předního kola.

Pak už se na pořadí mnoho nezměnilo. Verini si udržoval stálý náskok před Jaroszewiczem a Mucchellim. Na čtvrtém místě jel spokojeně Pradera, za nějž se nenápadnou jízdou probojoval už uzdravený a v dobré pohodě jedoucí Ilja Čubrikov na R 12 Gordini. Šesté místo si po zásluze vybojoval suverénní Stasis Brundza na Moskviči 412 a teprve na sedmém místě skončil první tovární Fiat 125p Acropolis řízený Krystofem Komornickim. Kromě italských Fiatů 124 Abarth dojel do cíle jediný kompletní tým — družstvo Sovětského svazu na Moskvičích a Ladách 1500. Ve svých třídách si již obvykle vítězství odnesli re-



Polský jezdec Jaroszewicz na okruhu

prezentanti NDR Culmacher a Piehler, kteří ani v celkové klasifikaci neskončili v druhé polovině závodního pole. Lze jen litovat, že se Rajdu nezúčastnil ani jeden československý vůz. Body do Poháru ZST budou chybět. (A výmluva na krátký časový odstup od Rallye Škoda, jak je vidět na příkladu reprezentantů NDR, neobstojí.)

Text a foto: Dušan NEUMANN