

Trudny jak Press on Regardless

Już prolog Rajdu „Polskiego Fiatu”, próba wyścigowa na Służewcu, rozegrana w piątkowe południe, dostarczył emocji nie lada. Mokra, niezwykle śliska nawierzchnia, szybkości grubo przekraczające setkę... Samochody wykonują niezamierzone ewolucje. „Trzymają” tylko takie opony, jak „Michelliny”, „Dunlopy”. Kto takich nie ma, kto używa naszych z Dębicy, wie na czym polega różnica. Najszybszy Fin Vihuri na prototypowym Fiatcie 125p, o 2 tysięczne sekundy za nim Komornicki na Fiatcie 125p z silnikiem Fiatu 124 Abarth.

A potem... 1400 km trasy na niektórych odcinkach wyjątkowo wysokie przeciętne, deszcz — niekiedy ulewny — przez całą noc. Jedni z

pierwszych odpadają nasi „eksportowi” kierowcy: Jaroszewicz ma defekt, Mucha ścina drzewa na OS w Palmirach i rozбивa samochód. Poszło mi gorzej niż w „Press on Regardless”. W godzinach wieczornych najbardziej widowiskowa próba górską na Karowej. Na granitowej kostce bardziej ślisko niż na lodzie. Kręcą się w kółko i „Polskie Fiaty” i „Porsche”. Wygrywa Bachtin na Fiatcie 125p. Rajd na serio zaczyna się w Biezinu. Odcinek Biezuń — Syberia, tzw. przyspieszony: 24 km — czas 15 min. Każda sekunda spóźnienia — punkt karny. Asfalt, bruk, szuter, parę kilometrów polnych dróg. Takich odcinków wyścigowych będzie jeszcze kilka. Najszybszy Leszcz — Grunwald. Nikt nie przejeżdża bez spóźnień.

Niezwykle ciężkie warunki atmosferyczne stawiają przed zawodnikami i sprzętem dodatkowe trudności. W „Polskich Fiatach” najczęściej wysiadają alternatory, a bez światła w nocy o rajdowej jeździe mowy nie ma. Nidzice, gdzie krótka przerwa, osiąga zaledwie 33 samochody. No, ale najgorsze mają poza sobą. Zawodnicy mówią, że teraz już „został spacer”. Zaledwie 500 km, dzień i niższe przeciętne.

W sobotnie popołudnie na mecie melduje się 30 załóg, z 68, które wystartowały. Sklasyfikowanych zostaje 28. Na trasę wyruszyło 29 „Polskich Fiatów”, trudy imprezy wytrzymało zaledwie 17. Wygrywa Lattari — Różański (AP Warszawa) na Alfa Romeo GTV 2000 — 6.254.4 pkt., przed Ziemińskim — Grabaczykiem (AMK OZOS Olsztyn na BMW 2002 TI — 6.765.0, Varisellą — Jedynakową (AP Warszawa), Fiat 125 p — 7.002.2, Stawowiakiem — Czyżykiem (AP Warszawa), Fiat 125p z silnikiem Fiatu 132 — 7.033.8 i Dąbrowskim — Brzozowskim (AP Dolnośląski AP i Warszawa) Fiat 128 SL — 7.306.4, Sowińskim i Przybyszem (AP Łódź), BMW 1600 — 7.422.0, i Markowskim — Stawińskim (AMK OZOS Olsztyn i AP Warszawa) Fiat 125p — 7.567.0. Pogrom załóg zagranicznych.

Fiat 125P, który prowadził Komornicki, napewno nie miał silnika od Fiatu 124 Abarth, ale niezwyklejszy silnik 1500 cm³, produkowany na Żeraniu. Reszta, to umiejętności kierowcy..... i wytrzymałość nerwowa pilota.