

Rajd Warszawski trudna próba kierowców

WARSZAWA. XI Rajd Warszawski Polskiego Fiata urasta do jednej z najciekawszych imprez samochodowych w Polsce. Już sam charakter rajdu, stawiający duże wymagania przed kierowcą i pilotem, zachęcał naszych najlepszych zawodników do uczestnictwa. Liczny udział kierowców z granicznych zdaje się wróżyć również karierę międzynarodową imprezie, która dotychczas jest tylko eliminacją mistrzostw Polski.

Rajd stał się jeszcze trudniejszy wskutek warunków atmosferycznych. Padający niemal bez przerwy deszcz sprawił, że spośród 64 wozów, które wystartowały w piątkowe popołudnie na ponad 1300 km liczącą trasę — tylko 30 zjawilo się na mecie. Z tej liczby bez

(DOKOŃCZENIE NA STR. 3)

Rajd Warszawski trudną próbą

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

uszkodzeń i kraks ukończył rajd wyłącznie jeden samochód — Polski Fiat 127p załogi Eysmont — Pawłowski. Licznie zebrana na mecie publiczność entuzjastycznie przywitała kończąca rajd załogę Marek Variella — Janina Jedymakowa. Kierowca, który nie opuścił chyba ani jedną imprezę powiedział: — Nigdy jeszcze Rajd Warszawski nie był tak trudny. Znam wszystkie drogi, jeździłem tyle razy, a jeszcze nie miałem takich trudności z dojechaniem do mecy.

Załoga ta była jedyna spośród trzech, które z takim powodzeniem startowały w Rajdzie Ame-

rykańskim. W tym razem ofiarą niedopatrzeń, macierzystej firmy, a więc FSO. Oto co nam powiedział: — Kiedy jechaliśmy na odcinku specjalnym z prędkością 140 kilometrów na godzinę, nie usłyszałem jak mój pilot, Jerzy Zyszkowski powiedział, że zbliżamy się do zakrętu. Później było już za późno. Wylecieliśmy z trasy, ścieliśmy samochodem trzy drzewa a tylko dzięki pasom bezpieczeństwa wyszliśmy z tej sytuacji bez szwanku. A wszystko przez to, że mieliśmy doskonałe helmoformy produkcji naszej Uniry, natomiast zapomiano w samochodzie zamontować do nich... instalację.

Ani jedna załoga nie ukończyła rajdu bez punktów karnych, a najmniej mieli Lello Lattari z Jakiem Rożańskim na Alfa Romeo GTV 2000 oraz Maciej Stawowiak z Janem Czyczykiem na Polskim Fiatcie 125p z prototypowym, 140-konnym silnikiem. Z zagranicznych zawodników najlepiej spisala się załoga NRF Peters — Jurgen na Oplu Kadecie 1136

Hajdy Warszawskiego nie ukończyła ani jedna ekipa fabryczna. I tak np. silny zespół Trabanta został zupełnie zdekompletowany, a do mecy dojechał tylko jeden wóz. Podobnie było z innymi. Jako ciekawostkę warto podać, że jadący w zespole Siomlu Kryzstof Komornicki miał największe kłopoty z ogumieniem. Wskutek niewłaściwej pracy serwisu technicznego wycofać się musieli jadący na Polskich Fiatach obaj Finowie — Toivonen i Vihuri. Do czasu jednak rezygnacji: silnik, przygotowany przez Vihuriego spisywał się rewelacyjnie. Być może zostanie on wykorzystany w samochodach ekipy fabrycznej FSO w przyszłych startach.

W sumie XI Rajd Warszawski był imprezą trudną, lecz udaną. Cieszyć się też ogromnym zainteresowaniem miliońników sportu samochodowego, którzy mimo fatalnych warunków atmosferycznych tłumnie stawili się na ciekawe odcinki specjalne jak np. śliskim na ulicy Karowej.

W. KORYCKI

DLACZEGO ZASADA NIE WYSTARTOWAŁ W RAJDZIE WARSZAWSKIM?

Mimo zapowiedzi, Sobiesław Zasada nie wystartował w XI Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata. Dlaczego? Zadzwoniliśmy do Krakowa do naszego znakomitego kierowcy, by uzyskać odpowiedź na to pytanie:

— Miałem pojechać na „Porsche”, niestety fabryka nie zdeżyła w porę przygotować wozu. Samochód uczestniczył w rajdzie dookoła Europy, po próbnych jazdach stwierdzono, że nie nadaje się on do tej imprezy. Termin był już zbyt krótki. Tak więc pozostałem w domu. Szkoła”. (jaż)

rykańskim „Press on regardless”. Andrzej Jaroszewicz skończył Rajd Warszawski niemal po starcie, gdyż w samochodzie odmówiła posłuszeństwa pompa olejowa. Robert Mucha, który w USA zajął szóste, najlepsze z Polaków miejsce w klasyfikacji generalnej, padł

Startowałem w tym rajdzie jako pilot Krzysztofa Komornickiego Fiatem 125P - 1500 grupy II. Zupełnie nie pamiętam byśmy mieli jakieś problemy z ogumieniem. Natomiast doskonale pamiętam, dlaczego w połowie rajdu odpadliśmy z zawodów. Otóż na którymś z odcinków specjalnych Krzysztof, który jak zwykle walczył o najlepszy czas i o pierwsze miejsce w rajdzie wyrwał "z mojem" drążek zmiany biegów. Niewiarygodne uszkodzenie, ale okazało się, że nie do naprawy podczas rajdu, gdzie w nocy, ze względu na warunki i wyśrubowane czasy między PKC-ami ledwo można było zmieścić się w czasie. A do naprawy trzeba było "tylko" wyjąć skrzynię biegów, odciąć stare mocowanie lewarka, przyspawać nowe. Na mecie OS-u jakoś udało mi się wrzucić srubokrętem jeden bieg i na tym jednym biegu udaliśmy się w drogę powrotną do Warszawy.