

Polskich Fiatów widać nie było

W każdym razie nie w pierwszej dekadzie. Otwierają one dopiero drugą dekadę klasyfikacji generalnej. Załoga Stawowiak — Lewandowski zajęła na Polskim Fiacie Monte Carlo 1600 miejsce jedenaste, Ciecierzynski — Różański dwunaste, a Plucha — Krakowczyk 26. Takie są wyniki zespołu fabrycznego FSO w najważniejszym samochodowym rajdzie w kraju.

Przełazły Fiaty w konkurencji narodowej i fabrycznej ze Skodami, a w Pucharze Pokoju i Przyjaźni jeszcze z radzieckimi Ładami. A przecież kiedy w FSO powołano dział sportu fabryka w Togliatti była jeszcze w budowie, a Czechosłowakom chyba się nie śniło, że skonstruują samochody mogące okazać się szybsze i trwalsze od Polskich Fiatów. Mają przecież Skody pojemności tylko 1300 cm³ przy 1600 cm³ Fiatów 125p.

Stawowiak i Ciecierzynski nieraz udowodnili, że jeździć potrafia. Rezultaty w Rajdzie Polskim nie są więc wynikiem ich słabszej formy. Raczej za wodności samochodów i zły pracy serwisów.

„Ekipie fabrycznej FSO towarzyszyć będzie na trasie Rajdu Polski dziewięć wozów serwisowych, których kierownikiem jest mgr inż. Lech Walaszek. Ponadto na trasie imprezy znajdują się dodatkowo trzy wozy z kierownic-

twem ekipy, wozem łączności radiowej oraz samochodem działu reklamy. Serwisem oponiarskim i łączności radiowej kieruje mgr inż. Jacek Bartoś. Kierownikiem całej ekipy jest inż. Włodzimierz Soporek”.

Przytaczam nie bez kozery obszerny fragment informacji prasowej rozpowszechnianej we Wrocławiu przez dział reklamy Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych FSO (jak się dział sportu szumnie nazywa). Kierowcy FSO mieli bowiem serwis najliczniejszy i najlepiej zaopatrzony ze wszystkich uczestniczących w rajdzie zespołów. Praktycznie zdolny przeprowadzić remont kapitalny silnika i złożyć do kupy rozlatującą się karoserię. Jak przy takim zabezpieczeniu technicznym i łączności (w każdym z Fiatów radiotelefon) Stawowiak całą noc z piątku na sobotę jechał bez światła, pozostanie chyba tajemnicą FSO. Podobno nie był do naprawienia defekt sprzęgła u Ciecierzynskiego. Podobno serwisy były tam gdzie trzeba — łączność działała... Oczywiście z konieczności jechali wolniej. I to jest powód, że zajęli znacznie gorsze miejsca niż oczekiwano. (Choć Błażny na Skodzie i tak by nie wyprzedzili). Nie pierwszy to raz zawodzi fabryczny serwis.

NIE zawiódła natomiast organizacja. Impreza przebiegała sprawnie i spotka się zapewne — podobnie jak poprzednie we Wrocławiu — z pozytywną oceną oficjalnego delegata FIA. Przykre wrażenie na wszystkich zrobił tragiczny wypadek załogi bułgarskiej, ale był on wynikiem błędu kierowców. Bardzo sprawnie działało biuro prasowe. Żeby jeszcze mniej ludzi waleśato się po odcinkach specjalnych, ale to już apel raczej nie do służby porządkowej, ta przecież nie może zabezpieczyć każdego metra trasy, tylko do rządu uczestników tej niebezpiecznej zabawy. Tylko czy to pomoże?

ANDRZEJ MARTYNKIN

P.S W poniedziałkowym numerze omytkowo zamieściliśmy wyniki nieoficjalne 37 Rajdu Polski za co Czytelników serdecznie przepraszamy. Oto właściwa kolejność pierwszej dekadli.

1. B. Darniche — A. Mahe Francja, Lancia Stratos — 18.453,8
2. A. Zanini — J. Petisco, Hiszpania, Seat 124 — 19.314,1
3. V. Błażny — L. Hlavka, CSRS, Skoda 130 RS 19.754,3
4. B. Krupa — P. Mystkowski, Polska, Renault 5 Alpine — 20.268,3
5. J. Sevelinge — A. Jeannlard, Francja, Opel Kadett GTE — 20.270,1
6. G. Colson — A. Lopez, Belgia, Opel Kadet GTE — 20.306,5
7. S. Canellas — D. Ferrater, Hiszpania, Seat 124 — 20.388,4
8. I. Sedivy — I. Janeczek, CSRS, Skoda 130 RS — 20.410,4
9. S. Wovkowiec — W. Moskowski, ZSRR, Lada — 20.527,6
10. L. Paulik — O. Gotterried, CSRS, Skoda 130 RS — 20.665,7