



XVI

Międzynarodowy

Rajd

Warszawski

Polskiego

Fiat

Zaczęło się od ulewnej deszczu...

28 GODZIN Z POLONEZAMI

Od kilku miesięcy wszystkie siły Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Osobowych przy FSO były skierowane na przygotowanie dwóch egzemplarzy Polonezów do startu w XVI Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata. Mimo ogromnego tempa badań, prób, które wykazały wysokie walory nowego polskiego samochodu z niepokojem oczekiwano na chrzest bojowy. Rajd Warszawski, eliminacja mistrzostw Europy, był doskonałą okazją skonfrontowania w silnej rywalizacji możliwości Poloneza.

Oto co zanotowałem. Stoimy na Stadionie Dziesięciolecia skąd (piątek) o godz. 12 maja wyruszyć 82 załogi ze 112 zgłoszonych Na dziesięć minut przed główną grupą w roli „przedkoczków” z nr 119 i 120 mają wystartować Polonezy z Maciejem Stawowiakiem — Ryszardem Zyszkowskim. Andrzejem Jaroszewiczem i Zbigniewem Kabujskim. Deszcz leje jak z cebra. Rusza pierwszy Polonez. Co jest z drugim? Po dziesięciu minutach oczekiwania wiadomość z parku maszyn — Jaroszewicz nie może zapalić samochodu! Coś z instalacją, ale po chwili już przejechał. Zabrakło czasu, by zmienić opony na wysięgowe. Za chwilę bowiem pierwsza próba wysięgowa na Bemowie.

Serwis rozjeżdżają się już na trasę według wcześniej przygotowanego planu. Jedziemy na lotnisko. Kilka załóg błądzi. Żołnierze pokazują drogę niechętnie sterując kawałkami aut nie w tym kierunku. Kilka utyka w błocie. Komandor rajdu Jan Bronikowski zapewnia jednak, że ewentualne spóźnienia będą anulowane. Polonezy w wysięgu spisują się doskonale. Nie możemy jednak oglądać całej rywalizacji, jedziemy do Strzegomia. Tam pierwszy punkt serwisowy. Za chwilę słychać już w głośniku Zyszkowskiego: — Jesteśmy od was o 8 km, przygotujcie się. Technicy włączają agregaty, dzięki którym można błyskawicznie wymienić koła. Wpada najpierw Stawowiak. Wszystko dobrze... Sprawdził olej, ciśnienie. Za chwilę drugi Polonez. Chyba mam wyciek oleju — stwierdza Andrzej Jaroszewicz. Sprawdzamy. Jest dziura w obudowie skrzyni biegów — wada materiału. Jest jednak i na to sposób. Dziura zostaje zalatana. Jeszcze tylko obsługa Fiatów Tomasza Cielierzynskiego i Jacka Różańskiego oraz Ryszarda Pluchy i Włodzimierza Abramowicza.

Jedziemy dalej. W Lipowcu spotykamy się z czolówką, która właśnie zakończyła pierwszy odcinek specjalny (oes). Pierwsza sensacja — w rajdzie nie jedzie już jeden ze znakomitych kierowców belgijskich o pseudonimie „DIDI”. Po jednym z zakrętów jako miejsce wyhamowania wybrał ścianę domu, rozbił ją i samochód.

Przestaje padać. Ktoś sygnalizuje, że ma bajeczkę dla Piotra Mysłkowskiego (niżej Błażka Krupa). Jaka? — trzeba mu powiedzieć, że jest... sssssucho.

Śmiech Krupa i Mysłkowski lubią jeździć po mokrym, wtedy mają większe szanse. To właśnie sens bajeczki.

Przemykają jak burza Polonezy, jadą w kierunku Grodziczna — Morocznej na trasę trzeciego oesu. Kilka numerów za nimi jedyna damska załoga z Danii, panie Tangeland — Syberg. Ich Opel Kadett jeszcze czyszciliśmy, one same ozdobił starannym makijażem, klipsy... jak na bal. Ale jadą zupełnie chętnie.

Jest 276 km rajdu i 15-kilometrowy oes. Staepelaere jedzie znakomicie, potem Sule na Porsche Carrera, Polonezy o kilka sekund gorzej. Nie możemy dokładnie zbadać wyników, rwie się łączność przewodowa. Po przejechaniu kilkunastu samochodów, alarmująca wiadomość. Na trasie leżą ogromne kamienie. To znówu kilku pseudokibiców zabawia się. Natychmiast wyruszają służby porządkowe. Nie czekamy na wynik interwencji, pędzimy dalej.

Inż. Jacek Bartoś włącza radiostację „kojaka” — to urządzenie sygnalizacyjne, inaczej kogut. Halo serwis, Polski Fiat zgłosił się... trzeba Andrejowi sprawdzić olej. Sprawdziliśmy, wszystko jest okey, ma tylko kłopoty z instalacją. Sprawdzić i usunąć na następnym punkcie. Dobrze. Mamy także bieżącą informację o sytuacji w

radiowozie. Radio Kierowców podaje w komunikatach przebieg rywalizacji.

Jesteśmy już na mecie zósego odcinka specjalnego. Polonezy wpadają tuż po sobie. — Maciej, wszystko w porządku? Tak. Jechać dalej. Co u ciebie, Andrzej? Gubię światła. W Rybnie jest serwis, naprawi.

Za zakrętu z ogromną szybkością wyjechał Krupa z Mysłkowskim, ale tuż przed stołkiem sedziowskim Renault 5 Alpine staje jak wryte. Następne auto i informacja: — Landsberg wypakował, stoi w rowie. Nic mu nie jest. Po chwili linie mety przejechał Cielierzynski. Krzyknął do szefa ekipy — mam 4 minuty spóźnienia, wleczalem na oesie, co robić? Jechać dalej — pada zdecydowana odpowiedź. Ten odcinek wygrał Staepelaere. Musiał wygrać — mówi Krzysztof Komornicki — ma przecież 240 km! Ale potrafi je użarmić — dodaje siedmio-klasista tunior Komornicki — Lukasz.

Wszędzie spotykamy po drodze wielu kibiców, tych wytrwałych, ale także i ludzi z okolicznych miejscowości. Towarzyszą rajdowi przez całą noc. Kibicują i dyskutują — ciekawe co z tymi Polonezami — ładnie wyglądają. Słuchaliśmy radia? Dobrze idą. Może znówu będziemy mieli sport rajdowy. Może...? Takie dialogi są tej nocy typowe.

Na oesie 9, 17 i 19 damska obsługa. Zimno. Dyskusja na temat pomiaru czasu, podobno na mecie luna światła, jakie daje samochód jest sygnałem do zatrzymania aparatury pomiarowej. Powoduje to sekundowe różnice.

Na trasie znalazł się ponownie Landsberg z Szajngiem na Oplu Mariboro. Wyciągnięto ich z rowu. Ma duże spóźnienie, nie będzie się już liczył w rajdzie, chociaż do końca będzie walczył i zyskiwał — szczególnie nad ranem — znakomite czasy.

Z głośnika w naszym Polonce słychać Zyszkowskiego — Niuńiek (to jeden z najlepszych mechaników OBRSO) jesteśmy od was o 5 km, edbiór, po chwili to samo z dodaniem — Niuńiek, obudz się! Powtórz Rysiu. Rysiu p.j.wtarza. Już się obudziłem, pedz, czekamy na was — kończy kontakt Niuńiek.

Jedziemy na ów punkt Jupitera, jak podczas kręcenia filmu. Jasno. To ekipa telewizyjna przygotowuje specjalny raport. Niemierzony jest operator Zbigniew Proszkowski. Dyryguje zespołem, szuka najlepszych ujęć. Wpada Stawowiak — mam chyba zatarłe amortyzatory, a tak wszystko w porządku. Co jest z Andrzejem?

Podobno stoi. Nie przejechał 12 oesu. Szukać go!

Znowu do akcji uruchomiona zostaje radiostacja. Znalazł się! Wyleciał z trasy, wysiadły mu wszystkie światła.

Jedziemy w okolicy Pietrwałdu. Nie ma nikogo. Radio informuje, że Marek Varsella wyciągnął Poloneza Jaroszewicza i ten jedzie dalej z dużym spóźnieniem.

Około północy na niektórych odcinkach pojawia się mroź. Rywalizacja dochodzi do punktu zenitowego. Wszyscy są już rozkręceni. Jest sucho, ale na trasach ogromne wyrwy z wielkimi kałużami i błotem. Kilka samochodów staje, woda zalewa instalacje. I n.m.e to nie wszystko. Oczyszczenie przewodów i fajer od świcie trwa około 20 minut. Dla nas to pestka, ale dla samochodu w rajdzie to już kłeska.

Komunikat radiowy. Na prowadzeniu dwaj Belgowie, Staepelaere i Colsoul — Ford Escort i Opel Kadett, Polonez Stawowiaka trzeci. Nie jest znana pozycja Jaroszewicza. Wracamy na OS 19.

Tym razem postanowiłem zrezygnować z tradycyjnego oglądania imprezy i wybrałem się na całą trasę (1325 km) także Polonezem, którym jechał szef OBRSO inż. Jacek Bartoś. Samochód kierownika ekipy był zaopatrzony w radiostację, dzięki której możliwa była łączność pomiędzy poszczególnymi samochodami zawodników, a także wozami serwisowymi. Towarzyszył nam również inż. Ryszard Ryzel.

Przelatuje czolówka. W chwili kiedy mamy odjechać nadjeżdża z dużym impetem nr 35 Marek Karzewski. Nie ma miejsca na hamowanie, wali w stojącego malucha, ten uderza w następnego i na końcu traci lampę samochod Wojtyn, który wyczołgał się wcześniej z rajdu.

Na półmetku po 779 km na prowadzeniu znajduje się Staepelaere przed Colsoulem. Stawowiakiem na Polonezie i Krupa.

Na skrzyżowaniach spotykamy kawałki uczestników nadjeżdżających z różnych stron. Neuralgiczne punkty to miejsca pętlowych odcinków. To tylko pozorne bałagan; zawodnicy znają swoje miejsce i trasę dobrze.

Po 19 oesach licząc wyłącznie próby sportowe (bez spóźnień) prowadzi Staepelaere, następny jest Colsoul. Stawowiak, Sule, Landsberg, Krupa, Cielierzynski. Rajd zaczyna się już powoli rozgrywać. Właśnie tu przed świtem powstaje klasyfikacja, która właściwie już się wiele nie zmienia.

Jedziemy do Nidzicy, gdzie jest kilkugodzinna przerwa. O godz. 5 droga radiowa dowiadujemy się, że Andrzej Jaroszewicz ma dalej nieprawdopodobnego pecha. Na jednym z odcinków specjalnych awaria gumy. Błyskawiczna zmiana zapasowego koła nie na wiele się zdaje, pęka następnie. Nie ma już możliwości wymiany. Na samej obrzeży jedzie na metę przez trzy kilometry rozsiewając brzydotę. To już koniec. Spóźnienie jest za duże.

Pod zamkiem w Nidzicy zjeżdżają się ci, którzy jeszcze kontynuują rajd. Nikt nie jest zmęczony. Pilości porównują własne zapisy i wrażenia. Trwają gorączkowe prace serwisowe.

O godz. 8 rano start do ostatecznej rozgrywki. Przyjeżdża Andrzej Jaroszewicz. Jest zły. Jechał dobrze, ale w rajdach pech to największa przeszkoda. Opinia o Polonezach jest jednoznaczna. Fiat nie zniósłby takiej trasy i takiej jazdy. Kierownictwo FSO, serwisantom i zawodnikom kamień spadł z serca. Będzie to znakomite auto rajdowe. Jedziemy do Warszawy. To był udany i ciężki rajd. Polonez zdał swój egzamin. A poza tym zmarłem.

Jerzy Jankiewicz

WYNIKI

Klasyfikacja do mistrzostw Europy: 1. G. Staepelaere — F. Franssen (Belgia) Ford Escort RS 2000; 2. Colsoul — A. Lopes (Belgia) Opel Kadett;

3. B. Krupa — P. Mysłkowski (Polska) Renault 5 Alpine; 4. H. Helle — B. Herst (Dania) Volvo 112; 5. K. Melin — O. Heltgren (Szwecja) BMW 2002; 6. S. Kolev — C. Stoinov (Bułgaria) Porsche 911 SC.

Maciej Stawowiak i Ryszard Zyszkowski zajęli trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, ale nie zostali sklasyfikowani do mistrzostw Europy ze względu na brak homologacji Poloneza, zabieg o uzyskanie tych dokumentów są jeszcze w toku.

Klasyfikacja do mistrzostw Europy: 1. Maciej Stawowiak — Ryszard Zyszkowski; Polonez 2000; 2. Błażej Krupa — Piotr Mysłkowski; Renault 5 Alpine; 3. Jerzy Landsberg — Jerzy Szajng Opel Kadett; 4. Tomasz Cielierzynski — Jacek Różański; Polski Fiat 1200; 5. Andrzej Radecki — Wiesław Bidziński (Fiat 125P); 6. Jerzy Doria-Dornalowiec — Piotr Śląski (Fiat 125P).



Maciej Stawowiak i Ryszard Zyszkowski w Polonezie — trzecia załoga rajdu. Szczególnie dzielny był Zyszkowski... jechał z nogą w gipsie. Zdjęcia „PS” Mieczysław Szymkowski