

XVI RAJD WARSZAWSKI

PIERWSZE AKORDY
SPORTOWEGO POLONEZA

W maju bieżącego roku pokazały się pierwsze Polonezy. W niespełna pół roku później samochody te zadebiutowały w sportowej imprezie. Owulitrowy silnik w seryjnym właściwie nadwoziu wystarczał do sukcesu. Wyposażony w podobny silnik Polski Fiat 125p nie był w stanie sprostać na próbach sportowych Polonozowi.

Czyżbyśmy więc mieli nowy polski samochód rajdowy z prawdziwego zdarzenia? Polonezy uczestniczyły w Rajdzie Warszawskim wyłącznie w konkurencji Mistrzostw Polski, a więc poza konkursem Mistrzostw Europy. Nie są one jeszcze homologowane, czyli produkowane w dostatecznie dużej serii; brały udział w imprezie w grupie IV samochodów wielkiej turystyki. Dobry wynik, jaki uzyskał Polonez 2000 jest tym bardziej godny podkreślenia, że czas przygotowania samochodów był bardzo krótki i jest jeszcze wiele do zrobienia, aby Polonez 2000 stał się rasowym samochodem rajdowym. Wydaje się jednak na Rajdzie Warszawskim, że dysponujemy pojazdem, który pozwala rokować nadzieje na lepsze niż dotychczas wyniki sportowe krajowych samochodów.

Obserwując jazdę załogi Stawowiak - Żyskowski w Polonozie, można było się przekonać, że samochód ten prowadzi się lepiej na luźnych nawierzchniach, szutrowych oraz wielu innych pojazdach; równie na kałużach i trasach, których nie brak. W Rajdzie Warszawskim Polonezy zachowywały się bardzo dobrze. Przysmywamy w liczbie mnogiej bowiem 2/3 trasy rajdu przejechała Polonozem 2000 załoga A. Jarośiewicz - Z. Kabuśki, niesłusznie po 24 odcinku specjalnym wycofali się z imprezy.

Rajd Warszawski był eliminacją Mistrzostw Europy oraz eliminacją Mistrzostw Polski. Prowadzone były oddzielne klasyfikacje. Polonez Stawowiak i Żyskowski nie ukończył imprezy na trzecim miejscu natomiast w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Polski był pierwszy! W politym polu pozostało wiele załóg, startujących na takich samochodach jak Renault 5 Alpine, Opel Kadet GTE, Porsche 911 itp.

Klasą dla siebie byli Belgowie. Mistrz z dawnych lat Gilbert Steapelare przypomniał, że jego umiejętności wcale nie zmalały i na 36 prób sportowych wygrał w swym Fordzie Escortcie 2000 aż 33. Nie ustępowała mu wiele załoga Colboul - Lopes, która pokazała jak się jeździ Opem Kadelem GTE.

Nasze znajomy z Rajdu Polski - Andrzej F. Wittmann, liczył na zdobycie 40 pkt. do Mistrzostw Europy, ale po nieudanych próbach wycieczkowych na lotnisku Bemowo i w Dębem kandydat do mistrzowskiego tytułu wycofał się z imprezy. Rajdowe trudy zmogły też inną austriacką załogę Sulc - Oberortner w Porsche Carrera. Belgowie Didi - Pauli wybrali mazowieńską chałupę jako obiekt do zatrzymania swego Fiata 131 Supremation i już na początku rajdu przenieśli uczestniczyć w imprezie.

Usterki nie omiły też naszych ekip. Doskonale spisujący się w tegorocznych rajdach bracia Wozniowiczowie wypalili w silniku swęj Lada uszczelnkę pod głowicą.

Na 23 Polskie Fiaty 125p, które wystartowały do imprezy, tylko 8 ukończyło rajd. Tym większe więc trawa dla załóg Radecki - Bidziński oraz Demalowicz - Ślaski, które zostały sklasyfikowane w punktacji Mistrzostw Europy zdobywając odpowiednio 6 i 2 punkty. Odsiew Polskich Fiatów 125p był mniejszy, na 17 samochodów które wystartowały, 11 ukończyło imprezę. Nie odnotowano poważniejszych wypadków, co należy uznać za zaletę imprezy, będącą wynikiem różnorodnej jazdy kierowców. W sumie na 82 samochody, które wystartowały z Warszawy, po liczącej 1325 km trasie, do stolicy powróciły 42 samochody. Rajd nie był więc tak morderczy jak to się zdarzało; nie było wiele mgły na trasie, a były i spore odcinki suchej nawierzchni; gorzej było na rozjeżdżonych drogach gruntowych, których wiodła trasa.

W sumie, impreza przeprowadzona przez grono ofiarnych działaczy Automotoklubu Warszawskiego wypadła pozytywnie. Tak ocenili ją również obserwator Międzynarodowej Federacji Samochodowej - Grek Constantinos Loucatos. Impreza ta po przy-



W takich fontannach wody podążała do mety załoga Larssonberg - Szajnar startująca w Opelu Kadecie GTE.

spieszeniu o miesiąc terminu jej rozgrywania zaczęła się liczyć w kalendarzu zawodników, walczących o tytuł mistrzowski. Udział zawodników zagranicznych jest jednak zbyt mały; kierowcy odmówi parafu, którzy uczestniczyli w imprezie, poza wspomnianymi wyjątkami, właściwie nie prezentowali zbyt wysokiej klasy.

Organizatorzy Rajdu Warszawskiego muszą więc podejmować energiczne starania o zapewnienie imprezie znacznie lepszej obudwy. Pozytywna opinia o tegorocznych zawodach, która podzieliła w większości uczestników na pewno zachęci do udziału w przyszłorocznym Rajdzie Warszawskim wielu innych liczących się zawodników. Troską organizatorów będzie więc zapewnienie organizacji na jeszcze wyższym poziomie, aby Rajd Warszawski był poważnie liczącą się w Mistrzostwach Europy eliminacją.

ST. SZELICHOWSKI

FOT. E. SAMBORSKI
ORAZ CAP - BROWNIER

Belg Steapelare del pokaz jazdy na niefaltowych trasach tegorocznego Rajdu Warszawskiego. Na zdjęciu zwycięzca rajdu na mecie imprezy.

Udanym debiutem rozpoczął starty na trasach rajdowych Polonez 2000. Na zdjęciu załogę M. Stawowiak - L. Żyskowski na trasie jednego z odcinków specjalnych XVI Rajdu Warszawskiego.