

20 lat w poślizgu (8)

Rok 1974. W kwietniu, tradycyjnie, na drogach i bezdrożach Warmii i Mazur rozegrano I eliminację Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Na starcie stanęło około 90 załóg zgłoszonych w kilku klasach, w zależności od pojemności silnika. Ja wraz z żoną Romaną wystartowaliśmy Fordem Capri 3000 GXL samochodem z niezłym silnikiem (ok. 140 KM), natomiast niezbyt dobrym podwoziowem. W swojej klasie za konkurentów mieliśmy same sławy tamtych lat między innymi:

- **Adama Smorawieckiego z Andrzejem Zembruskim – Porsche Carrera Turbo**
- **Krzysztofa Komornickiego z Piotrem Mystkowskim – Ford Escort 2000**
- **Ryszarda Nowickiego z Wojciechem Schramem – Ford Escort 2000.**

Wydawało się, że w najlepszym przypadku zajmiemy czwarte miejsce. Tym czasem wygraliśmy tę, tak silnie obsadzoną klasę. Pozostali faworyci „wycieli” się między sobą i kolejno zdefekowali.

Drugą eliminacją był Rajd Dolnośląski rozegrany w maju w okolicach Kudowy,

Kłodzka i Polanicy. Tu na treningu miał miejsce wypadek. Byliśmy świadkami zdarzenia samochodu mojego kolegi Macia Sowińskiego jadącego z Tadeuszem Przybyszem BMW z cieleciem. Na jadący przed nami z szybkością ok. 160 km/h samochód nagle wycofoko zwierzę. Poszybowało w powietrze kilkanaście metrów i spadło na pole. Po obejrzeniu auta, byłem prawie pewien, że Maciek w rajdzie nie wystartuje. Tymczasem dokonał cudu i choć z przodu markę trudno było rozpoznać, doprowadził przez noc auto do stanu używalności. Po całonocnej walce zwyciężyła załoga Blażej Krupa z Jerzym Landsbergiem – Renault 12 Gordini przed Andrzejem Jaroszewiczem z Bogdanem Dragowskim – Fiat 125 Acropolis i Lelio Lattarim z Jackiem Różańskim – Alfa Romeo 2000 GTV. Czwartą był Maciek Sowiński z Tadeuszem Przybyszem na BMW Ja z żoną, doprowadziły piąte miejsce w Klasyfikacji Generalnej i I miejsce w klasie.

Trzecią eliminacją był Rajd Polski (jednocześnie eliminacja Mistrzostw Europy). Wystartowałem z pilotem Markiem Muszyńskim samochodem BMW 2002 Alpina jako załoga fabryczna Stomil Dębica. Już na trzecim odcinku specjalnym rozpoczął się nasz „gumowy horror”. Otóż na całym rajdzie złapał się 13 „kapci”. Zastanawialiśmy się – co to za zły los nas przesładuje – skąd tyle gwoździ na drodze? W czasie przerwy w Dębicy wszystko się wyjaśniło! Założono nam doświadczalne – szerokie

(225/60/13) opony. Wtedy jeszcze prawie nie było opon bezdętkowych, założono więc dętki jak najszersze, ale serwyne i to one były powodem defektów. Po kilku kilometrach odcinka specjalnego, gdy się rozgrzały – pękały, bo były za wąskie. O dobrym wyniku w Klasyfikacji Generalnej oczywiście można było zapomnieć, ale w klasie do Mistrzostw Polski dojechaliśmy jedyni. Rajd wygrała załoga z Austrii Klaus Rusling z Otto Weberem na Porsche 911 Carera, przed Blażejem Krupą z Jerzym Landsbergiem na Renault 12 Gordini. Sobiesław Zasada startujący z żoną Ewą Renault Alpine, na jednym z odcinków zdegradował się z jadącym pod prąd organizatorem. Załóżcie nie się nie stało, ale samochód był zmieszany totalnie. Nie była to jedyna wpadka organizatora np. wyniki ogłoszono dopiero po 30 godzinach. Te niedociągnięcia spowodowały, że Kraków na wiele lat, stracił organizację Rajdów Polski. Dzięki trzem wygranym eliminacjom miałem już tytuł Mistrza Polski w kieszce. Chętnie więc przyjąłem propozycję Andrzeja Jaroszewicza, który zaproponował mi starty w dwóch pozostałych rajdach. W Rajdzie



Wisły, po emocjonującej walce, zdobyliśmy drugie miejsce w Klasyfikacji Generalnej przegrywając z załogą Blażej Krupa - Jerzy Landsberg na Renault Gordini tylko 50 sekundami – startowaliśmy Fiatem Acropolis. Natomiast Rajdu Warszawskiego nie udało się nam ukończyć. Jechalismy prototypowym szesnaścieosobowym Fiatem i w połowie rajdu nie wytrzymał krzątający łączący tylny most.

Sezon 1975 zapowiadał się niezwykle ciekawie. Mieliśmy zaplanowane starty z Andrzejem Jaroszewiczem w kilku eliminacjach Mistrzostw Europy na Fiatie 124 Abarth. Ale o tym już w następnym odcinku.

Janusz Wojtyna



Janusz Wojtyna na trasie rajdu