

Puchary Rajdu Warszawskiego dla Poloneza

(P) Na mecie XVII Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego, kiedy z liczącej ponad 1100 km trasy po 23,5 godzinie zmagania na stadion KS „Polonia” powróciło trzydzieści kilka samochodów spośród pięćdziesięciu paru, które ostatecznie wystartowały, mimo woli nasuwało się pytanie: — Dlaczego tak mało załóg zjawilo się, by walczyć o punkty do mistrzostw Europy i Polski? Ogromny wysiłek kilkuset działaczy PZMot, automobilklubów, milicjantów, żołnierzy, ormowców sprawił, że impreza zorganizowana została prawie wzorowo. Tyle że konkurenci byli nieliczni... Może sprawiło to rozgrywanie Rajdu Warszawskiego w tak późnym terminie, kiedy główni rywale i tak już wiedzą, kto i jakim punktowym dorobkiem dysponuje. Może błąd tkwi w zawilosciach regulaminowych? Trzeba wyciągnąć wnioski z tego rajdu, który traci na popularności zarówno wśród krajowych, jak i zagranicznych zawodników. Szkoda, by kosztująca niemało trudu i pieniędzy impreza, rozgrywana pod firmą „Polskiego Fiata” przynosiła tak skromne efekty propagandowe i reklamowe.

Nie umniejsza to w niczym walorów sportowych tego rajdu, który wbrew tradycji rozegrany został nie we mgle i mżawce, ale w pełni księżyca i miejscami na oblodzonych odcinkach dróg wiodących z Warszawy po Nowe Miasto, Nidzice, Płońsk. Trasa, jak oceniali uczestnicy, z którymi rozmawiałem, szybka, interesująca, wymagająca sporych umiejętności oraz odporności. Także na wybryki chuliganów, którzy układali cegły i belki na szosie, obrzucali wozy kamieniami. Cudem nie doszło do groźniejszych wypadków, ale dziwne, że wiedząc o tym, gdzie tego rodzaju wybryki powtarzają się prawie co rok, i tym razem nie zdołano zapewnić bezpieczeństwa uczestnikom tego, bądź co bądź międzynarodowego rajdu. I to także może przecieżyć mieć wpływ na rezygnację z udziału w warszawskiej imprezie.

Po zaciętej walce o minuty i sekundy, toczącej się prawie od startu do mety, zwyciężyła w klasyfikacji generalnej ekipa reprezentująca Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Osobowych: Maciej Stawowiak z Jackiem Różańskim na „Polonezie 2000” przed Błażem Krupą i Piotrem Mystkowskim na „Renault 5 Alpine”. To drugie miejsce wystarczyło Krupie, by zdobyć kolejny tytuł rajdowego mistrza Polski. Stawowiakowi i chyba całej załodze FSO zwycięstwo dało satysfakcję i przekonanie, że „Polonez” coraz lepiej radzi sobie w rywalizacji z wielu renomowanymi konkurentami.

Szkoda tylko, że brak konsekwencji w interpretacji regulaminowych postanowień sprawił, iż nie mogła w Rajdzie Warszawskim wystartować za-

łoga z Dębicy, świetnie jeżdzący bracia Wozowiczowie. Zapowiadała się ciekawa walka między „Polonezami”, a „Ładą 2000” z takim samym silnikiem. Widać trzeba jeszcze dodatkowych uzgodnień, protokołów, homologacji, aby kibice mogli przekonać się, kto lepiej przygotowuje rajdowe samochody: OBRSO czy „Stomil”.

Mocnym końcowym akordem XVII Rajdu Warszawskiego było rozegrane w niedzielę w południe na dawnym lotnisku Babice „Grand Prix FSO” — wyścig z udziałem 15 najlepszych w klasyfikacji generalnej kierowców, którzy wystartowali na wylosowanych, prawie prosto z taśmy seryjnych „Polonezach 1500”. Puchar i nagrodę FSO i w tym roku zdobył Błażej Krupa, którego jazda zarówno „Renault” z przednim napędem, jak „Polonezem” z tylnym jest równie skuteczna i efektowna.

DARIUSZ PIĄTKOWSKI