

D O wniosku zawartego w tytule można było dojść obserwując zmagania zawodników z wynikami centrum obliczeniowego 40 Rajdu Polski. Komputer Politechniki Wrocławskiej dodawał zawodnikom do punktacji spóźnienia, które po prostu nie miały miejsca. Klasyfikacja była więc poprzeczna na do góry nogami. Po prostu nie uwzględniono neutralizacji czasu spowodowanej przerwami w rajdzie. W związku z tymi perypetiami okazało się, że na przykład zdobywca drugiego miejsca w klasyfikacji generalnej, Jean Ragnotti na Renault 5 Alpine, znalazł się z 18 minutami karnymi na siódmym miejscu. Według błędnych obliczeń nawet triumfator, Antonio Zanini, również „złapał” spóźnienie.

Protesty rajdowców i szefów ekip spowodowały działania poprawkowe i ostatecznie uporządkowano klasyfikację. Tym niemniej wśród uczestników pozostało uczucie niedowierzania i pewnego niesmaku. Uroczystość wręczenia nagród oczywiście odbyła się z opóźnieniem.

Jeszcze kilka słów o nagrodach. Wspomnę tylko, że od kilku lat postulowałem o przyznanie zwycięzcy choćby małego Fiata. Maluch był wprawdzie nagrodą ale... w kolarskim Tour de Pologne. Przy okazji warto przypomnieć, że Rajd Złote Piaski, również eliminacja mistrzostw Europy o współczynniku trudności „3” — był honorowany samochodem marki Lada.

Antonio Zanini zamiast samochodu otrzymał za to sporą ilość pucharów kryształowych. Wydaje się nawet, że za dużo. Kumulacja nagród także nie wpłynęła na najlepszą atmosferę uroczystości ogłaszania oficjalnej klasyfikacji. Nagrodzono bowiem tylko trzech pierwszych. Czy czwarte i dalsze miejsca w tak trudnym rajdzie nie zasługują nawet na wspomnienie?

O KAŻDĄ SEKUNDĘ

Sportowo Rajd Polski stał na bardzo wysokim poziomie, a rywalizacja na miarę eliminacji mistrzostw Europy o skali czterogwiazdkowej. Żałować tylko należy, że zawodnicy z listy priorytetowej — Stig Blomqvist, Mauro Pregliasco, Bernard Beguin i Maurizio Verini nie jechali do końca. Defekty i błędy w prowadzeniu samochodu wyeliminowały tych asów. Ponadto stawka — punkty do klasyfikacji tegorocznych mistrzostw kontynentu — stworzy-

ła sytuację, że walczone o każdą sekundę. Nikt z czołówki i poza nią się nie oszczędzał. Jasne więc, że przy takiej jeździe odśwież musiał być spory. Z dziesiątki figurującej w klasyfikacji ME — w Rajdzie Polski startowało aż pięciu zawodników. Każdy miał we Wrocławiu szanse na poprawienie swojej lokaty. Liderem ME przed Rajdem Polski był Bernard Beguin, po wrocławskiej imprezie jego miejsce zajął Antonio Zanini (256 pkt).

W drugiej grupie zawodników walczyli także Polacy. **Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim** na Renault 5 Alpine (9 m.), **Maciej Stawowiak z Ryszardem Żyszkowskim** (8 m.) i **Tomasz Ciecierzynski z Jackiem Różańskim** (11 m.) — (obydwie załogi na Polonezach 2000) — walczyli o utrzymanie się w pierwszej dziesiątce. Sztuka ta powiodła się tylko dwóm pierwszym z wyżej wymienionych załóg. Na dziesiąte miejsce w klasyfikacji generalnej awansowali bracia **Bogdan i Witold Wozowiczowie** na Waz.

SKODY DOBRE NA ASFALT

Czy Polacy mogli się uplasować wyżej? Sprawa raczej wątpliwa. W tak trudnej konkurencji jest to raczej wykluczone. Chyba, że czołówka przeczekała się na tyle, by ustąpić miejsca naszym kierowcom. Dyskutując powyższy aspekt należy wspomnieć, że polscy

kierowcy zostali wyprzedzeni przez kierowców Skody Sedivego i Kvaizara. Nawet gdyby **Krupa** nie miał dwuminutowego spóźnienia — nie zdołałby przeskoczyć południowych sąsiadów. To samo dotyczy Polonezów 2000, chociaż przyjechały na metę bez spóźnień. Po prostu Skody 130, specjalnie predestynowane do jazdy na rajdach szybkich, asfaltowych, a takim był Rajd Polski, jeszcze tym razem okazały się nie do pokonania. Polonezy 2000 — jak zapowiedzieliśmy przed startem — posiadają walory, które dają tym samochodom szanse na imprezach mniej szybkich, o gorszych nawierzchniach.

Nasz rajd był wyjątkowo szybki, śladczy o tym choćby wypowiedź Zaniniego: — **Odcinki specjalne na waszym rajdzie można było praktycznie jechać tyle — ile mocy w samochodach. W moim przypadku na Porsche 911 C osiągałem w niektórych przypadkach szybkość ponad 200 na godz.**

To trochę za dużo nawet jak na eliminację ME o najwyższym współczynniku. W takiej sytuacji więcej szans miały samochody lżejsze o dużej mocy. Przelicznik mocy na wagę samochodu jest korzystniejszy dla naszych konkurentów.

POLONEZÓW BYŁO WIĘCEJ

Poza zespołami fabrycznego Poloneza 2000, po raz pierwszy wystartowali na tych samochodach także zawodnicy rekomendowani przez PZM. **Janusz Książkiewicz z Andrzejem Pietrakiem** zajęli 19, **Andrzej Radecki z Romanem Kabulskim** 21, a **Józef Ważny z Januariuszem Czerwońcem** 23 miejsce. Natomiast jedyny Polonez 1500 z załogą **Ryszard Plucha i Marek Oziębło** uplasował się na 26 miejscu, wygrywając jednocześnie IV klasę.

W pierwszej dziesiątce znalazły się aż trzy Renault 5 Alpine; **Regnotti 2 m.**, **Pavlik 4 m.**, **Krupa 9 m.** Okazało się, że tym samochodem, choć z wyglądu skromnym można skutecznie walczyć nawet z typowo rajdowymi maszynami jak Porsche, Mercedes 450 SLC, Saab, Alfa Romeo Alfetta.

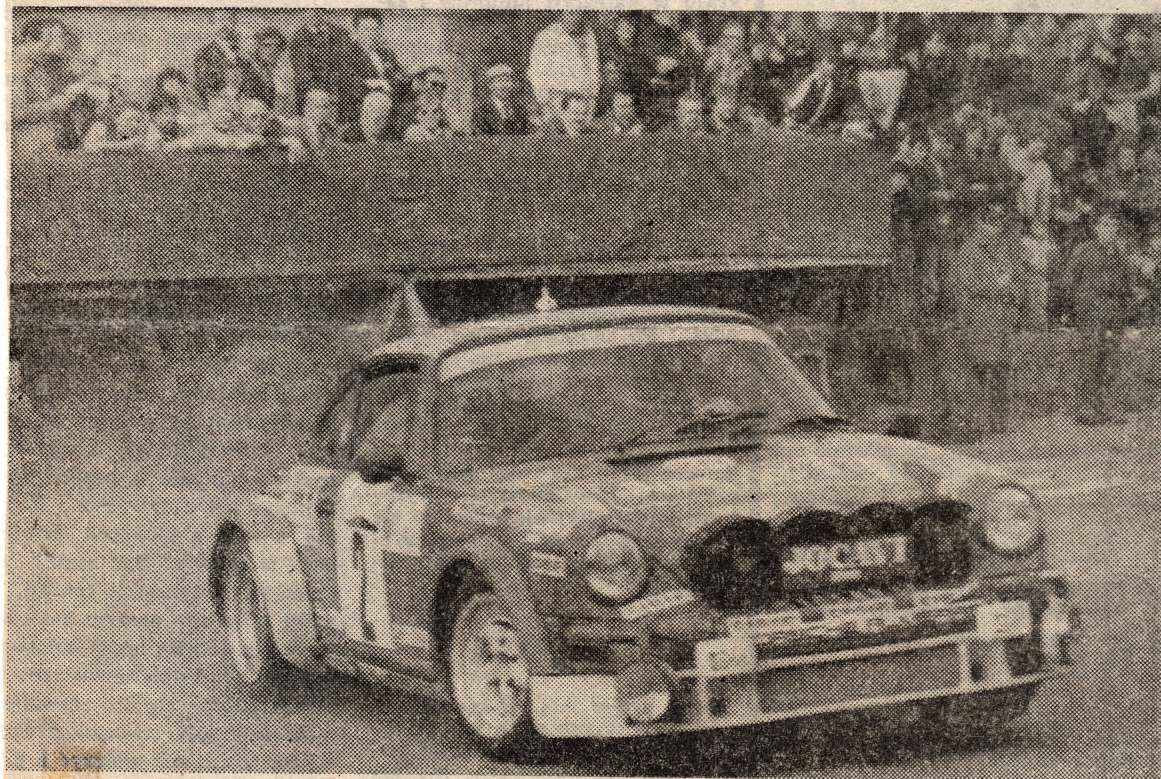
J UBILEUSZOWY Rajd Polski był ważnym wydarzeniem w życiu automobilowym, a kibicom dostarczył wielu emocji. Na całej trasie, mimo nie najlepszej pogody, imprezę obserwowało wiele tysięcy kibiców.

KOMPUTER

TEŻ

CZŁOWIEK...

Jerzy JANKIEWICZ



Dotychczasowy lider mistrzostw Europy Francuz Bernard Beguin zdążył się zaprezentować kibicom na wyścigu w Sobótce na swoim Porsche 911c. Wygrał nawet tę próbę, lecz kilka godzin później przestał jechać z powodu defektu. Zwycięzcą został Antonio Zanini, który jechał na takim samym samochodzie. Porsche Zaniniego spisywało się bez zarzutu.

Fot. „PS” Jerzy Jankiewicz