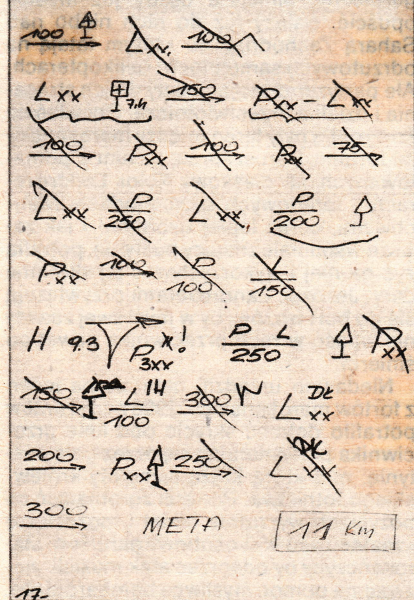


Rajd

W dniu startu od rana lał deszcz. Komunikaty z trasy były niepokojące: woda w wielu miejscach pozrywała jezdnię, odcinki specjalne, na których kierowcy musieli wykonać się najwyższymi umiejętnościami, sprawiały wrażenie nieprzejezdnych. Kilkaście załóg (głównie „maluchów”) zrezygnowało. Stawka kierowców wyjątkowa: Beguin na Porsche 911 SC, Zanini (ubiegłoroczny zwycięzca) także na Porsche, Blomquist na Saabie Turbo, Pregliesco na Alfa Romeo Alfeta. Jest czołówka naszych kierowców: **Krupa**, Stawowiak, Ciecierzynski i ubiegłoroczna rewelacja – bracia Wozowiczowie startujący na prywatnej Ładzie. Z numerem 115 wyjeżdża na trasę Włodek Cierliński z Waldkiem Grimem. Pierwsza poważna próba to wyścig na Sobótce. Preludium rajdu.

Włodek Cierliński: *Popelnilem błąd. Zdecydowałem żeby wyścig przejechać na oponach od Morrisa. Dostałem je dopiero o pierwszej w nocy w dniu rozpoczęcia rajdu. Znałem tylko ich rozmiar, ale nie bardzo wiedziałem jak zachowują się podczas jazdy. No i przeholowałem. Przyspieszenie dają niesamowite ale bez szybkości. Robiłem co mogłem żeby jechać jak najszybciej i efektem było przegrzanie silnika. Przy okazji strzelił kole-*



Tak wygląda opis trasy OS-u.

tor no a potem na trasie zaczęły się kłopoty.

Wyścig wygrał Beguin. Zawodnicy ruszyli na trasę. Na OS-ie koło Zieleńca odpada faworyt Verini. – Jeden z zakrętów okazał się za wąski. Odpadają Beguin i Blomquist. Cierliński mimo awarii jedzie dalej. Pech prześladowa najlepszych. Na jednym z OS **Krupa** przebija oponę, jedzie dalej, guma rozlatuje się w strzępy, urywa wlew paliwa, cieknie benzyna. Na odcinku specjalnym nie można dokonywać żadnych napraw. Z trudem dojeżdżają do serwisu. OS-10 został odwołany. Tylko Zaniniemu udało się go przejechać, tuż za nimi w pewnym momencie podmyte drzewo zważyło się na drogę tarasując ją.

Cierliński gubi olej. Co kilkanaście kilometrów musi go uzupełniać. Dla „malucha” cały rajd to jeden wielki odcinek

specjalny. Cały czas trzeba nadrabiać, doganiać, pilnować się. Trudno nawet o kilka minut dla serwisu. A poza tym deszcz, ciągle dający się mocno we znaki. W wielu miejscach woda zmieniła trasę nie do poznania. Opisy OS wykonane na treningach wielokrotnie się dezaktualizowały. Niewielki strumyk przepływający w poprzek jezdni przy prędkości 150 km/h może być bardzo niebezpieczny. Kończy się pierwsza noc rajdu. Mży, jest chłodno. Godzina 9.57, Kudowa, odcinek specjalny. Koledzy Cierlińskiego dwoją się i troją, żeby wymienić miskę olejową. Zmęczenie daje się we znaki, grabieżą ręce. Łyk gorącej herbaty i dalej do roboty. A miało być trochę inaczej. Przed startem pomoc obiecywał serwis fabryczny z Bielska-Białej. Czuli się zobowiązani po ubiegłorocznym rajdzie, kiedy ich wszystkie samochody odpadły i został tylko Cierliński ze swoim Fiatem. Dali gumy, robili wszystko, żeby „maluch” dojechał. Wóz wprawdzie nie fabryczny, ale przecież „maluch”.

W tym roku było inaczej. Mimo deklaracji Włodek mógł liczyć wyłącznie na swoich przyjaciół i na siebie. I właśnie pod Kudową stało się. Potrzebna była spawarka, a takim sprzętem dysponują tylko serwisy fabryczne. Drobiazg, trzeba było tylko nieszczęśliwej spawarki i być może jechałby dalej, do mety. Niestety, bliższa koszula ciału i bielski serwis pojechał dalej.

Na starcie 23 OS w Woliborzu jestem o dziesiątej. O 10.59 powinna zameldować się na Punkcie Kontroli Czasu pierwsza załoga. Zjeżdżają się wozy serwisowe, są Włosi, Hiszpanie, jest Polonez i Biel-

ska-Biała. Oczekiwanie. Na poboczu stoi samochód z rejestracją warszawską. Państwo Straszewiczowie czekają na syna, który z numerem startowym 100 jako reprezentant klubu automobilowego SGPiS, jedzie Fiatem 125p. Jeżdżą już całą noc, ale wola dopingu jest silniejsza niż sen, niż zmęczenie. Są zdenerwowani. Po chwili zjawia się pierwszy samochód, to Polonez Stawowiaka. Brudny, lekko obtłuczony. Błyskawiczna wymiana kół, uzupełnienie paliwa i dalej na trasę. Są następne załogi. Jest pierwszy „maluch”, Cierlińskiego nie widzę. Mechanicy z Bielska mówią, że miał kłopoty. Mijają godzina, załoga z numerem 115, jeszcze się nie pojawiła. Jest za to Piotr Straszewicz. Dla niego rajd się skończył. Prawie 300 km jechał bez sprzęgła, w końcu samochód odmówił posłuszeństwa. Ostatnie załogi meldują się na „pekacu”. Ale już wiem, że 115 nie przyjedzie.

★ ★ ★

Koniec pierwszego etapu. Samochody, które dojechały, stoją na płycie wrocławskiego stadionu olimpijskiego. Za kilka godzin start do drugiej części morderczego maratonu. Będzie przebiegać już mniej sensacyjnie, czołówka wydaje się nie zagrożona. Tylko defekt może coś zmienić. Włodek Cierliński jest w domu. Przed podjazdem do garażu stoi jego „maluch”. Okopcona kłapa silnika wymownie świadczy o kłopotach na trasie. Włodek mimo zmęczenia jest uśmiechnięty.

– No cóż, nie udało się. Gdyby nie te cholerne opony, być może wszystko potoczyłoby się inaczej. Przede mną Rajd Warszawski, powinno być lepiej.

A więc, szerokiej drogi i gumowych słupów Włodku, trzymamy kciuki!

KRZYSZTOF HIPSZ

Fot. Jan Rocki, ARNP



Fabryczny serwis Poloneza przygotowuje samochód Macieja Stawowiaka do kolejnego odcinka specjalnego.