XIV Rajd Warszawski

Rozstrzygnął odcinek... unieważniony

(OBSŁUGA WŁASNA)

Tomasz Ciecierzyński — Jacek Różański, FSO „Polski Fiat" 1600, Jerzy Landsberg — Marek Muszyński, OZOS Olsztyn, Renault 5 L, Marian Bień — Janina Jedynakowa, FSO „Polski Fiat" 1600, taka jest kolejność trzech pierwszych załóg w XIV Międzynarodowym Rajdzie Warszawskim „Polskiego Fiata".

Efektownie zaczęli kierowcy zagraniczni — wygrali polscy. Oto w jednym zdaniu podsumowanie rajdu. Na pierwszych odcinkach specjalnych znakomite czasy uzyskiwał Austriak **Wolfgang Sulc** na „Porsche Carrera", i **Vic Dietmayer** na „VW Golf" 1500, Szwed **Bengt Lundstroem** na „Toyota Celicia" GT 1600, Duńczycy **Rolf Peterson** na „Porsche" 911 SC. Po dwunastu OS **Sulc** miał taką przewagę, że wydawało się że wygra w cuglach. Ale żeby wygrać lub być w ogóle sklasyfikowanym trzeba dojechać do mety. Owi kierowcy szybcy na początku, gdy jeszcze panowały znośne warunki, w miarę upływu czasu i gęstniejącej mgły zaczęli jechać wolniej niż nasi, mający gorszy sprzęt, lecz lepiej opisaną trasę i większą... odwagę. Sulc pomylił trasę, Lundstroem z niej wyleciał. W rezultacie w pierwszej dziesiątce znalazł się tylko — nie licząc Lattariego, którego jak pisałem przed rajdem od dawna uważamy za swojego — jedynie Duńczyk Peterson i to na dziewiątej dopiero pozycji.

— Było ciężko — powiedziała na mecie zwycięska załoga. — **Mgła dała się wszystkim we znaki.**

— Za krótko jechaliśmy we mgle — narzekał Jerzy Landsberg. — **Gdyby utrzymała się dłużej nikt by nam nie odebrał zwycięstwa.**

Landsberg znany z dobrej jazdy po omacku w tych najtrudniejszych warunkach w noc z piątku na sobotę zaczął uzyskiwać znakomite czasy na odcinkach specjalnych. Wyszedł na prowadzenie. W końcówce trwała emocjonująca walka między nim a odrabiającym straty Ciecierzyńskim. Kiedy spotkali się na mecie po wzajemnych gratulacjach usłyszeliśmy taki dialog.

Ciecierzyński: — Na jednym z OS złapali ci za dobry czas. Niemożliwe, żebyś na pięciu kilometrach nadrobił nad nami 40 sek. Myśmy nigdzie nie stawali.

Landsberg: — Dlaczego niemożliwe? Na tym odcinku wyprzedziłem trzy samochody, a puszczano nas co 30 sek. Miałem czas tylko o 3 sek. gorszy od tego, w jakim jeździłem przy dobrej widoczności.

Ciecierzyński: — Mam zastrzeżenia do OS-21. Niemożliwe, żebyś nam dolał aż 2 minuty. To musi być jakaś pomyłka.

Landsberg: — Wcale nie musi. Nie było pomyłki. Landsberg dwukrotnie na OS Kaługa — Marzęcice uzyskał niemal identyczny czas. Natomiast podczas drugiego przejazdu, słabszy niż w pierwszym miał Ciecierzyński. Drugi przejazd tego OS został unieważniony... Miał Landsberg pecha, a szczęście Ciecierzyński.

Niepocieszony był Lelio Lattari. **Gdybym nie wyleciał do rowu, wyprzedziłbym Bienia. Nie mam szczęścia do tego rajdu w ostatnich latach. Zawsze popełniam jakiś błąd.**

Spośród 80 załóg, które wyruszyły w piątek na liczącą 1240 km trasę na mecie zjawiło się 45. Rajd Warszawski, ostatnia eliminacja mistrzostw Europy kierowców zakończył się sukcesem Polaków, ale mieli oni ułatwione zadanie. Nie był to rajd silnie obsadzony.

ANDRZEJ MARTYNKIN

Wyniki:

1. **T. Ciecierzyński — J. Różański,** FSO PF 125 1600 — 9.918,6
2. **J. Landsberg — M. Muszyński,** OZOS Olsztyn, Renault 5 L — 9.980,4
3. **M. Bień — J. Jedynakowa,** FSO, PF 125 1600 — 10.505,6
4. **L. Lattari — J. Borowski,** AP Warszawa, BMW 2002 Turbo — 10.545,8
5. **W. Groblewski — J. Czerwoniec,** OZOS Olsztyn, PF 125 1500 — 10.895,0
6. **H. Ziemski — H. Mieczaniec,** OZOS Olsztyn, BMW 200 TI — 10.909,0



Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański na trasie.



To samochód Jerzego Landsberga i Marka Muszyńskiego.

Fot. JACEK BARC