

FIAT

ROZBÓJNIK

Było to już dobrze nad ranem, dobiegała dwunasta godzina rajdu, kończył się dziesiąty odcinek specjalny. Dobrze, że już nie trzeba tak nieprzytomnie gnać, prawie sześć minut przewagi nad najgroźniejszymi. Żeby tylko dojechać i podtrzymać wąty jednoroczny mit o szczęściu. Pilot monotonnie dyktuje zakręty, mostki, każe przyspieszać, zwalniać, ostro hamować. Można by już odpuścić, ale mgła. Kto wie, czy za kilka kilometrów nie zacznie się gęste mleko. Jeden zakręt, drugi, chyba trochę za szeroko, stuk czegoś twardego o karoserię i zaraz dźwięk gumy tartej o metal. Jeszcze kilkaset metrów, lotna meta i już wolno stanąć. Samochód na pobocze, szybko do roboty, odgiąć blachę. Następny serwis po 30 kilometrach.

Cichy, od kilkudziesięciu sekund, las zapełnia nagle ryk silnika. Idzie Fiat. Luna świateł na drzewach, białe drgające jody. Biegiem przed zakręt, niech uważa, zwolnij. Za późno. Tuż przed lotną metą jest zakręt. Rozpędzony Fiat gna bokiem na wirażu i całą tonową masą uderza w Renault. Tył samochodu związa się w jakąś supernowoczesną rzeźbę. Pchnięte potężnie auto opiera się o pniak i z przedniego zawieszenia zostaje smutne wspomnienie. Kilka tygodni treningu, parę tysięcy kilometrów poszły na marne. Fiat-rozbójnik jedzie dalej.

★

W automobilklubie ogłoszenie prowizorycznych wyników. Obaj uczestnicy zdarzenia spotykają się przy tablicy. Ma miejsce rozmowa.

— Czemuś nie hamował, przecież widziałeś jak machamy. Następny się wyrobił, a ty nie mogłeś stanąć, jeździsz jak szalony!

— Nic nie widziałem, a poza tym każdy jedzie do przodu. Może byś podpisał oświadczenie, że widziałeś jak udzielałem pomocy. Dostałbym neutralizację za te cztery minuty, co tam złapałem.

Dalszej części rozmowy nie warto publikować. Kierowca Fiata jest rajdowym neofitą.

Nikt mu nie powiedział, że powinien postępować tak, jak by chciał, żeby postępowano wobec niego. Z rozmów konkurentów wyniosł, że trzeba do przodu za wszelką cenę i najszybciej. Prawą nogę w podłogę i jechać, póki auto nie stanie na czymś twardym. W tym wypadku Renówka uratowała go od spotkania z drzewem. Szkoda, że nie ma ten młody wiekiem i stażem

zawodnik jakiegoś doradcy. W opiniach doświadczonych i obiektywnych kolegów jest jednym z najzdolniejszych zawodników ostatnich kilku lat...

★

Na pierwszym odcinku specjalnym trenował dwie, trzy godziny. Poznanie i opisanie drugiego, trzeciego i czwartego zabrało mu około tygodnia. W dniu zawodów czuł się doskonale, ale po starcie spokój ustąpił rajdowemu podnieceniu. Jeszcze parę kilometrów i pierwsza próba — odcinek specjalny. Tu powinien być start. „Odcinek skasowany — brak łączności między startem i metą”. Kilkanaście kilometrów dalej podobna scena. „Nie będzie OS-u, nie dojechała karetka pogotowia”... Doskonale znał trasę następnej próby: Górzno-Leżno. Spędził tu dzień. Uprzejmy komisarz sportowy wyjaśnił: „Nie ma chronometrystów, ręcznie nie będziemy mierzyć”. Cóż z tego, że piąty OS a pierwszy z rozegranych odbył się w świetnych organizacyjnych warunkach. Interesujący wyścig na Służewcu organizowany tradycyjnie zastąpiono nieciekawą małowidowską próbą wyścigową na bezdrożach Grunwaldu. Długie, proste łatwe łuki. Po co to komu? Za rok ten sam rajd ma być jedną z eliminacji rajdowych mistrzostw Europy kierowców.

★

Nie za często polski Fiat jest modernizowany. Ten tradycyjny, niezawodny w swojej wersji samochód przeżywa drugą młodość. Pierwszy raz wypuszczono na trasę prototyp. Jego kierowca miał jeden cel, zmęczyć auto tak, żeby ujawnić jego słabe punkty. Tytuł mistrzowski nie był ważny — badanie. Wyścig na Karowej wygrał w stylu starych mistrzów kierowcy. Podobnie długi, szybki slalom. Kłopoty zaczęły się dalej.

W obciążonym o dwieście kilogramów samochodzie słychać jak kamienie obijają się o karoserię. Na drzwiach, dachu i podłodze nie ma śladu wykładziny tłumiącej, masy bitumicznej, dywaników. Plastikowe elementy nadwozia odbierają resztki spokoju. Gdyby co — to w normalnym aucie jest jeszcze metal, on przecież uderzenie. Gołe auto z potężnym prawie dwustukonnym silnikiem. Pierwszy obcy głos psującego się mechanizmu wywołuje fizyczny ból i niedowierzanie. Później wręca się w uszy. Tak było i teraz. Z włoskiego tylnego mostu z blokującym dyferencja-

łem po trzystu kilometrach dały się słyszeć niewiarygodne dźwięki. Zgrzyt pilowanego metalu niósł się w pustym pudle karoserii stokrotnym echem, wręcał się w czaszkę i nic się nie działo. Uszkodzenie zasadnicze nastąpiło tam, gdzie zawsze. Fiatowskie silniki Abartha nie wytrzymują swojej mocy w spojeniu bloku z głowicą, w uszczelce. Tym ciekawsze jest to zjawisko, że w seryjnych Fiatach awaria uszczelki pod głowicą praktycznie się nie zdarza.

Zakończenie kariery drugiego z fabrycznych Fiatów było bardziej prozaiczne. Już na pierwszym odcinku poza Karową, który jechał bardzo ładnie, kierowca dał popis umiejętności, ale nie wytrzymał sprzęt. Na szybkim łuku w czasie ślizgu auto uderzyło tylnym kołem w nierówność, skrzywiła się obręcz, tylna oś, strzeliła guma, przez podwinęty pierścień uszczelniający wyciekł olej, koniec jazdy.

★

W czasie wręczania nagród jeden z młodych zawodników od niedawna zaliczany do polskiej czołówki otrzymał nagrodę „fair play” za postawę wobec kolegów w czasie całego sezonu. Gorzki był to honor, bo... W czasie rajdu poniosły go nerwy, przedzierał się za wolniejszymi do przodu, wyprzedzał na wąskich przecinkach leśnych, aż pecyna błota zakleiła pole widzenia w momencie, gdy droga skręcała w prawo. Złożył się do skrętu, ale o ułamek sekundy za późno wprostował Fiata. Wycelował między drzewa i miękko klapnął na podmokłą łękę. Za chwilę miał jechać następny KOLEGA. Zobaczą, pomogą. W końcu po to tam wjechał, żeby nie rozbić fabrycznego auta. W błocie został do rana.

★

Spotkali się trzy lata temu: zwycięzca ostatniego rajdu i jego partner. O przyjaźni garazysty z miasteczka Schnichtern (RFN) i lekarza z Bydgoszczy zdecydował przypadek. Stali koło siebie w grupie zawodników, jeden zagadnął, drugi odpowiedział i zaczęli razem jeździć. W ciągu trzech lat startowali sześć razy. Bez powodzenia. Błądzili, nie wytrzymało auto. Teraz zwyciężyli. Na specjalną uwagę zasługuje ich pojazd; BMW-Turbo jest sensacją salonu samochodowego z roku 1973. Do zwykłej BMW 2002 podłączono turbinę napędzaną gazami spalinowymi. Zrobiono zastrzyk o mocy 40 KM. Zwykły samochód zamieniło się

w 170-konny sprzęt rajdowy bez stosowania jakichś wymyślnych przeróbek. Niebawem będzie homologowany w grupie pierwszej.

★

W dzień czy w nocy? Głód imprez samochodowych, brak toru, zainteresowanie motoryzacją ściąga na ciekawsze, a dostępne próby dziesiątki tysięcy ludzi, przeważnie młodych. Problem bezpieczeństwa został załatwiony teoretycznie. Nie ma wypadków, ale zdarza się co jakiś czas, że kibice w popłochu odskakują od krawężników, gdy samochód jedzie kilkadziesiąt metrów bokiem. Zbyt wielu widzów na Karowej nie mogłoby się zmieścić. W sukurs przyszła telewizja, w której ludzie odpowiedzialni za stronę techniczną zrobili interesujące widowisko.

Pora na problem zawarty w pierwszym zdaniu.

Czy można takie imprezy organizować w dzień powszedni i to około południa? Rozkład jazdy nie dał może wyboru organizatorom, ale to w końcu oni ustalili program i to od pół roku. Kierowcom na pewno łatwiej i bezpiecznie było ścigać się przy świetle dziennym, ale czy na pewno jest to najlepszy pomysł, biorąc pod uwagę porę i to, że młodzież uczy się i pracuje.

★

W rajdzie, a raczej po jego zakończeniu, pokazało się wiele interesujących nowości technicznych. Na nasz skromny rajdowy rynek chce się dostać kilka firm, których produkty mają ustaloną markę najwyższej jakości. W tej dyscyplinie sportowej sprzęt jest nośnikiem postępu, nowoczesności dla całej motoryzacji. Bez wątplenia zastosowanie oleju „Castrol”, który podpisał umowę z naszym ośrodkiem sportu przemysłowo-motoryzacyjnego, zainteresowanie firmy produkującej okładziny hamulcowe i sprzęt „Textar”, coraz częściej pojawiające się opony Michelin — tym razem doskonale wypadły RB-1, które na gliniastej nawierzchni trzymają jak na betonie — zmuszą zapewne nasz przemysł do bardziej skutecznych wysiłków przy wprowadzaniu nowych technologii.

JAN OKULICZ

PS. Jak dowiaduje się „Sportowiec”, w Rajdzie Monte Carlo nie wystartuje nasz czołowy kierowca Andrzej Jaroszewicz. Nie ma czasu na kilkutygodniowy trening, a później na długi rajd. Uczy się i pracuje.