

Tłumaczenie reportażu we francuskim Auto Hebdo nr 23/1976

## ZAWODY MOTOROWE NA WSCHODZIE

*Autor: Christian Courtel*

Niektóre sporty motorowe, dość mało znane u nas na Zachodzie, za „żelazną kurtyną” cieszą się ogromną popularnością. Kierowcy ze Wschodu rzadko biorą udział w poważnych zawodach u nas, chociaż wtajemniczeni mieli okazję podziwiać w kilku rajdach francuskich talenty takich kierowców jak Jaroszewicz, Czubrikow czy Palikovic. Nawet jeśli wschodnio-niemiecka marka Wartburg czy sowiecki Moskwicz przekroczyły już żelazną kurtynę i uczestniczyły w rajdach Monte-Carlo czy RAC, to nadal niewiele wiemy o Skodzie, która ma wspaniałą organizację, porównywalną np. do Fiata czy Renault. Rajd Złote Piaski jest doskonałą okazją, aby opisać to, co się dzieje po tamtej stronie, tam, gdzie wbrew naszym oczekiwaniom, sporty motorowe mają rzesze wielbicieli.

## NIE DLA REKLAMY, TAK DLA TELEWIZJI

Brak jakiegokolwiek reklamy jest bez wątpienia czymś, co najbardziej zaskakuje zachodniego obserwatora. Zarówno w prasie, jak i w miejscach publicznych reklama praktycznie nie istnieje. Sporty motorowe nie odbiegają od tej zasady, ale za to same w sobie są najważniejszym wsparciem promocyjnym producentów. Natomiast transmisje z zawodów są często nadawane na kanałach telewizyjnych, np. prolog Rajdu Złote Piaski, składający się z wielu wyścigów rozgrywanych na wyznaczonej w mieście trasie, był transmitowany w całości i na żywo na wszystkich kanałach w Bułgarii, na Węgrzech, w ZSRR, w Polsce i innych krajach biorących udział w Pucharze Europy Wschodniej (*Puchar Pokoju i Przyjaźni - BK*). Nie przeszkadza to jednak pięćdziesięciu tysiącom widzów stać na obrzeżach trasy wyścigu, który trwa najwyżej półtorej godziny. Są tego dwa wytłumaczenia: mało rozrywki, jaką ci ludzie mają zapewnioną oraz fakt, że samochód stanowi w tych krajach obiekt pożądania, dobro mało dostępne dla większości. Imprezy sportów motorowych są więc świętem, bez względu na to czy to jest rajd, czy tylko wyścig na torze. Taki wyścig relacjonował Pierre Dieudonne z okazji Mistrzostw Europy samochodów turystycznych rozgrywanych na torze w Brnie w Czechosłowacji, który zebrał około 200 000 pełnych entuzjazmu widzów, wielbiących kierowców bardziej niż gdziekolwiek indziej, okazujących im ciekawość i sympatię.

## **KIEROWCY PAŃSTWOWI**

Jak zostać kierowcą rajdowym na Wschodzie? Oczywistym jest, że demokratyzacja tego sportu znacząco różni się od tego co jest u nas, a społeczna pozycja najważniejszych zawodników rajdowych gra znaczącą rolę. Andrzej Jaroszewicz jest synem polskiego premiera, a Milan Zapadlo – doskonały czechosłowacki kierowca rajdowy – to pierwotny syn dyrektora naczelnego Skody! To są szczególne przypadki, ale zwykłemu obywatelowi trudno jest znaleźć środki niezbędne, by wystartować w zawodach. Część osób startujących w Rajdzie Złote Piaski to osoby prywatne. Dzięki oszczędnościom, poświęceniu, a także zaradności, stawiają się na starcie starszymi samochodami, jak ten zawodnik jadący dwudziestoletnim Moskwiczem. W takich warunkach nie ma oczywiście mowy o regulowanych amortyzatorach, podrasowanym silniku, oponach na deszcz, na sucho lub na szuter. Regulaminowe pałaki bezpieczeństwa i numery namalowane na drzwiach to jedyne elementy różniące normalne samochody od rajdowych. Jeśli chodzi o strój, to ogranicza się on tylko do kasku, choć bywa to kask do hokeja.

Są też „ci inni”, gwiazdy, ci którzy zasiadają za kierownicą aut specjalnie przygotowanych do zawodów. Niektórzy również zaczęli prywatnie. Ci kierowcy nie należą do zespołów fabrycznych, ale do państwowych. Każdy kraj posiada flotę samochodów przeznaczonych do zawodów, które powierza swoim najlepszym zawodnikom. To są prawdziwe przedsiębiorstwa z pełnoetatowymi pracownikami, tak jak w zachodnich krajach w prywatnych firmach. Na przykład Węgry reprezentuje klub Volan stworzony przy firmie zajmującej się przewozami krajowymi towarów i ludzi i który posiada warsztat o powierzchni 2500 m kwadratowych, gdzie piętnaście osób zajmuje się dziesięcioma samochodami stajni – jednym Renault Alpine 1800, dwoma Renault 12 Gordini, jednym R8 Gordini, jednym R17 Gordini, dwoma Skodami, dwoma Żiguli i jednym Moskwiczem. Następnie, w zależności od potrzeb i obstawianych zawodów, auta są powierzane odpowiednim kierowcom należącym do tego węgierskiego klubu. Należy podkreślić, że Volan miał na Rajdzie Złote Piaski system telefoniczny łączący samochody rajdowe i serwisowe, system opracowany przy współpracy z węgierską armią.

### **Puchar Europy Wschodniej (*Puchar Pokoju i Przyjaźni – BK*)**

Puchar Europy Wschodniej to faktyczne europejskie mistrzostwa tych państw. Każdy kraj organizuje jeden rajd, a na sam Puchar składa się siedem eliminacji. W tym roku odbyły się już dwa rajdy – Rajd Volan organizowany przez Węgry i Rajd Złote Piaski rozgrywany w

Bułgarii. Kolejny będzie Rajd Polski, który jest także eliminacją do Mistrzostw Europy w rajdach, następnie Rajd Dunaju (Rumunia), Rajd Tatr w Czechosłowacji, gdzie królują Skody i który podobno przypomina trasę Pucharu Alp. Puchar zakończy się rajdem NRD we wschodnich Niemczech i Rajdem Rosyjska Zima, który odbywa się w potwornych warunkach klimatycznych.

Puchar, stworzony w 1971 r., nagradzał z początku zwycięski kraj, ale od 1973 r. stworzono klasyfikację indywidualną. Tamtego roku wygrał Toplodolski (Bułgaria), następnie był to Stawowiak, a w 1975, w zeszłym roku, Krupa, który wyprzedził Bułgara Czubrikowa i Jaroszewicza.

Niewielu kierowców z Zachodu decyduje się na start w tym regionie. Wynika to z faktu, że potrzebna tu jest niezwykła ostrożność na trasie, gdzie tubylcy są dość powolni, co może powodować wypadki. I to właśnie wypadki przerażają naszych, ponieważ lokalne władze nie są skore do żartów, mimo, że w ostatnich latach to się trochę rozluźniło. Ponadto, choć to już nieaktualne, ważne było też to, że rajdy w krajach wschodnich rozgrywano na trasach 2500-3000 km, na bardzo trudnych drogach. Rajdy Pucharu Europy Wschodniej mają teraz rozsądniejsze odległości, a i stan dróg znacznie się poprawił.

## **RENAULT I PAŃSTWA WSCHODNIE**

Renault, obok Fiata, jest bezdyskusyjnie zachodnim producentem, który najbardziej promuje swoje produkty na Wschodzie. Z powodu braku reklamy, Renault maksymalnie inwestuje w dział sportu już od 1968 r. W tamtym roku Alain Ducharne stworzył serwis rajdowy dla krajów importujących (*samochody Renault – BK*), a następnie przekazał pałeczkę Hubert'owi Melot. Ten ostatni zrobił karierę i teraz kieruje działem badań w Billancourt, gdzie aktualnie pracuje nad Alpine 310 V6. Teraz serwisem sportowym zajmuje się Patrick Landon, który rozszerzył go poza kraje Europy Wschodniej i ma doskonałe wyniki w Turcji, Kuwejcie, Libanie, a nawet w Kanadzie. Jak się organizuje Renault? Jeśli jakiś kraj ma fabrykę samochodów, jak Rumunia Dacie, to Renault otwiera tam oddział Renault Sport, albo zawierane są umowy z automobilklubami i związkami, które, w zależności od kontraktu, wypożyczają auta lub kupują je po preferencyjnych cenach.

Renault jest w ten sposób ulokowany w każdym kraju, a wyniki mówią same za siebie – ponad dwadzieścia tytułów krajowych i trzy Puchary Europy Wschodniej! To zresztą rozbudziło współzawodnictwo pomiędzy niektórymi producentami. I tak Skoda na przykład

opracowała model Coupe z silnikiem o pojemności skokowej 2-litrów, która okazała się niepokonana.

W Rumunii państwowe zakłady są reprezentowane przez pięć Dacii grupy I (rumuńskie Renault) i osiem R12 Gordini. Ten kraj pozostaje jednak trochę za resztą. W Jugosławii fabryka IMV posiada swój oddział sportowy i ma na stanie R12 Gordini dla Alexa Pusnika, a to jedyny kraj nie biorący udziału w organizowaniu Pucharu Europy Wschodniej, ponieważ regulamin jugosłowiański uznaje tylko grupy 1 i 2. Jednakże mistrzostwa krajowe są bardzo popularne, bo fabryka Zastawa (filia Fiata), jest tam silnie reprezentowana i rządzona po mistrzowsku przez J. Palikovica, który kilka lat temu był jednym z najlepszych kierowców Renault na Wschodzie.

W Czechosłowacji sytuacja jest inna, tam Renault pertraktuje z klubem Dukla Praga, który reprezentuje wszystkie dyscypliny sportowe. Hubacek jest tam kierowcą nr 1 i jeździ Alpine A110 1800 grupy 4, ponieważ R12G i R17G nie mogą rywalizować z 2-litrową Skodą Coupe, z 16 zaworowym silnikiem Porsche rozwijającym 180 KM. Dukla Praga jest jednak bardzo skuteczna i wprowadza oryginalne rozwiązania w „berlinetce” (Alpine 1800), starannie podpatrywane przez fabrykę w Dieppe. Ponadto Renault sprzedał dwa R17 Gordini czeskiemu producentowi opon – Barum, który zatrudnia świetnego kierowcę startującego w rajdach i wyścigach górskich – Civika.

W Bułgarii zakłady (Renault) pertraktują ze związkiem automobilistów, od którego zależy federacja sportów motorowych. Kierowca nr 1 Czubrikow jest weteranem, który ma świetne wyniki za kierownicą R17 Gordini. Trzy R12G są regularnie używane, jedna w grupie 2, a dwie w grupie 4, ale tylko w Pucharze Europy Wschodniej, ponieważ mistrzostwa Bułgarii dopuszczają jedynie auta krajowej produkcji.

Podobnie jak w Bułgarii, Renault współpracuje z automobilklubem węgierskim, który udostępnia swoje auta klubowi Volan. Najważniejszym kierowcą jest tam Attila Ferjancz, który jeździ głównie R17 Gordini, podczas gdy Kiss – syn węgierskiego ministra transportu – uczestniczy w mistrzostwach wyścigów górskich za kierownicą Alpine 1800.

I w końcu - ostatni kraj z przedstawicielstwem Renault to Polska, gdzie państwowy związek sportowy PZMOT jest wyjątkowo zorganizowany. Trzej kierowcy regularnie startują pod kolorami żółto-czarnymi (*kolory Renault- BK*): Krupa, który uczestniczy w rajdowych mistrzostwach Polski za kierownicą R12 Gordini i w Pucharze Europy Wschodniej w R17 Gordini; Kiljańczyk, agent Renault w Warszawie, który w zeszłym roku wygrał mistrzostwo

wyścigowe na torach za kierownicą R12 Gordini grupy 2 i nowa polska gwiazda – Landsberg, który robi teraz furorę w swoim Renault 5 TS.

Obecność Renault oraz ELF jest zapewniona na wszystkich frontach, a to generuje dużo pracy dla Patricka Landona, którego czasem wspiera Christian Pouchelon, niezrównany mechanik, który ma czteroletnie doświadczenie na tym terenie i był jednym z pionierów rajdowego serwisu.

### **PROMOCJA W ZSRR**

Jak się przekonałiśmy, (na Wschodzie) są reprezentowane wszystkie dyscypliny sportów motorowych. Nie zapominajmy też o wyścigach samochodów terenowych, które są bardzo popularne w Czechosłowacji, gdzie rządzą buggy. Zresztą w tym kraju sport motorowy świetnie się rozwija, dzięki Pucharowi Skody i Formule Skody. Dział sportowy Skody zatrudnia 48 osób!

Polska, podobnie jak Czechosłowacja, ma swoje mistrzostwa wyścigów torowych, które najczęściej rozgrywane są na dawnych lotniskach lub w mieście, jak np. w Brnie. W ZSRR sporty motorowe są bardzo rozwinięte i jeśli spojrzymy na klasę kierowców motocrossowych i żużla na lodzie, to widać, że na Zachodzie te dyscypliny sportowe pozostają daleko w tyle. Organizuje się tam również wiele rajdów i każdego roku rozgrywane są dwa mistrzostwa samochodów wyścigowych. W zależności od kategorii, te jednomiejscowe samochody, które mają wiele wspólnego z tymi, których rozwój obserwujemy na co dzień, napędzane są silnikami o pojemności 1399 ccm lub 1500 ccm. Jedynym warunkiem dotyczącym mechaniki jest, aby pochodziła z modeli wschodnioeuropejskiej produkcji.

### **JAROSZEWICZ, KRUPA - LIDERZY**

Najbardziej znanym kierowcą rajdowym jest w tej chwili Andrzej Jaroszewicz, polski zawodnik, który wstąpił się w zeszłym roku zajmując drugie miejsce w rajdowych Mistrzostwach Europy za kierownicą Fiata Abartha. Był liderem, dzięki zwycięstwu w Rajdzie Złote Piaski, wyprzedzając Bernarda Darniche'a (który niebawem odzyskał prowadzenie - w Antibes). Od początku bieżącego sezonu Andrzej prowadzi Lancię Stratos i regularnie uczestniczy w rajdach zaliczanych do Mistrzostwach Europy.

Inny Polak, mniej znany ponieważ ściga się głównie na Wschodzie, także należy do grona najlepszych – Stawowiak. W 1974 r. wygrał Puchar Europy Wschodniej i jeździ Fiatem Abarthem. Polski park samochodowy jest zdecydowanie dobrze zaopatrzony.

Poza tymi dwoma zawodnikami i Landsbergiem, jest jeszcze jeden, według obserwatorów, najzdolniejszy w tym pokoleniu – Błażej Krupa.

Posiadacz Pucharu Europy Wschodniej dał pokaz swojego talentu w trakcie ostatniego Rajdu Złote Piaski prowadząc z werwą R17 Gordini z rozregulowanym tylnym zawieszeniem. Według Patricka Landona, byłoby dobrze, żeby Krupa wziął udział w kilku zachodnich rajdach, takich jak Tour de Corse lub Cevenne, aby móc rzeczywiście ocenić jego talent.

W Bułgarii idolem jest Ilia Czubrikow. Zbliżający się do pięćdziesiątki Ilia nadal prowadzi z taką werwą, która czyni go groźnym przeciwnikiem. Startuje od wielu lat i jest wierny autom Renault - od R8G do Alpine 1600. Pilotowany przez swojego starszego(!) brata, Czubrikow uczestniczył już w rajdzie Monte Carlo i marzy by to powtórzyć.

Węgry też mają wspaniałego mistrza w osobie Attili Ferjancza, również kierowcy Renault. To powoduje pewną prestiżową rywalizację z innym kierowcą R17 - Krupą i stanowi jeden z ciekawych elementów tego Pucharu Europy Wschodniej...

W Czechosłowacji również nie brakuje wytrawnych kierowców – Hubacek jeżdżący Renault, ale także gwiazdy ekipy Skody – Zapadlo, Sedivy i Kwaizar.

## **FORMUŁA I W BUŁGARII**

To mogłoby stać się rzeczywistością, jeśli plany związane z bułgarskim związkiem automobilistów się ziszczą. Głośno mówi się w Sofii o zbudowaniu ultranowoczesnego toru, który mógłby nawet gościć zawody Grand Prix Formuły I i to już w 1980 roku! Sporty motorowe mają się naprawdę bardzo dobrze tam, gdzie z dużym zainteresowaniem obserwuje się również wydarzenia zagraniczne. Kiedy pomyślimy, że te kraje mogły śledzić Grand Prix Monaco w telewizji, to jest o czym pomarzyć...

Zdjęcia:

Str. 20

*-Malowniczy krajobraz, wybuchowa atmosfera oraz mało zdyscyplinowany tłum.*

*-Trabant, samochód ze wschodnich Niemiec, doskonale się sprawdza szczególnie w rajdzie NRD, rozgrywanym w trudnych warunkach.*

*-Doskonale przygotowane Skody okazują się bardzo groźne na wszystkich frontach, a szczególnie na torze.*

Str. 21

- R17 Węgra Ferjancza, który zajął trzecie miejsce w Rajdzie Żółtych Piasków.
- Błażej Krupa -polska gwiazda i jego pilot Piotr Mystkowski.
- Pobieźna kontrola starego Moskwicza w serwisie.
- „Jaro” - Polak zwyciężył w Polsce i właśnie wrócił na prowadzenie w mistrzostwach.

Str. 22

-Odmiany Fiata są niezliczone w krajach wschodnich – tutaj bułgarska Żiguli przed BMW i Skodą.

Tłumaczenie: Hanka Cholewa i Błażej Krupa