

Rajd Warszawski na mecie

55 samochodów spośród 56, które wystartowały do pierwszej próby specjalnej — szybkości górskiej na ul. Karowej w Warszawie ukończyły XII Rajd Warszawski Polskiego Fiata. Impreza była udana i chociaż nie obyło się bez mankamentów, nie osłabiły one dodatniego wrażenia wszystkich uczestników. Wyrażali się oni z uznaniem o trasie, która na długości nieco ponad tysiąca kilometrów stwarzała różnorodne trudności, wymagające dobrego opanowania techniki prowadzenia samochodu rajdowego. Do mankamentów należy zaliczyć przede wszystkim nieustalenie numerów startowych, które sprawiło, że zawodnicy priorytetowi jechali w środku i na końcu stawki.

Pogoda była na ogół ładna, ale w niektórych terenach, przez które przebiegał rajd zaległa gęsta mgła i wtedy zaczęły się trudności nawigacyjne. Również szeregi załóg nie umiało sobie poradzić z białym tumanem na odcinkach specjalnych, jadąc znając wolniej niż inni. Prawdziwym „królem mgły” okazał się Marek Varisella, który na tych trudnych próbach szybkości znalazł się albo na pierwszym albo na jednym z najlepszych miejsc, co w rezultacie dało mu doskonałą pozycję w klasyfikacji generalnej.

Rajd zaczął się od próby szybkości górskiej na ul. Karowej. Tym razem rozgrywano ją w dzień, a dzięki transmisji telewizyjnej wielkie rzesze miłośników sportu samochodowego w całym kraju miały możliwość oglądania kierowców w akcji.

Próba zakończyła się kilkakrotnym pobiciem rekordu trasy należącego do Ksawerego Franka. Najlepszy czas uzyskał jeden z faworytów rajdu, Klaus-Joachim Kleint (ADAC) na Ford Capri RS — 1.33,0 min. Zawodnik ten był jednym z faworytów imprezy, ale szanse na zwycięstwo zaprzepaścił później w mazurskiej mgłę. Jeszcze lepszy rezultat wykroczył Andrzej Jaroszewicz, ale potracił słupkę i otrzymał 5 karnych sekund, co mu dało

wynik 1.36,4 i trzecie miejsce, za wspaniałym jadącym Robertem Muchą, 1.35,0. Czwarty, również szybkiej niż dawny rekord, był Horst Rausch jadący na BMW 2002 turbo z Jerzym Sypniewskim — 1.37,5.

Następna próba, odbywająca się przed PSC slalom wygrał Andrzej Jaroszewicz, jadący w V grupie na Polskim Fiacie 125 z silnikiem 1800 (Acropolis). Był on jednym z faworytów, ale później musiał się wycofać wskutek defektu tylnego mostu. Również drugi wóz typu „Acropolis” nie skończył rajdu. Le piej spisywały się Polskie Fiaty 125 „Monte Carlo” na których Marek Varisella zajął czwarte miejsce jako najlepszy z Polaków, a Maciej Stawowiak również znalazł się w czołówce. Robert Mucha natomiast podczas pokonywania odcinka specjalnego podczas uderzenia o kamień, nawet niezbyt duży leżący na drodze, przy szybkości 140 km/godz. zgubił połówkę i musiał się wycofać.

Jeden z faworytów, Błażej Krupa na Renault 12 Gordini, miał przykrą przygodę już podczas próby na Karowej. Uszkodził on przednie zawieszenie i później, podczas jednego z odcinków prędkościowych uległo ono ponownie defektowi. Kierowca zatrzymał się tuż za zakrętem, nie zachowując odpowiedniej ostrożności i w efekcie na jego wóz wpadł następny zawodnik — Marek Karcewski na Polskim Fiacie 125. Oba samochody zostały poważnie uszkodzone, na szczęście zawodnikom nic się nie stało.

Oprócz wspomnianych już wyżej kierowców bardzo dobrze jechali: Henryk Manderą z AP Śląskiego na Wartburgu 353 i Leleto Lattari na Alfa Romeo 2000 GTV. W sumie Włoch okazał się najlepszym kierowcą polskim (startuje on za zgodą władz w zespole AP Warszawa) i wraz z Markiem Szramowskim wywalczył trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej.

W sumie impreza była udana i wydaje się, że ma szanse awansować na jedną z eliminacji mistrzostw Europy.

W klasyfikacji indywidualnej we dług nieoficjalnych wynikach wygrał H. Rausch przed K. J. Kleintem, L. Lattarim, M. Varisellą i H. Manderą. W klasyfikacji zespołowej triumfowała ekipa Wartburga.