

Rajd Dunaju



Polska załoga Komornicki-Krupa zajęła w Rajdzie Dunaju 2 miejsce w swej klasie i 12 w klasyfikacji generalnej. Na zdjęciu widzimy naszą załogę na mecie w Poiana Brasov.

Trochę nas — i nie tylko nas — raziło, że wszystkie napisy (jak np. Ziel = meta) były w języku niemieckim, chociaż organizatorami rajdu byli Rumunii, Węgry i Austriacy.

Trasa tylko częściowo wiodła wzdłuż Dunaju — chociaż rajd nosił oficjalną nazwę Rajdu Dunaju. Po starcie we Wiedniu zawodnicy przejeżdżali jeden odcinek specjalny na terenie Austrii, przekraczali granicę węgierską, pokonywali dwa odcinki specjalne, przejeżdżali przez Dunaj w Budapeszcie i na dalszej trasie do Rumunii nie spotykali już tej rzeki, chociaż rajdowali rumuńskimi drogami, wiodącymi wzdłuż jej rumuńskich dopływów. Na terenie Rumunii zawodnicy mieli do pokonania 7 odcinków specjalnych wiodących przeważnie kamienistymi, szutrowymi szlakami — i tu się właściwie rozegrała impreza.

Na starcie stanęła silna stawka europejskich kierowców, rywalizujących między sobą o tytuły mistrzów, bowiem Rajd Dunaju był jedną z tegorocznych eliminacji. Był tegoroczny triumfator Rajdu Polski — Francuz Andruet w Renault Alpine, był Barbasio w Lancii Fulvii, byli Belg Staepelaere i Anglik Fall w Fordach Escortach, byli zawodnicy z NRF — Levy w BMW 2800 oraz Warmboldt w Oplu Kadecie, byli zawodnicy bułgarscy, węgierscy, rumuńscy, no i... jedna załoga polska Komornicki — Krupa w Renault Alpine 1300. Mieli startować razem cztery nasze zespoły, łącznie z ekipą Polskich FIATów, ale niestety wiele wozów nie zniosło trudów odbytego niedawno Rajdu Polski i nie było w stanie brać udziału w Rajdzie Dunaju. Szkoda też, że nie dotarli na start we Wiedniu Jerzy Bachtin, w Polskim FIACIE 1500. Bachtin uległ na trasie dojazdowej na terenie Czechosłowacji wypadkowi, pozostał w najbliższym szpitalu i raczej w tym sezonie nie będzie mógł usiąść za kierownicą wozu rajdowego.

Jedyna więc załoga polska stawała z powodzeniem czoła innym konkurentom, wspierana przez serwis fabryczny Renault i polskie wozy towarzyszące.

Do szóstego odcinka specjalnego, już na terenie Rumunii, wszystko przebiegało jak najbardziej korzystnie. Komornicki uzyskiwał zupełnie przyzwoite czasy, dając mu miejsce w pierwszej piątce konkurentów. Rosły szanse tego doskonałego kierowcy, bowiem rywal, a raczej ich pojazdy wykruszyły się na kamienistych nawierzchniach, którymi wiodły trasy prób szyb-

kościowych. Odpadł Andruet z rozbitym miską olejową skrzyni biegów, przestał jechać Staepelaere z uszkodzoną chłodnicą w swym Fordzie i Escorcie, duże spóźnienie zanotowano załodze Fall-Liddon; rej wodzili Austriacy na Porsche 911 i 914 oraz ekipa fabrycznych Volkswagenów 1500 („garbusów”) i angielska załoga Hollier-Short w Renault Alpine.

Szanse swoją Komornicki i Krupa stracili przed odcinkiem specjalnym w okolicach Cimpulung, do którego dojechali o czasie na wyścigowych oponach. Teraz, przed wyjazdem na kolejny kamienisty odcinek specjalny, trzeba było wrócić do opon, nadających się do tej terenowej jazdy, bowiem dalsza jazda na cieniotkich oponach wyścigowych nie pozwalała na przejechanie więcej niż kilku kilometrów po luźnych kamieniach. A tymczasem samochód serwisowy się spóźnił. Nie było go w umówionym czasie w oznaczonym miejscu! (później okazało się, że uległ on niegroźnemu wypadkowi drogowemu). Rycersko postąpił Francuz Andruet, który już wiedział, że dalej nie pojedzie i odstąpił Polakom swe opony. Czas płynął jednak nieubłaganie i mimo błyskawicznej zmiany kół Polakom odnotowano trzy minuty spóźnienia, a więc 900 pkt. karnych. Trzy minuty, które zdecydowały, że nasza załoga z pewnego czwartego miejsca przesunęła się na dwunaste wśród dwudziestu konkurentów klasyfikowanych na mecie w Poiana Brasov. Niewątpliwym sukcesem było jednak ich dobre, drugie miejsce w klasie.

Okażoło się więc, że i nasza załoga miała szanse zaliczenia się w tym rajdzie do ścisłej czołówki europejskiej. Nie trzeba się więc bać renomowanych konkurentów, którzy też przecież mają swoje kłopoty na trasie, swoje słabsze chwile. Klasą jeździecką, mimo nie zaleczonej kontuzji prawej ręki Komornicki nie ustępował poważnym rywalom. Z uznaniem więc komentowano jego drugie — trzecie czasy, osiągnięte na trudnych odcinkach specjalnych w szaleńczym wyścigu po wąziutkich, górskich, szutrowych i kamienistych drózkach.

Jeszcze lepiej trzeba zorganizować serwis, kilkakrotnie przetrzymać odcinki specjalne i nie bać się konkurentów! Wyniki przyjdą same!

WYNIKI VII RAJDU DUNAJU ELAN + ELF RALLYE WIEDEŃ — BRASOV 29—31 LIPCA 1970 R.

Grupa IV — Klasa 1600 cm³. 1. Hollier-Short — Anglia — Renault Alpine — 5573 pkt., 2. Komornicki-Krupa — Polska — Renault Alpine — 6485 pkt., 3. Czubrikow-Kurkczew — Bułgaria — Renault Alpine — 6589 pkt., 4. Mayer-Neverka — Austria — Lancia Fulvia — 12 016 pkt.

Klasyfikacja generalna. 1. Janger-Wessiak — Austria — Porsche 911 — 5185 pkt., 2. Schindler-Hruschka — Austria — Porsche 914 — 5383 pkt., 3. Hollier-Short — Anglia — Renault Alpine — 5573 pkt., 4. Bosch-Mallat — 5793 pkt., 5. Fischer-Rader — 5828 pkt., 6. Lux-Sieber — 5888 pkt. — wszyscy trzej Austriacy na Volkswagenach 1500 (!). 12. Komornicki-Krupa — Polska — Renault Alpine — 6485 pkt.

Tekst i zdjęcie: ST. SZELICHOWSKI