Samochody nowe – całość po staremu

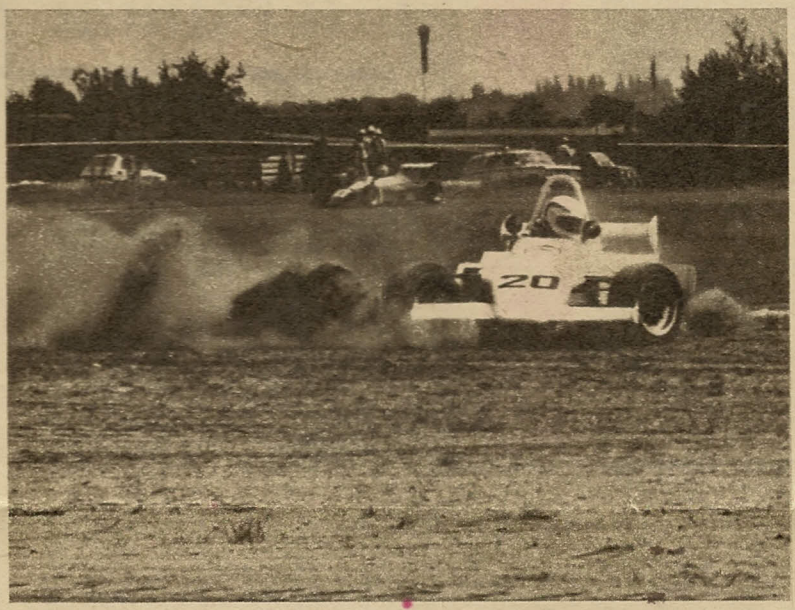
Nowe Renault 5 GT Błażeja Krupy.

Z ZACIEKAWIENIEM oczekiwano na pierwszą tegoroczną eliminację wyścigów samochodowych. Odbyła się ona w dniach 10-11.05. w Poznaniu. Na przełomie sezonów wprowadzono pewne zmiany regulaminowe, a także miało się pojawić sporo nowego sprzętu. Rzeczywiście, nowe samochody stanęły na starcie, o czym za chwilę, natomiast jak można się było spodziewać nie nastąpił żaden istotny przełom w tej dyscyplinie sportu. Ciągle najliczniejszymi są klasy markowe PF 126p tj. klasa 1 i 2 (45 – 50 samochodów), natomiast najlepsi od lat zawodnicy z tych klas prawie nie przechodzą wyżej do klas tworzących zaplecze dla reprezentacji Polski (chodzi tu o klasę 4, 6 i 7).

W klasie 3, po rozszerzeniu i uściśleniu obowiązujących w niej przepisów spodziewano się, że pojawią się na torze nowe, bardzo szybkie samochody, o pojemności 700 cm³, zdolne walczyć nawet z prototypami z klasy 5. Pomimo pewnych zapowiedzi, być może z powodu zbyt krótkiego okresu czasu, czołowi zawodnicy przywieźli jedynie swoje stare, wypróbowane już konstrukcje. W klasie 4, po zmianie przepisów obowiązujących dla zawodów PPiP, wytworzyła się sytuacja, w której startują samochody przygotowane według dwu różnych regulaminów. Dla Łady 2105 jest to ściśle przestrzegany regulamin wg grupy A, natomiast dla FSO i Poloneza 1500 jest to dawny, znacznie rozszerzony regulamin Pucharu Pokoju i Przyjaźni. W ten sposób, teoretycznie wolniejsze FSO, mają możność wygrywać z najlepiej nawet przygotowanymi Ładami.

PZM sprowadził z Czechosłowacji 5 egzemplarzy samochodów Łada 2105 przygotowywanych do wyścigów przez firmę MTX. Zostały one rozprowadzone wśród klubów i prywatnych zawodników za sumę 1,7 mln zł sztuka. Zważywszy na nienajlepsze przygotowanie tych samochodów, nie był to dla kupujących dobry interes. Dotychczas, jedynie Henryk Mandera z AP Śląskiego potrafił przygotować (a w zasadzie przebudować) swój egzemplarz tak, aby nawiązać walkę o czołowe miejsce w klasie. Tym razem, na skutek drobnego defektu nie ukończył wyścigu umożliwiając łatwe zwycięstwo Krzysztofowi Godwodowi z AK Rzemieślnik, na FSO 1500.

Wyniki kolejnego wyścigu o Puchar Pokoju i Przyjaźni (23-25.05. także w Poznaniu) będą znane czytelnikom przed ukazaniem się tego artykułu. Wynika to z długiego cyklu produkcyjnego naszego tygodnika. Wydaje się, że nasi zawodnicy na Ładach MTX nie odegrają w nim żadnej roli, może z wyjątkiem Mandery. Tymczasem jest już w Polsce kilku ludzi, których wiedza mogłaby być wykorzystana przez PZM, aby zbudować podobne samochody – na pewno taniej i lepiej. Przykładem niech będzie tu wykonana w OTZ PZM w Warszawie nowa partia pojazdów Formuły Ester (klasa 6). Zawodnicy bardzo chwalą sobie nowe rozwiązania i okazało się, że w niezwykle silnej stawce, samochody te od pierwszego wyścigu (!) należą do grona najszybszych (miejsca na mecie pierwsze, czwarte, ósme i dziewiąte). Można więc przewidywać, że po kilku startach zawodnicy na tym sprzęcie nawiążą równą walkę w stawce zawodników KDL.



Stanisław Fiedor (klasa 6, formuła Ester) walczy z samochodem, już poza torem.

Start klasy 4. W środku Łada MTX Henryka Mandery.

Pozostałe nowości na torze w Poznaniu zgrupowały się w klasie 5, gdzie wymienić należy najładniejszy samochód zawodów, czyli nowe Renault 5 GT turbo Błażeja Krupy oraz wreszcie sprawny, choć nie najszybszy prototyp Edwarda Kindermana.

Zawody stały pod znakiem pięknej pogody i dobrej organizacji. Zawodnicy mają do organizatora praktycznie jedną tylko pretensję. Otóż walcząc prawdopodobnie o wynik finansowy wydaje on dowolną ilość przepustek dla kibiców na wjazd samochodem na teren toru, w

wyniku czego mechanicy niejednokrotnie nie mogli dojechać do punktu serwisowego.

Pierwsza tegoroczna eliminacja wyścigów samochodowych odbyła się bez poważnych ingerencji komisji technicznej po biegach (liczymy na zaostrzenie stanowiska szczególnie dla klas 1 i 2), co ważniejsze, bez wypadków na torze. Miejmy nadzieję, że zawodnicy będą jeździć tak samo bezpiecznie przez cały sezon.

JERZY DYSZY
Fot. J. Popielarski

I Eliminacja Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski
Poznań 10-11.05.1986 r.

WYNIKI:

KLASA 1: 1) Jacek Chojnacki – AP Warszawa, 2) Sławomir Kuran – AP Warszawa, 3) Adam Tuszyński – AK Rzemieślnik. Zgłoszono 45, wystartowało 32, ukończyło 29.

KLASA 2: 1) Wojciech Smorawiński – AP Wielkopolski, 2) Antoni Skudło – AP Śląski, 3) Wojciech Całoszyński – AP Warszawa. Zgłoszono 51, wystartowało 28, ukończyło 24.

KLASA 3: 1) Tomasz Barański – AP Łódź, 2) Tadeusz Bryczek – AP Beskidzki, 3) Michał Adamski – AP Łódź. Zgłoszono 38, wystartowało 24, ukończyło 18.

KLASA 4: 1) Krzysztof Godwod – AK Rzemieślnik – FSO 125p 1500, 2) Piotr Nowicki – AP Wielkopolski – FSO 125p 1500, 3) Henryk Kurowski – AP Toruń – FSO 125, 1500. Zgłoszono 18, wystartowało 14, ukończyło 11.

KLASA 5: 1) Andrzej Mielcarek – AP Wielkopolski, VW Scirocco, 2) Błażej Krupa – AP Olsztyn – R5 GT, 3) Lesław Orski – AP Morski – VW Golf. Zgłoszono 30, wystartowało 16, ukończyło 10.

KLASA 6: 1) Piotr Górecki – AP Morski, 2) Józef Kiełbania – AP Świętokrzyski, 3) Andrzej Wojciechowski – AP Śląski. Zgłoszono 38, wystartowało 28, ukończyło 18.

KLASA 7: 1) Eugeniusz Zarzycki – AK Rzemieślnik, 2) Eugeniusz Kulawik – AP Śląski, 3) Dariusz Nowaczyński – AP Wielkopolski. Zgłoszono 26, wystartowało 20, ukończyło 14.

WYNIKI ZESPOŁOWE:

1) Automobilklub Wielkopolski – 146 pkt
2) Autoklub Rzemieślnik – 143 pkt
3) Automobilklub Warszawski – 139 pkt.