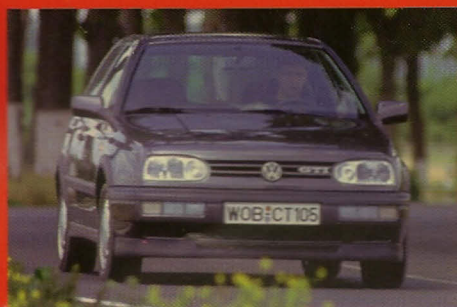


**ALFA
ROMEO**
WŁOSKI
DLA
ZNAWCÓW**FASCYNACJE: Pchła drogowa i...****EGZAMIN DOJRZAŁOŚCI****NOWY STARY**
Rajd
Paryż-Pekin**TURYSTYKA**
Walia
kraina
smoka**ZBLIŻENIA**
Garbus
wiecznie
żywy**W TEŚCIE:****VW GOLF****SKODA FAVORIT****FIAT TIPO**



Timo Salonen
na chwilę przed
startem do odcinka
specjalnego
w Sulejówku
Fot. A. Matysiak

Ich startowi towarzyszy kilkutyśniący tłum, który zgromadził się jeszcze przed zapadnięciem zmierzchu. Na miejscu są ekipy telewizyjne, dziennikarze. Wszyscy wpatrują się w bohaterów wysiadających – na chwilę przed startem – ze swych aut, by pomachać tłumowi, uśmiechnąć się do kamery, powiedzieć kilka słów. Kolejno ruszają, najpierw motocykliści, później kierowcy samochodów osobowych i terenowych, na końcu ciężarówek. Nie będzie to dla nich łatwy rajd, a rozpocznie się na dobre dopiero w Moskwie, ponieważ tam kończą się wszystkie drogi, a zaczyna step. Do Moskwy szlak rajdu wiedzie autostradami, a limit czasowy pozwala na przejechanie owych 3 000 kilometrów ze średnią prędkością 50 km/h.

Jednak dla kilku załóg, a raczej dla ich mechaników, rajd rozpoczął się już w Sulejówku. Tu bowiem, na terenie

poligonu wojskowego, odbył się drugi po Normandii (Alencon), odcinek specjalny. Jego długość nie była wielka w porównaniu z azjatyckimi OS-ami. Jednak już na nim można było przekonać się, kto dysponuje umiejętnościami i sprzętem na miarę europejskiego wyścigu, a kto nie.

Największe trudności mieli motocykliści, którzy na piaszczystych terenach poligonu "kopali się" po siodełka i na nic zdawały się rżenia kilkusetkonnych silników. Również kierowcy samochodów nie potrafili zapanować nad pochłaniającym ich auta piachem. Grzęźli w nim nawet najlepsi. Björn Waldegard musiał uciec się do pomocy postronnych osób, aby w ogóle ukończyć ten odcinek. Jedynie ciężarówki z napędem 6x6 radziły sobie bez kłopotów. A było to tylko parę kilometrów piachu i rozjeżdżonych przez czołgi błotnistych kolein. Niepo-

Francuz Peterhansel, jadący motocyklem Yamaha XTZ 850, nie miał tylu kłopotów, co jego rywale
Fot. R. Szpunar



W akcji
francuska załoga
Lartique – Perin
na Citroënie ZX
Fot. M. Rutkowski



I Maraton Rajdowy Paryż – (Sulejówek) – Moskwa – Pekin

Eurazja zdobyta?

Paryż, 1 września, godzina 19.30. Za kilkanaście minut z ustawionego na placu Trocadero podium ruszą kierowcy do I Maratonu Rajdowego Paryż–Moskwa–Pekin.

równywalnie mniej niż w odcinkach specjalnych rozgrywanych na terenie WNP i Chin. Tam przeciętna długość jednodniowego etapu wynosi ok. 600 kilometrów w tym ok. 400 kilometrów to OS. I tak każdego dnia z dwudziestu czterech pozostałych do ukończenia maratonu.

Tym właśnie różni się ten rajd od innych, rozgrywanych na terenie jednego kraju lub regionu. W "zwykłym" rajdzie kierowcy mają do przejechania kilka kilometrów, gdzie odcinki specjalne nie są dłuższe niż 20–30 km. Liczą się tam przede wszystkim umiejętności kierowców pokonujących je z ogromną prędkością. W Maratonie Rajdowym Paryż–Moskwa–Pekin, w którym odcinki specjalne liczą 400, a nawet 500 kilometrów, a wyścig trwa nie parę dni, lecz blisko miesiąc, rywalizują ze sobą nie tyle kierowcy, co mechanicy i serwisy poszczególnych teamów. Od nich bowiem zależy goto-

wość samochodu do startu następnego dnia. Kto wie, czy rajd ten nie rozstrzygnie się właśnie w nocy, gdy wszystkie pojazdy będą stały zaparkowane, a ich kierowcy będą odpoczywać przed kolejnym dniem jazdy? Kto wie, czy nagrody za zwycięstwo nie powinny przypaść tym, o których się najmniej mówi, a od których najwięcej zależy – mechanikom.

Bogato wyposażony serwis i fachowość załogi obsługującej pojazd są w takim przedsięwzięciu gwarancją sukcesu. Dawno minęły czasy, kiedy udział w rajdzie był wielką przygodą, a samo jego ukończenie sukcesem.

Od czasu bowiem, gdy w 1907 roku markiz Borghese ruszył Fiatem Itala na podbój trasy liczącej 14,5 tys. kilometrów i triumfalnie wjechał do Paryża, nastąpił na tyle duży rozwój techniki, że odległości rzędu tysięcy kilometrów przestały robić na kierowcach wyczynowych jakiegokolwiek wrażenie.



Czterdziestokonny Fiat Itala, pioniera rajdu markiza Borghesa, stoi na podium na placu Trocadero
Fot. A. Matysiak

Samochód organizatorów, koordynujący "pracę" wszystkich zespołów
Fot. A. Matysiak

Dziś, z szalonymi prędkościami, jedzie się z jednego krańca kontynentu na drugi, nie po tytuły, lecz by zdobywać dla producentów samochodów nowe rynki zbytu. Ciekawe, że jednym tchem wymawia się zarówno nazwisko kierowcy jak i markę auta. Często w odwrotnej kolejności. Rajd Paryż-Dakar, przedłużony w ostatnim roku do Kapsztadu, był bardziej imprezą komercyjno-patriotyczną niż autentyczną rywalizacją sportową. W Afryce, szczególnie w dawnych koloniach podległych Republice, liczyli się przede wszystkim francuscy producenci samochodów.

W latach dziewięćdziesiątych przed fabrykami zaczęły się otwierać nowe rynki Europy Wschodniej, której granica ze względu na powierzchnię byłego Związku Radzieckiego wcale nie kończyła się na Uralu. Należało zatem stworzyć imprezę, która dawałaby szansę na podbój nowej Europy i Azji. Oczywiście, stworzeniem takiej imprezy zainteresowani byli producenci sa-

mochodów i to niekoniecznie europejscy. Powołano zatem do życia firmę MAPS, w której zatrudniono przede wszystkim Francuzów. Odwołano się do tak uwielbianej przez Europę tradycji, czyli do Rajdu Pekin-Paryż sprzed 84 lat, a pieniądze na tę imprezę, co zostało ujawnione w Warszawie, dało Mitsubishi.

Rajd nie jest więc już nawet poligonem dla samochodów, lecz imprezą

zorganizowaną przez jedną firmę samochodową – w tym wypadku Mitsubishi – dla udowodnienia swej wyższości nad innymi firmami samochodowymi. Jest rodzajem reklamówki, w którą pakowane będą przez cały następny rok produkty zwycięskiego koncernu. Tak daleko odszedł sport automobilowy od pionierskich poczynąń francuskiego markiza z początku wieku.

Choć w rajdzie bierze udział jeden team, nie wiążąc z nim żadnych planów marketingowych, nie jest sponsorowany przez żadnego tytoniowego, naftowego lub produkującego opony, potentata. Jest nim rosyjski zespół Uralaza, który traktuje swój start o wiele mniej materialnie niż inni. Dojechał on na start w Paryżu w ostatniej chwili, dlatego też był jedynym nie startującym z podium, a jego numery startowe umieszczone zostały na liście samochodów tuż... za pojazdami towarzyszącymi. Jednak w zespole tym jedzie jeden z najlepszych kierowców ciężarówek na świecie – Vladimir Goltzov. Już trzy razy stał na podium rajdu Paryż-Dakar, ostatnio Kapsztad. Cóż, kiedy brak poważnego tytonio-

wego sponsora spowoduje, że w przeciwieństwie do swoich utytułowanych zachodnich kolegów – nie przewróci się on pod ciężarem zarobionych, w razie zwycięstwa, pieniędzy. Być może, jest to dla niego ostatni tak mało lukratywny wyścig, ponieważ koncerny tytoniowe są zainteresowane inwazją na rynek rosyjski i azjatycki, a maraton Paryż-Moskwa-Pekin jest najlepszym tego przykładem. Polski odcinek rajdu od Świecka przez Poznań, Warszawę do Brześcia został zorganizowany perfekcyjnie przez przedstawiciela firmy Mitsubishi, Ireneusza Mosiczuka.

Dziś, w chwili pisania niniejszego artykułu, zawodnicy znajdują się na dwudziestym pierwszym etapie z Shan-shan do Hami, liczącym 416 kilometrów. Jutro zobaczą po raz pierwszy Mur Chiński a za kilka dni rajd będzie historią. Jednak ci, którzy zarobią na udziale w tej historii, będą starali się stworzyć ją na nowo w przyszłym roku.

Albert Matysiak



Kuriozum rajdu: Mitsubishi PX 33

Fot. M. Rutkowski

