

PHOENIX
INTERMEDIA

INTERNATIONAL

AUTO
DODATEK SPECJALNY

50 RAID POLSKI

**WSZYSTKO O: SAMOCHODACH RAJDOWYCH
TRASIE RAJDU I IMPREZACH TOWARZYSZĄCYCH**



WEWNĄTRZ – MAPKA RAJDU

**BLISKĄCZNY KONKURS
TYPUJEMY ZWYCIĘZCĘ
RAJDU!**
str. 14

Czytelnicy i kibice,

do Waszych rak trafia specjalny dodatek przygotowany przez redakcję Auto International z okazji szczególnej - 10 czerwca rozpoczyna się we Wrocławiu jubileuszowy 50. Rajd Polski, najpoważniejsze i największe wydarzenie sportu samochodowego w kraju.

Rajd Polski to jedna z dziesięciu najwyższych punktowanych /współcześnie 20/ eliminacji mistrzostw Europy, ale również Pucharu FIA, challenge eliminacji do mistrzostw Polski. N i czwarta eliminacja do najstarszych tego typu imprez na świecie. "Zaczęło się 72 lata temu". Z dziejami RP związany jest bohater "Rekordzisty", mający za sobą 234 starty w rajdach samochodowych, czyli Ryszard Żyskowski, z którym rozmawiał Jerzy Jankiewicz.

Z innym zawodnikiem, kierowcą rajdowym, braliśmy się na trasę Rajdu Polski już w kwiecień, szukając najciekawszego miejsca dla kibiców. Była to emocjonująca wyprawa "Po odcinkach specjalnych z Andrzejem Koperem". Trasa pokonywaliśmy seryjnym samochodem, który ma się tak do wyczynowej rajdówki jak liczylniki do komputera sterującego współczesnymi pojazdami. Przekażę o tym możecie, czytając artykuł "Citius, altius, fortius".

Oczywiście, te współczesne 400-konne potworki mają zwolenników i przeciwników. Z myślą o jednym i drugim powstał tekst autorstwa Grzegorza "Oldtimera" Cysewskiego o "wiekowych i osobliwych" pojazdach. To elitarnie spe- warzystwo wystawia masowej produkcji, gdzie rezerwowane są miejsca dla masowej produkcji, o czym pisze Albert Matysiak w "Wystawie". Mamy nadzieję, że niniejszy dodatek obserwatorów 50 RP oraz imprez towarzyszących, zaś pozostaliśmy Czytelnikom przybliży atmosferę wielkiego święta miłośników motoryzacji sportowej, a także osobliwej.

ski jako kandydata numer jeden właśnie do eliminacji mistrzostw świata. Oczywiście, 50. Rajd Polski musi otrzymać pozytywną ocenę obserwatorów.

■ Jakie są szanse na taką ocenę?

Z.J.: Jeżeli chodzi o stronę sportową, to jest ona podobna jak w poprzednich imprezach, z tą różnicą, że zlikwidowali-śmy jeden odcinek specjalny, Włod-

wice-Świerki, w związku z zalece-

niami władz FIA dotyczącym długo-

ści odcinków specjalnych. Obec-

nie nie mogą one mieć więcej jak

400 km, a zlikwidowany OS był

na tyle długi, że w sumie wy-

chodziło ponad określoną

regulaminami normę. Jeżeli

chodzi o stronę organi-

zacyjną, chcę wykorzy-

stać pewne elementy

podpatrzone na Raj-

dzie Monte Carlo, ale

to ma być niespo-

dzianka. Mocną

stroną będzie ba-

danie techniczne samo-

chodów rajdowych w Hali Ludowej.

Sądzę, że te wszystkie elementy okażą się

mocnymi atutami

przy ocenie ca-

łej imprezy.

■ W 50.

Rajdzie

Polski

pojawił

się jesz-

cze jeden

nowy ele-

ment - prolog

w centrum

Wrocławia.

Z.J.: Jest to przede wszystkim jazda

pokazowa, zorganizowana z myślą

o kibicach, bowiem ze sportowego

punktu widzenia ten 2-kilometrowy

odcinek niewiele wnosi. Jest to wspa-

niałe miejsce, dlatego że można ze

wzgórza Andersa obserwować cały

przejazd poszczególnych zawodni-

ków przez odcinek specjalny.

■ Przygotowanie 50. Rajdu Polski

kosztuje około 1,5 mld zł...

Z.J.: ...grubo ponad 1,5 mld.

■ Koszty związane z mistrzostwami

świata będą znacznie wyższe.

Z.J.: Jestem przesądny i na razie nie

chcę nic na ten temat mówić. Jeżeli

już otrzymam oficjalne potwierdzenie

przydzielenia nam organizacji mi-

strzostw świata, wtedy zacznę szukać

pieniędzy i sądzę, że bez problemu je

znajdę. Oczywiście, będzie to na pew-

no droższa impreza. Kilometr rajdu

jest bardzo drogi i w chwili, gdy 51

Rajd Polski będzie zaliczony do mi-

strzostw świata, wtedy trzeba będzie

zmienić trasy, choćby dlatego, że mu-

szą być one dwa razy dłuższe niż w eli-

minacjach do mistrzostw Europy.

■ Jest pan po raz 9. dyrektorem Raj-

du Polski. Gdyby impreza stała się za

rok eliminacją mistrzostw świata

a Pan nadal szefował rajdowi, byłoby

to piękne uwieńczenie jubileuszu.

Z.J.: Zaczynam być rutyniarzem i chę-

tnie przekazałbym komuś moje obo-

wiązki, ale jakoś nikt nie chce prze-

jąć ode mnie tej pałeczki. Jeżeli ktoś

się znajdzie, nie oznacza to, że zupeł-

nie odejdę od organizacji Rajdu

Polski.

Rozkład jazdy 50. Rajdu Polski

		Godz. startu pierwszego zawodnika
1. etap 10.06.1993 czwartek		
OS-1	PROLOG - Wrocław, plac Andersa	17.03
2. etap 11.06.1993 piątek		
START	Hotel "Wrocław"	9.30
OS-2	Sobótka-Sulistrowiczki	10.12
OS-3	Jodłownik-Srebrna Góra	11.08
OS-4	Żdanów-Młynów	11.40
OS-5	Nowa Bystrzyca-Mostowice	12.31
OS-6	Jeleniów-Radków	13.26
OS-7	Ludwikowice-Kamionki	14.23
OS-8	Rościszów-Lubachów	14.59
Przerwa	BIELAWA	15.45-17.00
OS-9	Jodłownik-Srebrna Góra	17.38
OS-10	Żdanów-Młynów	18.10
OS-11	Nowa Bystrzyca-Mostowice	19.01
OS-12	Jeleniów-Radków	19.56
OS-13	Ludwikowice-Kamionki	20.53
OS-14	Rościszów-Lubachów	21.29
Meta		
2. etapu	Hotel "Wrocław"	23.00
3. etap 12.06.1993 sobota		
START	Hotel "Wrocław"	9.00
OS-15	Sobótka-Sulistrowiczki	9.42
OS-16	Jodłownik-Srebrna Góra	10.38
OS-17	Żdanów-Młynów	11.10
OS-18	Nowa Bystrzyca-Mostowice	12.01
OS-19	Jeleniów-Radków	12.56
OS-20	Ludwikowice-Kamionki	13.53
OS-21	Rościszów-Lubachów	14.29
Meta	Hotel "Wrocław"	16.00

PRZYSZŁOŚCI RAJDU

...ZE ZBIGNIEWEM JAROSZEM,
DYREKTOREM 50. RAJDU POLSKI

■ Rajd Polski eliminacją mistrzostw świata - czyby miał to być prezent za wytrwałość dla jednej z najstarszych imprez samochodowych na świecie?

Zbigniew Jarosz: To nie jest prezent. Władze FIA i FISA zaproponowały, żeby w przyszłym roku cztery eliminacje do mistrzostw świata wpisać do kalendarza mistrzostw Europy z najwyższym współczynnikiem, a w miejsce eliminacji mistrzostw świata wpisać rajdy zaliczane dotychczas do 20-punktowej eliminacji mistrzostw Europy. Natomiast prezentem jest uwzględnienie Rajdu Pol-



Zaczęło się 72 lata temu

Historia polskiego sportu automobilowego mogła się potoczyć zupełnie inaczej, ale 33 lata temu ktoś wpadł na pomysł, żeby zgłosić do kalendarza FIA turystyczną imprezę - Międzynarodowy Rajd Samochodowy Automobilklubu Polski.

Tak narodził się Rallye de Pologne, eliminacja mistrzostw Europy, źródło nieustannych utrapień, przyczyna sprawcza tego, iż kraj nad Wisłą stał się centrum rajdowym, a nie, na przykład, wyścigowym. Wielkie nazwiska, marki, zespoły - konieczność fabrycznej reklamy rodzimych produktów od Warszawy do Poloneza. Dramaty, kłaski, śmieszne wpadki organizacyjne, zwarowane pomysły regulaminowe. I cuda nad Sekwaną, gdzie w siedzibie federacji ustalono rangę Rajdu Polski, nie zawsze zgodnie z logiką, czyli oceną poprzednich edycji. Wróćmy jednak do korzeni.

4 lipca 1913 szesnastka samochodów wyruszyła na 600-kilometrową trasę Warszawa-Lódź-Radom-Lublin-Zegrze, lecz owe teryny znajdowały się ciągle pod moskiewską administracją, więc lista triumfatorów Rajdu Polski rozpoczyna się dopiero od nazwiska inżyniera Tadeusza Heynego,

który jako kierowca Dodge'a (po wojnie używał Wartburga), został ogłoszony zwycięzcą Konkursu Turystycznego 1921, trzydniowej wycieczki sześcioma samochodami ze stolicy do Białowieży i z powrotem. Rok później wybrano Zakopane, przedłużając trasę do 874 km. Nastąpiło także umiędzynarodowienie konkursu - z Austrii przybyli dwaj Syreny i... wygrały z siódmką polskich załóg.

Austro-Daimler Henryka Liefeldta ratował nasz honor w następnych dwóch edycjach. Dystans rósł aż do 3680 km w 1925. Był to już prawdziwy Tour de Pologne od Zakopanego do Pucka i od Zamościa do Poznania, ciągle z Warszawą jako miejscem zbiórki. Pojawiły się dwie maszyny nadwiślańskiej produkcji: Ralf Stetysz oraz CWS. Potem sytuacja gospodarcza spowodowała mały kryzys. W ciągu 12 lat przeprowadzono tylko pięć skromnych rajdów i dopiero w 1938 impreza odżyła, zaś dwa miesiące przed wybuchem wojny nabrała europejskiego formatu. Pula nagród pieniężnych urosła do zawrot-

nej kwoty 50 000 zł (Fiat 508 kosztował wówczas 4300), jedną z 50 nagród rzeczowych ufundował prezydent RP. Cztery etapy, 4500 km, 63 pojazdy - niektórym źródłom "odwróciło się" na 36.

Wysilek kilkunastu zapaleńców doprowadził do reaktywowania Ogólnopolskiego Rajdu Samochodowego już w 1946, jednak panował ogólny brak zrozumienia dla tego rodzaju imprez, a piętrzące się trudności nakazywały wkrótce ograniczenie przebiegu pojazdów i litrażu silników. Od 1948, przez sześć lat mamy białą plamę w dziejach krajowego automobilizmu. PZM reaktywował rajdy dopiero w 1954, wprowadzając dużą ilość prób technicznych i sprawnościowych, czyli stawiając na sport. Chroniczny niedobór sprzętu ciągle ograniczał frekwencję, lecz np. w 16. edycji, kiedy pętla prowadziła przez Gdynię, Szczecin, Poznań, Jelenią Górę, Stalingrad, Kraków, Kielce i Łódź, a pułch ufundował Prezes Rady Ministrów PRL, naliczono 49 samochodów. Są już pierwsze symptomy prawdziwych wyścigów. Podczas próby zwrotności w Olsztynie, Citroën 11 Zaczniuka wyprzedził DKM Dzieciołowski o 0,1 sekundy, zaś na próbie szybkości w Skoczowie BMW 328 Timoska zostawiło w tyle Chevroleta Lewandowskiego o 13 sekund.

Gdy ekipa z Czechosłowacji zdecydowała się wpłacić 75 zł od pojazdu tytułem wpisowego, w 1956 nastąpiło ponowne umiędzynarodowienie ORS. U góry coś drgnęło, skoro minister transportu drogowego i lotniczego osobiście wydał pisemne zalecenie wskazujące na dodatnie strony imprez samochodowych i zalecił kierownikom wszystkich przedsiębiorstw w skali ogólnokrajowej jak najliczniejsze delegowanie pojazdów służbowych. Limit szybkości wynosił 45-65 km/godz., w zależności od grupy i klasy, ale były już trzy badania techniczne (z punktami karnymi za uszkodzenia powstałe w trakcie jazdy), sześć prób rozruchu silnika, cztery ha-

mowania, tydzień zmian kierunku i zwrotności, próby przyspieszenia na poziomie ze startu stojącego i lotnego oraz na wzniesienie. Fajna zabawa.

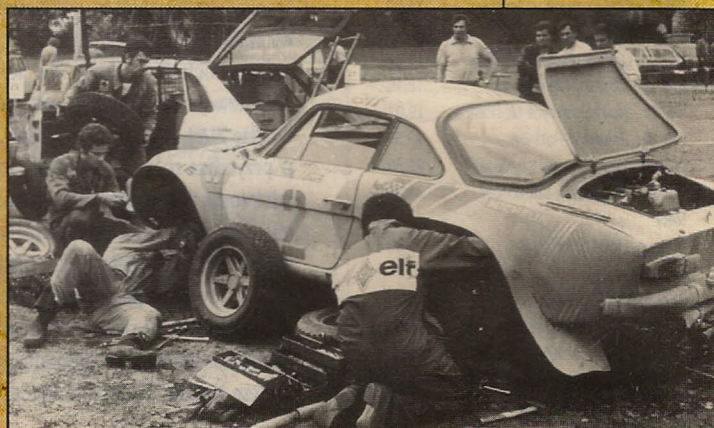


Sobiesław Zasada na trasie Rajdu Polski w 1969 roku (fot. CAF-Olszewski)

W 1957 pojawiły się fabryczna ekipa Wartburga oraz trzy Syreny z FSO (pokonane zresztą przez stare DW F8 Variselli) i mocny zespół jugosłowiański, rewanżując się naszym za udział w Rajdzie Adriańskim. No to robimy MRS! Jazda okrężna została zredukowana do formalności, wzrosła ilość PKC, o wszystkich miały decydować próby oraz regularność przejazdu. Świetny pomysł dopuszczenia do startu wyłącznie pojazdów homologowanych (1000 sztuk rocznie), na przywitanie doczekał się wyjątku dla Syreny - tysięczna wyjechała z Żerania dopiero w 1958.

Ale Warszawy i Syreny, bez względu na "cud", jakie miały pod maską, okazały się nagle przestarzałe, gdy w 1960 zjechali do Krakowa uczestnicy mistrzostw Europy. Fabryczny Mercedes 220 SE Waltera Schocka, Citroën ID19 Rene Trautmanna, Saab 750 Carla Brenera wślawionego sukcesem w Rajdzie Pińskim, dzielne amazonki Evi Rosqvist i Claudine Vanson, rodzynek w postaci Ferrari 250 GT. Wielki świat. Mniej emocjono-

Ekipa serwisowa Jean-Luca Theriera przy Renault-Alpine, podczas 33 Rajdu Polski (fot. CAF)



wano się Wartburgami i Tatrami, chociaż fabrycznymi. Z dnia na dzień otrzymaliśmy w prezencie imprezę równą wówczas rangą Monte Carlo, Acropolis, 1000 Jezior czy RAC.

Na krakowski Rynek jakoś nie udało się przenieść ze startem (zezwoleń głównego konserwatora zabytków nadeszło w 1961 zbyt późno, bo dwa dni przed 3 sierpnia). Systematycznie wzrastała ilość "oesów" (10 w 61., 14 w 64.), trzymano się koncepcji dwóch etapów - części wschodniej do Ustrzyk oraz zachodniej, wykorzystującej teren dzisiejszego Rajdu Polski. Pojawił się popularny wyścig na lotnisku Czyżyny, pięć okrążeń po 3200 m. Skoro jesteśmy równi RMC, to może złoty gwiazdasty? W 1964 można było startować do dziewiątej eliminacji ME z Berlina, Belgradu, Koege koło Kopenhagi lub Warszawy. Rzecz jasna, aż 68 załóg wybrało ten ostatni wariant.



Bernard Darniche, startujący na Lancii Stratos, był faworytem 37 Rajdu Polski (fot. CAF-Wołoszczuk)

Obsada była wspaniała. Saaby Erika Carlssona i jego żony Pat Moss-Carlsson, Lancie z Giorgio Piantą jako liderem, "diabelskie pudełka" ekipy BMC - w środku Mäkinen, Aaltonen, Fall. Coraz wyższe przeciętne prędkości narzucone regulaminem, dużo PKP i PKC, trudne "oesy" trzeciorzędowymi drogami, zazwyczaj deszcz i mgła. Przerabianie rajdu na rodzime Safari zaczęło się mścić od 1967. Nagle ubyło atrakcyjnych nazwisk, tylko 55 samochodów na starcie i... trzy na mecie. Dolnośląska noc wykończyła większość męczenników, skazanych na trzy tysiące kilometrów wyścigu. Co najważniejsze, Zasada zdobył 16 punktów do mistrzostw Europy.

Osiemnaście "oesów", dwa wyścigi i tyleż prób górskich uatrakcyjniło 28. edycję, zaliczaną do mistrzostw... Francji (tutaj też Polski, krajów socjalistycznych i ME marek). Zupełnie zwariowana impreza - miał rzec Gilbert Staepelaere, użytkownik Forda Cortiny Lotus w 1970, kiedy pod patronatem Józefa Cyrankiewicza i łaskawym okiem prezesa AvD, księcia von Metternicha, przejechano najpierw pętlę o długości 2143 km, by do-

puścić trzydziestkę do finału na 623 kilometrach. Kwadrans po starcie lunął deszcz i tak już sobie padał aż do przedwczesnego końca. Powódź na Podkarpaciu spowodowała zatrzymanie karawany w Muchówce, kilkadziesiąt km przed metą. Sam Zasada złapał ponad godzinę spóźnienia, dyskusje trwały kilka godzin, w końcu ogłoszono zwycięzcą Andrueta - 56,3 sekundy przed "Sobkiem". Pięć z trzynastu Fiatów 125p dotarło do celu. Sukces!

Rok później było nieciekawie na parkingu przed "Cracovią", za to w 1972... Włączenie rajdu do ME marek przyciągnęło team Fiata - Trombotta i Pinto w modelach 124 Spider, Barbassio w Lancii Fulvii. Do tego Ford Capri 2.6 RS mało znanego Waltera Rohrla i Porsche 911S Zasady, rozbity na Przemyśle Salmopolskiej. Wymarzono sobie mistrzostwa świata i krakowskim działaczom zaszumiło w głowach. Z dotacją 2 mln zł

przywołać tuż przed startem błękitnego, 170-konnego Alpine-Renault A110, którym chciał później powalczyć w MŚ. Niestety, pojazd nie przeżył naszej koronnej imprezy, zresztą ostatniej z udziałem jej czterokrotnego zwycięzcy. O 4.00 nad ranem, podczas przejeżdżania OS 12 Górki-Strachocin, niedaleko Sapoka, samochód nr 1 zderzył się czołowo przy 150 km/godz. z Fiatem 125p organizatorów, beztrzęsio wiozącym pod prąd karty startowe. Kierownik odcinka stracił licencję, a Kraków - Rajd Polski, bo- wiem jeszcze lepszy numer wykonano "po mecie". Dziewięć z 20 aparatów pomiarowych Longinesa działało wadliwie, trzeba było liczyć wyniki od nowa, przy użyciu kartki i ołówka. Nieoficjalna klasyfikacja ukazała się po 36 godzinach. Wreszcie jakiś rekord świata...

Początkowo faworyzowano Automobilklub Śląski, ostatecznie na próbę przyznano organizację wrocławskiej ekipie Andrzeja Postawki. Była młoda, podobnie jak Maurizio Verini, 22-letni triumfator 35. edycji, zaliczanej do ME ze współczynnikiem 3. Pojawił się na Dolnym Śląsku Marian Bublewicz, zaś rok później - Marlboro na nadwoziu Renaulta 5 TS Jerzego Landsberga. Współczynniki 4 przyciągnął Martina Holmesa, pracującego przez dwa tygodnie po 12 godzin dziennie. Nie pomogło - Jaroszewicz wprowadził na metę 260-konną Lancię Stratos trzy minuty przed czasem, ale wygrał o 1:43, obejmując prowadzenie w ME.

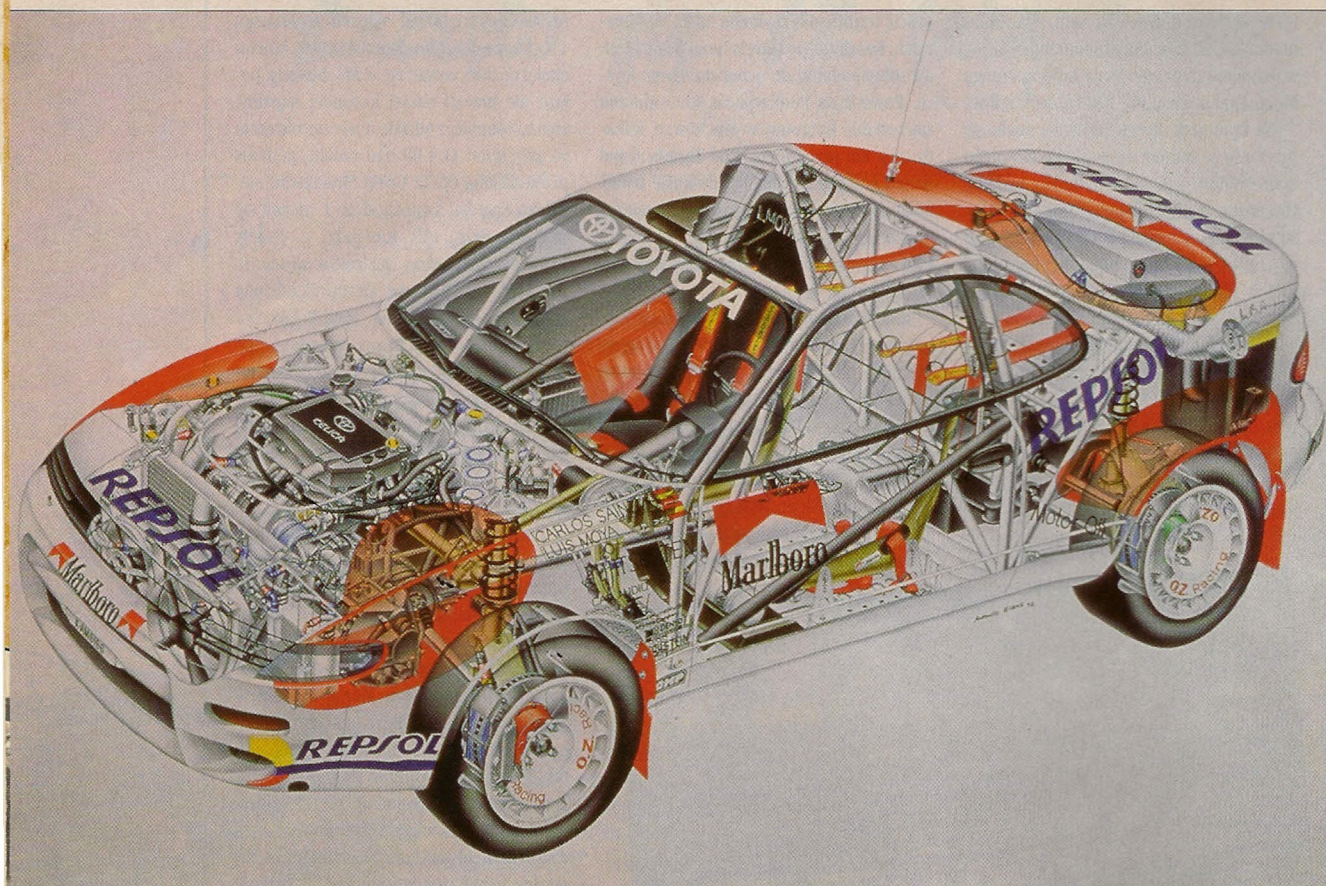
Potem był bezkonkurencyjny Darniche, brzydki protest Wittmanna opóźniający wręczenie pucharów Zaniniemu o rok, red. Holmes trzeci w rajdzie (jako pilot Billy Coleman) i dwa nie homologowane Polonezy, pasjonująca walka Zaniniego z Kleinem (zwariowany Hiszpan odrobił 2:41 na pięciu próbach). Pogrom faworytów w 1980 (Beguin, Blomqvist, Verini, Pregliasco), otwierający rodakowi Sainza drogę do trzeciego zwycięstwa. Polityczna zawierucha przerwała historię Rajdu Polski na

całe cztery lata. Wrócił ze skromną dwójką, lecz po cudownym wydarzeniu przy Place de la Concorde odzyskał należną mu czwórkę w 1989 i rozpoczął się współczesny okres świetności MRS-u.

Janusz Śmiłowski

Ekipa fabryczna FSO, Maciej Stawowski i Jacek Lewandowski, na mecie 37 Rajdu Polski (fot. archiwum S. Gołąbka)





CITIUS, ALTIUS, FORTIUS

Pogoń Didiera Auriola za sukcesem po "oesach" Rajdu Monte Carlo w 1993 roku

Jedynym wspólnym elementem samochodów rajdowych i aut używanych na co dzień, zwanych przez rajdowców cywilnymi, jest karoseria. Tajemnica sportowych sukcesów Toyoty, Lancii czy Forda ukryta jest w silniku, skrzyni biegów, hamulcach, zawieszeniu a nawet w użytym paliwie.

Warunkiem dopuszczenia samochodu do rajdu jest uzyskanie przez producenta homologacji FISA dla grupy N lub A. Samochody N-grupowe, zwane również seryjnymi, w niewielkim stopniu różnią się od aut cywilnych, a zmiany dokonywane w nich w celu podwyższenia mocy podlegają licznym ograniczeniom. Nieco inaczej przedstawia się sytuacja w grupie A. Dotychczas uzyskanie homologacji FISA dla tej właśnie grupy związane było z koniecznością wyprodukowania w okresie 12 miesięcy 5000 sztuk danego modelu. Od 1 stycznia 1993 roku liczbę tę zredukowano do 2500 sztuk. Nie oznacza to jednak, że aż tyle Fordów, Toyot czy Lancii, które podziwiamy na odcinkach

specjalnych, musi być wyprodukowanych przez fabrykę.

Ford Escort Cosworth Francois'a Delecoura czy Toyota Celica Juhy Kankkunen znacznie różnią się od modelu oferowanego w salonach sprzedaży. Jak duża jest to różnica, przedstawimy na przykładzie modelu Toyota Celica GT4 grupy A, startującego w mistrzostwach świata.

Cywilna wersja tego auta, Toyota Celica Turbo 4WD Carlos Sainz Edition, ma moc 209 KM. Rajdówka, według oficjalnych danych, jest mocniejsza o 90 KM. Wynika to z wprowadzonego przed 7 laty przepisu FISA, ograniczającego moc silników aut rajdowych do 300 KM. Po wszechnie jednak wiadomo, że w mistrzostwach świata i Europy startują samochody, których moc znacznie przekracza 400 KM. Żywność tego typu wyczynowych silników jest znacznie ograniczona, w związku z tym Toyota Team Europe (TTE) produkuje rocznie około 120 rajdowych jednostek napędowych w cenie 100 tysięcy DM za sztukę.



Carlos Sainz w krainie kangurów

Silniki te różnią się między sobą, bo-
wiem ich charakterystyka musi być do-
stosowana do warunków w jakich
odbywa się rajd. Na Rajd Safari przygo-
towuje się silniki o przedłużonej żywot-
ności, na Rajd Akropolu wysłała się sil-
niki o zmaksymalizowanym momencie
obrotowym, natomiast na imprezy
z asfaltowymi odcinkami specjalnymi
jest przygotowany trzeci rodzaj jedno-
stek napędowych. Należy jednak zazna-
czyć, że przeróbki silników ograniczo-
ne są licznymi przepisami; sposób za-
montowania, pojemność oraz liczba cy-
lindrów i zaworów muszą być identycz-
ne jak w cywilnej wersji Toyoty Celica.

Absolutna dowolność istnieje nato-
miast jeśli idzie o skrzynię biegów. Fir-
ma Xtrac, produkująca rajdowe skrzy-
nie biegów dla TTE, dostarcza wersje z 6
przełożeniami, podczas gdy cywilna To-
yota Celica posiada skrzynię pięciobie-
gową. Rajdowy Ford Escort RS Cos-
worth ma skrzynię 7-biegową. W więk-
szości samochodów A-grupowych są
montowane skrzynie niesynchronizo-
wane, o znacznie zredukowanym czasie
zmiany poszczególnych biegów. Ich
przełączenia następują bez użycia
sprzęgła.

Istotnym elementem, pozwalającym
na stabilne zachowanie auta w czasie
szybkiego przejazdu przez odcinki spe-
cialne, jest układ jezdny. Kierowca raj-
dowy Toyoty Celica GT4 może w czasie
jazdy regulować z wnętrza samochodu
stabilizatory. Wahacze poprzeczne moż-
na przestawiać o 2 centymetry w każdym
kierunku. Możliwości regulacji układu
jezdnego w rajdowej Toyocie są tak du-
że, że kierowca nie jest w stanie zapa-
miętać wszystkich kombinacji i z tego
powodu Armin Schwarz, były kierowca
fabryczny Toyoty, wszystkie te możliwo-
ści miał zapisane w komputerze.

Na pytanie dotyczące hamulców w
samochodzie rajdowym można odpo-
wiedzieć w stylu dowcipów Radia Ere-
wań: w zasadzie identyczne jak w aucie
cywilnym, ale poza tym zupełnie inne.
Tarcze i klocki hamulcowe są znacznie
większe w rajdowce. Poza tym żaden sa-
mochód rajdowy nie jest wyposażony
w ABS, który nie pozwala na blokowanie
kół, umożliwiające kierowcy wykorzy-
stywanie poślizgu do efektywnej jazdy na
zakrętach. Dodatkowo, rajdowa Toyota
Celica jest wyposażona w urządzenie re-
gulujące rozkład siły hamowania na
przednią i tylną oś.

Najbardziej charakterystycznym i wi-
docznym elementem każdego auta raj-
dowego jest klatka bezpieczeństwa
montowana wewnątrz samochodu.
Współpracująca z TTE, firma Matter
w czasie 400 roboczogodzin wykonuje
ze stali, chromu i molibdenu rurę dłu-
gości 26 metrów, która następnie mon-
towana jest w formie klatki bezpieczeń-
stwa oraz potrójnych wzmocnień w ka-
roserii. W efekcie, karoseria ta jest o 20
kg cięższa od karoserii auta cywilnego.

Jednak odchudzenie rajdówki z tyl-
nych foteli, dywaników, klimatyzacji czy
odtwarzacza z kolumnami spowodowa-
ło spadek ciężaru w stosunku do auta
cywilnego aż o 400 kg. Złożyło się na to
również wykonanie niektórych elemen-
tów rajdowej Celiki z aluminium, tyta-
nu czy włókien węglowych. Wykorzysta-
nie tego typu materiałów jest związane
z dużymi kosztami, i tak np. tytanowa
rura wydechowa kosztuje 8000 DM.
Wobec takich sum, wydatki na paliwo
są w budżecie TTE najskromniejszą po-
zycją - rajdowa Toyota Celica GT4 zuży-
wa na 100 km odcinków specjalnych
100 litrów benzyny.

Jarosław Maznas



Toyota Celica GT4 w wersji na Rajd Safari z Carlosem Sainzem i perspektywą przejazdu 4 388 km

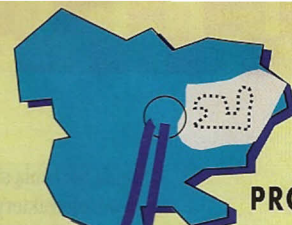
TRASA 50. RAJDU POLSKI

Po odcinkach specjalnych z ANDRZEJEM KOPEREM

Na trasę 50. Rajdu Polski "Auto International" wyruszyło już w kwietniu, wspólnie z czterokrotnym mistrzem Polski, jedynym Polakiem, który ukończył Rajd Paryż-Dakar.



WROCŁAW



PROLOG (1

WROCŁAW

WAŁBRZYCH

(8,14,21)

ŚWIDNICA

Sobótka

(2,15)

Sulistrowiczki

Lubachów

DZIERŻONIÓW

SOBÓTKA

WALIM

Rościszów

Kamionki

BIELAWA

Jodłownik

(3,9,16)

Srebrna Góra

Żdanów

NOWA RUDA

Ludwikowice

(4,10,17)

Radków

(6,12,19)

3x

Młynów

KŁODZKO

SREBRNA GÓRA

KUDOWA ZDRÓJ

Jeleniów

Nowa Bystrzyca

BYSTRZYCA KŁODZKA

(5,11,18)

Mostowice



WALIM



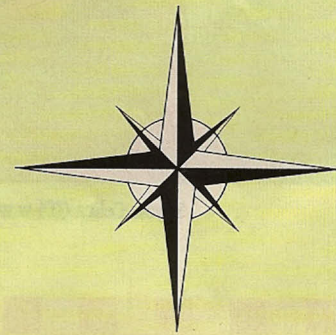
SREBRNA GÓRA



SREBRNA GÓRA



RADKÓW



Odcinki dolnośląskiej eliminacji mistrzostw Europy Andrzeja poznał jak własną kieszeń. „...już straciłem rachubę, ile razy tędy jechałem, jeśli doliczyć Rajdy Elmot i Zimowy, które częściowo pokrywają się z trasą Rajdu Polski oraz wszystkie przejazdy treningowe przed tymi trzema imprezami”. Nasza wspólna wyprawa była od początku do końca nietypowa - jechaliśmy nie jakimś wyznaczonym autem rajdowym, ale zwykłym, seryjnym Subaru, którego Andrzej używa na codzienne dojazdy do pracy. „Przepraszam, sprostowanie, tym Subaru startowałem na warszawskim Rajdzie Barbórki”. Skoro sprawdziło się na mokrej kostce na ulicy Karowej w Warszawie, to bez problemu powinniśmy przejechać m.in. słynne kostkowe nawroty przed Walimiem, czyli jedno z tych atrakcyjniejszych miejsc, na które w czasie 50. Rajdu Polski zaprasza Andrzej Koper i „Auto International”.

Przed wyjazdem dokładnie studiujemy itinerer, czyli szczegółowy opis trasy liczącej w tym roku 985,56 km oraz mapy. Wybieramy, zgodnie z założeniem, iż ma być atrakcyjnie i widowiskowo, pierwsze miejsce, czyli

Odcinek Specjalny nr 1

zaplanowany na czwartek 10.06. o godz. 17.00, zwany Prologiem, który odbędzie się na wzgórzu Andersa i przyległym placu we Wrocławiu. „Nigdy tędy nie jechałem - stwierdza Andrzej i nic w tym dziwnego, bowiem po raz pierwszy odbędzie się tu wyścig - ale miejsce wygląda wspaniale. Praktycznie przez cały czas trwania przejazdu, liczącego 2 km, można z jednego miejsca obserwować zawodników, od startu do mety. Najciekawiej wygląda fragment przejazdu równoległe do skarpy wzgórza, ostry zakręt w prawo na podjazd, którym auta dostaną się na wzniesiony plac. Tam jest bardzo ładna „hopka”, za nią lewy nawrót i ponownie zjazd na asfaltowy plac.

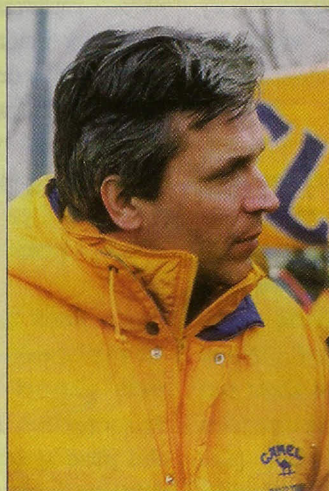
Z placu i wzgórza Andersa wyruszamy do Sobótki, gdzie w piątek 11.06. o godz. 10.12 nastąpi start do

Odcinka Specjalnego nr 2 Sobótka-Sulistrowiczki

„Ten odcinek poznałem bardzo do-

brze i ubiegłoroczny przejazd będę długo pamiętał”. O tak, to jest to właśnie miejsce, które żółty Golf Andrzeja Kopera i Maćka Wisławskiego przejechał w nieco odmienny sposób od pozostałych uczestników 49. R.P.

„Tu zgubiła mnie rutyna, zresztą mojego pilota również. Po prostu Maciek podyktował mi lewy nawrót, który wykonałem nieco wcześniej, zamiast pojechać kilkadziesiąt metrów



fot. G. Chyta

dalej. Po prostu pojechałem tak, jak przebiegała trasa tego odcinka przed dwoma laty. Tak to bywa, gdy jeździ się na pamięć”. Teoretycznie, za jazdę na skróty grozi dyskwalifikacja, jednak regulamin sportu samochodowego wyraźnie określa warunki - musi być złożony protest przez innego zawodnika. W przeciwnym razie obowiązuje zasada: nie ma skarżącego - nie ma winnego. To miejsce jest najbardziej widowiskowe. Dojeżdża się wąską uliczką do skrzyżowania głównej drogi wylotowej z Sobótki do Sulistrowiczek z ulicą prowadzącą do schroniska pod górą Ślęzą. „Przed dojazdem do skrzyżowania następuje redukcja na 2. bieg, następnie prawy zakręt i wyjście na prostą długości 100 metrów, na której osiąga się około 100 km/h. Na końcu prostej hamowanie, redukcja na 1. bieg, lewy nawrót, 100 m prostej, znowu ostry zakręt w prawo na 2. biegu i ponownie prosta 200 metrów, nawrót w lewo, prosta 200 metrów, na której jedzie się 120 km/h i na skrzyżowaniu w prawo. Jest to wspaniale, widowiskowe miejsce, gdzie zawsze jest sporo kibiców”. Wsiadamy do cywilnego Subaru i jedziemy na następny fragment trasy,

w kierunku Bielawy, skąd dzieli nas zaledwie kilka kilometrów od

Odcinka Specjalnego nr 3 Jodłownik-Srebrna Góra

„Tu najciekawszy jest ostatni fragment przed metą, czyli zjazd w dół do Srebrnej Góry, z ostrymi nawrotami. Na drodze zawsze jest trochę piasku”. W czasie rajdu, do Srebrnej Góry można dostać się od strony Żąbkowic Śląskich.

Ze Srebrnej Góry wyjeżdżamy do Kudowy Zdroju, gdzie w pobliskim Jeleniowie znajduje się start do

Odcinka Specjalnego nr 6 Jeleniów-Radków

z oddaloną o 6 km od startu „hopką”. Tu spotyka naszą wyprawę pierwsza niespodzianka - w okolicach Wrocławia mało kto pamięta, że była zima a tu śnieg po kostki, jeszcze jeden nietypowy element, obok cywilnego Subaru, naszej przedrajdowej ekspedycji. „Może stopnieje do czerwca” - zauważa Andrzej. Zastanawiam się czy wracać i ponownie przejechać za miesiąc, w maju, czy też zakończyć przejazd w kwietniu. Decydujemy - kończymy teraz. „Do tej hopki dość ciężko dostać się w czasie rajdu. Na ogół kibice przyjeżdżają wcześniej i koczują po kilka godzin, żeby zrobić zdjęcie lecącego auta. Przed rajdem, na treningu trzeba to miejsce bardzo dokładnie opisać, żeby po „hopce” wylądować na wąskiej drodze asfaltowej, a nie w lesie między drzewami. Do tego miejsca dojeżdża się na 3. biegu czyli z prędkością około 100 km/h, następnie jest hamowanie i ewentualnie skok. Mało kto jednak decyduje się dziś na skoki samochodem na „hopkach”, dlatego, że obciąża to zbyt różnicą”. Z Radkowa jedziemy do Nowej Rudy i przez odcinek Ludwikowice-Kamionki dostajemy się do Rościszowa, gdzie znajduje się start do

Odcinka Specjalnego nr 8 Rościszów-Lubachów

biegnący przez słynną walimską kostkę, czyli ciąg dwóch nawrotów po nawierzchni z kostki bazaltowej, na której zawsze jest ślisko. Tu ponownie wita nas kwietniowy śnieg, na którym

czteronapędowe Subaru całkiem dobrze sobie radzi. To miejsce jest szczególnie m.in. dlatego, że w czasie rajdu są tu tłumy kibiców, dopingujących brawami, okrzykami i gwizdami każdego zawodnika. Atmosfera w tym miejscu podobna jest do tej na stadionach, łącznie z tym, że kibice tak jak na trybunach, siedzą na okolicznych drzewach. „W czasie rajdu niewiele widać co dzieje się na poboczu, ponieważ kierowca jest skoncentrowany na drodze i na tym, co słyszy w słuchawkach umieszczonych w kasku. W tym miejscu słyszę: dwieście prostej, hamowanie, lewy, hamowanie, prawy dwa gaz, kostka, dwieście, lewy, hamowanie, prawy nawrót dwa gaz, lewy nawrót dwa gaz i trzysta prostej. Tak brzmi opis tego odcinka dyktowany przez pilota. Oczywiście owe „dwa” czy drugi bieg, oznacza inną prędkość dla VW Golfa grupy A, którym startowałem, i inną dla np. Forda Sierry Coswortha A-grupowego z napędem na cztery koła, a jeszcze inną dla samochodu grupy N. To wiąże się także z inną techniką pokonywania tych nawrotów”.

Z Walimia wracamy do Wrocławia i po drodze zastanawiamy się czy już wszystkie te najbardziej widowiskowe miejsca? Oczywiście, że nie, ale praktycznie kibice nie mają możliwości obejrzenia każdego odcinka specjalnego, bowiem trudno dotrzymać tempa kierowcom rajdowym i nie do każdego miejsca można dojechać w czasie trwania imprezy. Do opisanych powyżej nawrotów dostać się można wyłącznie pieszo, bowiem miejsce to znajduje się prawie w połowie odcinka specjalnego, zamkniętego dla ruchu w czasie trwania rajdu.

Dojeżdżamy z Andrzejem Koperem do Wrocławia i rozstajemy się pod hotelem „Wrocław”, wyznaczając następny termin spotkania: 10-12 czerwca, czyli w dniach kiedy wszyscy kibice sportów samochodowych spotkają się na 50. Rajdzie Polski. Kibice? „Tak - odpowiada na pożegnanie Andrzej - bowiem najprawdopodobniej nie wystartuję i nareszcie będę mógł oddać się przyjemności kibicowania moim byłym rywalom z odcinków specjalnych” - „... i napisania relacji dla miesięcznika Auto International” - dodaje pokonujący z Andrzejem Koperem trasę Rajdu Polski

Jarosław Maznas

Rajdowiec, który nie ma sobie równych. Startował najpierw jako kierowca a później jako pilot. Zdobył sobie sławę jednego z najlepszych w swoim fachu. Tak, fachu, bowiem Ryszard Żyszkowski swoje zajęcie sportowca traktował i traktuje nader poważnie. Można go o każdej porze dnia i nocy zapytać w jakich rajdach uczestniczył, gdzie i kiedy - bez zająknięcia odpowiada wówczas na każde pytanie.

Odwiedziłem Ryszarda Żyszkowskiego w końcu kwietnia. Na czole świeżo zagojone blizny, lewa ręka w gipsie.

■ Czy to jakieś powikłania po wypadku w Rajdzie Zimowym?

- Nie, wszystko goi się prawidłowo, ale jak wiadomo każda rekonwalescencja ma swój harmonogram.

■ Czy dzisiaj, po kilkunastu tygodniach od tragedii możesz ocenić tamten wypadek?

- Pierwszy wstrząs minął, to prawda, ale zapomnieć tego się nie da. Wiele o tym myślałem i powiem szczerze - żadnego racjonalnego wytłumaczenia nie znalazłem. Jechaliśmy z Marianem Bublewiczem swoim zwykłym, normalnym tempem. Rajd był do wygrania, bez żadnego szarpania się. Splot okoliczności, złych okoliczności... nie jechaliśmy przecież szybko. Jeden Bóg tylko wie jak mogło do tego dojść.

■ Czy zakończyłeś karierę sportową?

- Nie, chociaż tam, w szpitalu, myślałem, że już nigdy więcej. Teraz zmieniłem zdanie i sądzę, że mógłbym trochę postartować, czekam na propozycje. Od razu jednak chciałbym zastrzec, że siadę obok zawodnika, którego doświadczenie rokuje zajęcie co najmniej piątego miejsca. To już sprawa przyzwyczajenia. Od

wielu lat byłem w czołówce i nie chciałbym teraz pod koniec kariery gorzej wypadnąć.



REKORDZISTA

■ Czy zaskoczę cię, gdy spytam ile rajdów masz już za sobą?

- Trudno mnie zaskoczyć, odpowiadam - 234.

■ To polski rekord, nikt poza tobą nie zaliczył tylu imprez. Właściwie możesz co tydzień obchodzić jakiś jubileusz. 25. raz w Rajdzie Zimowym np., 50. w innym itd. A ile razy brałeś udział w Rajdzie Polski?

- Nie odpowiem od razu, muszę zajrzeć do swojej dokumentacji. W 1968 r. pierwszy raz... no, będzie około 18 startów. Mówię około, bowiem w 1982 i 1983 jechaliśmy tę trasę, ale Rajd Polski jako ME był odwołany. Tym niemniej w mojej statystyce figuruje jako ta tradycyjna impreza. Pamiętam pierwszy start. Jechałem wówczas na Fiacie 850. Start był z Krakowa a rywalizacja toczyła się jako eliminacja mistrzostw Europy i mistrzostw świata producentów. Jechałem wówczas jako kierowca 3 tysiące kilometrów, dwie noce,

z Krakowa w Bieszczady i potem aż pod Świeradów Zdrój. Mistrzostwa Polski były rozgrywane wówczas na krótszej trasie, do Równicy. Dobrze wtedy poszło, pojechałem dalej z kolegą, który nawet nie miał prawa jazdy. Mordega była straszna, ale 10. miejsce w generalce pozwoliło zapomnieć o całej katorzce. Wygrał wówczas Krzysztof Komornicki, ja byłem drugim Polakiem, w dodatku w takim małym samochodzie.

■ Tak dobrze się zaczęło, a co potem?

- Jeszcze się nie przesiedłem na fotel kierowcy. Startowałem rok później z Piotrem Mystkow-

skim na Alfie Romeo, w 1970 i 1971 na Polskim Fiacie z Andrzejem Zembruskim, w 1972 z Robertem Muchą, w 1973 z bratem Jerzym, w 1974 z Zembruskim uzyskałem swoje najlepsze miejsce - 6. w klasie i 8. w generalce.

To mój dorobek jako kierowcy. W następnym roku usiadłem z prawej strony obok Andrzeja Jaroszewicza na słynnym Fiacie Abarcie, bardzo rasowym i ładnym wówczas samochodzie. To także był sukces - 2. miejsce w klasyfikacji generalnej. Wygrał wówczas Maurizio Verini, także na Abarcie...

■ Widziałem niedawno ten egzemplarz w muzeum samochodów w Turynie...

- W 1976 pojechałem także z Andrzejem Jaroszewiczem, ale już na swojego rodzaju monstrum. To była Lancia Stratos, budząca podziw i lęk nie tylko wśród kibiców. Pamiętam, że sami także baliśmy się tego "urzą-





fol. G. Chyla



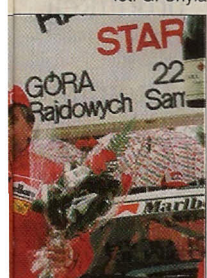
fol. T. Szwed



fol. T. Szwed



fol. G. Chyla



fol. M. Rutkowski



fol. T. Szwed

dzenia". Ciasno, twardo, podróżowało się jak na desce od prasowania. Wygraliśmy wtedy rajd. To było wspaniałe przeżycie. Rajd Polski jest bowiem tą imprezą, w której chce uczestniczyć każdy, kto prowadzi sportowo samochód. Jest to rajd o dużym prestiżu, chociaż przyznam się, że nie lubiłem tej imprezy. Każdy start wiąże się z dużym stresem. Rok później, także na Lancii Stratos, mieliśmy z Andrzejem wypadek na trasie Idzików-Sienna. Przypisywano go wówczas niezbyt sportowemu treningowi. Nie mieliśmy zbyt spokojnych głów po nocnych "Polaków rozmowach". Rozbiliśmy Lanię w drobny mak.

Później jeździłem trochę w kratkę. Był to okres dominacji FSO w rajdach krajowych. Powstała nawet opinia, iż zanadto dominujemy we własnym kraju, dlatego mniej było startów w Polsce, więcej zaś zagranicznych. W 1980 roku pojechałem Rajd Polski z Maciejem Stawowianem na Polskim Fiacie, dwa lata później z Tomaszem Ciecierzyskim. Rajd Polski, jak wspominałem, był rozgrywany tylko do mistrzostw Polski i mistrzostw tzw. krajów demokracji ludowej. Przez stan wojenny stracił prawo rozgrywania eliminacji Europy. W 1983 r. podczas jazdy z Marianem Bublewiczem, także na Idzikowie, poleciliśmy na dach. Trenowaliśmy ów odcinek kilka dni. Było wszystko przejechane idealnie. Potem, tuż przed rajdem, na pewnym odcinku położono świeży asfalt o czym nie wiedzieliśmy i... poniosło nas. Rów, dach, noc. Obydwoma bokami opieraliśmy się o skarpę. Uciekaliśmy przez przednią szybę. To były bardzo dramatyczne chwile. Leżąc na dachu, słyszeliśmy, że coś cieknie... To była "tylko" benzyna.

■ Podobno w razie wypadku reagujesz bardzo szybko. Jesteś mistrzem ewakuacji. Już w powietrzu odpinasz pas.

- Tak, znam tę opinię. Pasy odpinam, jednak po wylądowaniu, a podczas wypadku o którym mówię Marian pierwszy wypchnął przednią szybę. Na szczęście byli ludzie, pomogli postawić nam samochód na właściwej stronie i pojechaliśmy dalej. To było szczęście w nieszczęściu. Sędziowie się pomylili z metą i w konsekwencji odcinek ten został anulowany. Wygraliśmy wtedy ów rajd zarówno do Mistrzostw Polski jak i KDL.

W 1984 także z Marianem. Dalszą jazdę zablokowała uszczelka pod głowicą. W następnym sezonie, jeszcze na Polonezie, prowadziliśmy przez pierwsze cztery odcinki, ale na drodze przed Sobótką leżał sobie kamień... Poszło zawieszenie podczas cięcia jednego z zakrętów na szutrowym odcinku. Zamiast jechać dalej, posłuchaliśmy serwisu. Nie udało się w czasie wymienić zawieszenia. Szkoda, bo to był bardzo dobry początek. Kilka sezonów przerwy i pojechaliśmy dopiero w 1989 r. To już czasy jazdy na Maździe. Pojechaliśmy i... rozleciała się turbina. Pamiętam jak wówczas było głośno o naszym starcie. Mówiono nawet, że stanęliśmy w ogniu i spaliliśmy się. Faktem jest, że dymu było sporo i ktoś o słabych nerwach mógł myśleć o najgorszym. Rok później było już znacznie lepiej. Także na Maździe, także z Marianem, 7. miejsce w generalce. Rok później Fordem Cosworthem zaliczyliśmy dach i w ubiegłym roku 3. miejsce w generalce. Z Marianem Bublewiczem startowałem w Rajdzie Polski 7 razy.

■ Jak byś ocenił swoje starty w tej imprezie?

- Jak już wspominałem, nie lubiłem tego rajdu. Przeważnie odbywał się w lipcu. Upały zawsze mi dokuczały. Zawsze kłamałem w żywy kamień, że już więcej nie pojedzie. Zamiast odpocząć gdzieś nad wodą, trzeba by-

ło tracić kilka tygodni. To samo dotyczyło rajdu Złote Piaski w Bułgarii.

■ I tak osiemnaście razy...

- No właśnie, zawsze jakoś na siłę. Przysięgałem sobie jak usiadłem obok Mariana, że właśnie Rajdu Polski nie będę jeździł. Oczywiście, te wszystkie przysięgi diabli brali. Marianowi też te rajdy jakby nie wychodziły... za bardzo się zapalał, stresował.

- Nie ma się czemu dziwić. To było ogromne ciśnienie - start w tym rajdzie. Nie tylko Marian przeżywał owe starty. Zawsze wypadaliśmy z imprezy, gdy byliśmy najlepsi z Polaków. W generalce plasowaliśmy się w granicach siódmego miejsca. Wiadomo było, że ambicje mojego partnera były znacznie wyższe. Zawsze śmialiśmy się, że Rajdy Polski wychodzą nam w kratkę. Raz dobrze, raz źle.

■ Jak pracował Marian nad rajdem?

- Bardzo pilnie. Pewne odcinki trenowaliśmy po kilka dni. Marian potrafił najpierw przejść piechotą odcinek. Analizował każdy zakręt, łuk, nawierzchnię. Potem podejmował decyzję jak głęboko ciąć, zatrzymywał się, czyścił drogę, wyrzucał kamienie leżące na poboczu. Miał swoje tajemnice. Przy głębokich cięciach zakrętów tak jeździł, by nie zniszczyć trawy, by inni nie jechali jego śladem. To był mistrz treningu i jazdy.

■ Słyszałem, że masz pojechać jako otwierający rajd, z Maciejem Stawowianem?

- Nieprawda, nie miałem takiej propozycji. Owszem, przyszedł do mnie do szpitala Andrzej Jaroszewicz i zaproponował jazdę w charakterze "przedskoczków", ale sprawa była na wodzie pisana.

rozmawiał Jerzy Jankiewicz

Wiekowe i osobliwe

Czym tak naprawdę są oldtimery, jak je odróżnić od "normalnych" aut? Wystarczy jeden rzut oka i już wiemy. To TEN! Jeśli to nie wystarczy, można posłużyć się ogólnie przyjętą międzynarodową klasyfikacją przyporządkowującą naszego "pupilka" do określonej grupy.

Niestety, im bardziej wiekowe grono pojazdów zabytkowych, tym więcej w nim miejsca. Na szczęście sytuację ratuje dopływ "świeżej krwi" - dwudziestopięcioletków. Co roku nowe oldtimery? Fantastycznie!

Aby jednak nie popaść w przesadny zachwyt, należy dodać, iż o wartości pojazdu, poza wiekiem, decyduje także liczba ocalałych na świecie egzemplarzy. Im ich mniej, tym lepiej (przede wszystkim dla właścicieli).

Nie bez znaczenia również są okoliczności w jakich i przez kogo pojazd był użytkowany. Ministrowie... no, chyba nie (ewentualnie prezes banku zbożowego N. Dyzma). Prezydent... już lepiej - ponoć istnieje auto zaszczycone osobą prezydenta Mościckiego, a wszyscy doskonale znają sprawę "Warszawy" z dowodem rejestracyjnym wystawionym na nazwisko Karol Wojtyła. Tyle tylko, że w tym wypadku zaszkodziło to bardziej niż pomogło szlachetnej maszynie. Pocięto ją na części.

Do uzyskania miana pojazdu zabytkowego wystarczy ukończenie, w miarę szczęśliwie, 25 lat. Chociaż, mówiąc szczerze, nie potrafię dziś jeszcze wyobrazić sobie obecności np. Fiatów 126p w tak szanownym gronie. Chwila ta jednak zbliża się nieuchronnie i z pewnością postawi w komicznej sytuacji wielu motoryzacyjnych zapaleńców i teoretyków.

Co się dzieje z oldtimerem, gdy wpadnie w ręce stylisty lub "złotej rączki"? Powstają wtedy pojazdy osobliwe. Kształty niby podobne a jednak... Potężne hamulce tarczowe (w autach z lat 30.), potężne sil-

niki i w ogóle potężne wrażenie. Tę specjalność jednak "ćwiczą" głównie koledzy z Ameryki, tworząc tzw. Hot Rod. A w Polsce? Cóż, zdarza się to również u nas, z pewnością nie tak często jak w Ameryce.

Pojazdami osobliwymi są także współczesne motocykle dużych pojemności. Dwa koła to pół samochodu? A czy dwa razy tyle mocy, to dwa samochody? Osobliwość, nieprawdaż?

Gdy zgromadzimy teraz te wszystkie pojazdy w jednym miejscu i czasie to powstanie z tego Międzynarodowy Rajd Pojazdów Zabytkowych i Osobliwych. Rajd ten jest pierwszą tego typu imprezą w Polsce. Dlaczego? Dlatego, że odbędzie się razem z Rajdem Polski. Pojazdy zabytkowe i najnowsze auta rajdowe w jednym miejscu - tego jeszcze nie było!

Wypróbujemy odcinek specjalny Rajdu Polski, sprawdzimy czy konstrukcja bramy startowej udźwignie ciężar wielu dziesięcioleci motoryzacyjnej historii oraz czy zakręty na trasie Rajdu nie okażą się dla nas zbyt ostre.

U miłośników motoryzacji widok wszystkich tych maszyn powoduje przyspieszenie akcji serca, a dźwięk jaki z siebie wydają przebiega stadem mrówek wzdłuż kręgosłupa. Wszystkie te pojazdy sprawiają, że młodzi kierowcy czują się dorośli, zaś panowie w słusznym wieku przeżywają drugą młodość.

Mamy nadzieję, że każdy wśród tylu różnych epok, stylów i trendów motoryzacyjnych znajdzie coś dla siebie.

Grzegorz Oldtimer Cysewski



Zgadnijcie, jak się nazywam i ile mam lat ?!



Fot. J. Przeboyski

Jestem znacznie młodszy, bardziej "opływowy", lecz równie tajemniczy

PLAN IMPREZY:

10. VI. godz. 16 Pokazy na Wzgórzu Andersa, rozpoczynające odcinek specjalny Rajdu Polski.

11. VI. godz. 10 Wyjazd na Rajd spod hotelu "Wrocław".

12. VI. godz. 12 Pokazy na wrocławskim rynku.



Fot. G. Cysewski

Pojazd zabytkowy (Harley Davidson 1942 r.) a zarazem wspaniały pojazd osobliwy (przeróbka 1992 r.)

WYSTAWA

W Polsce nie istnieje tradycja organizowania wystaw samochodowych jako miejsca spotkań producentów z nabywcami ich produktów. Do końca lat osiemdziesiątych, a więc w okresie panowania systemu gospodarki planowej, urządzenie imprezy o charakterze współzawodnictwa pomiędzy koncernami samochodowymi o pozyskanie klientów zakrawałoby na absurd, chociażby z dwóch powodów. Po pierwsze, samochód traktowany jako luksus był nie do kupienia w wolnym handlu, zaś zdobycie przydziału na jego zakup graniczyło z cudem i choćby w ten sposób rozwiewało wszelkie wątpliwości co do jego jakości. Po drugie, polski przemysł motoryzacyjny był rynkowym monopolistą, co wykluczało jakikolwiek wybór.

Jednak w ciągu ostatnich kilku lat sytuacja na krajowym rynku uległa zmianie. Otwarto granice, wprowadzono wymienialność złotówki, a u boku dotychczasowych monopolistów, zmęczonych wytwarzaniem wciąż jednego, przestarzałego modelu, pojawili się konkurenci, oferujący produkty droższe, ale

o nieporównywalnie wyższej jakości. Jak się szybko okazało, możliwości nabywcze ludzi marzących o własnych czterech kółkach są znaczne. Tylko w przeciągu ostatnich czterech lat kupili oni około 1,5 mln pojazdów, sprowadzonych zza granicy.

Wobec takiej sytuacji - otworenia się nowego, europejskiego rynku zbytu - żaden z liczących się w świecie producentów nie mógł zaniechać myśli o swej obecności na nim. Pojawiły się w kraju ich przedstawicielstwa, powstały salony sprzedaży i autoryzowane punkty serwisowe. Jasne stało się, iż tworzy się rynek, na którym racja bytu danego producenta, zależy od solidności jego produktu oraz rzetelności usług.

Pamiętać trzeba, że w praktyce wpływ na rynek ma również, chroniąca polski przemysł, zaporowa stawka celna. Jednak w niedalekiej przyszłości jej rola będzie słabnąć - takie są przynajmniej ustalenia Polski z EWG. Oczywiście stało się również, że na tak funkcjonującym rynku niepoślednią rolę zaczął odgrywać wystawy i targi samochodowe. Nie chodzi tu, rzecz jasna, o salony rangi Paryża czy Genewy, do których potentaci samochodowego świata przygotowują się kilka lat wcześniej, by tam właśnie po raz pierwszy pokazać swój nowy model. Chodzi tu raczej o imprezy organizowane w różnych regionach kraju, ale o zasięgu międzynarodowym, na których przedstawiciele koncernów samochodowych mogą wymieniać doświadczenia, prezentować publiczności gamę swoich produktów, starając się jednocześnie - poprzez reklamę i jak najlepsze przygotowanie swego udziału - przyciągnąć większą liczbę potencjalnych nabywców.

Ważną imprezą tego typu są Międzynarodowe Targi Motoryzacji w Poznaniu. Zorganizowane po raz drugi, tym razem z wielkim rozmachem, były okazją do nawiązania kontaktów merytorycznych między producentami, być może owocnych.

Dzisiaj, w sytuacji niemalże kokieteryjnego zabiegania producentów o polskiego klienta, wystawy stają się rzeczywistym wyzwaniem, którego nie podjęcie może oznaczać istotny spadek udziału danej firmy na krajowym rynku.

Idea takiej właśnie wystawy, połączonej z targami, towarzyszy organizatorom wrocławskiej imprezy MOTO-EXPO i objazdowej wystawy AUTO-TOUR-MARKET. Odbędzie się ona w ramach Tygodnia Sportów Motorowych we Wrocławiu, między 9 a 15 czerwca br., a więc równoległe z jubileuszowym, 50. Rajdem Polski, zlotem i rajdem pojazdów zabytkowych oraz zawodami żużlowymi. W czasie jej trwania będzie można poznać ofertę większości obecnych na krajowym rynku koncernów samochodowych i firm, oferujących części i akcesoria.

O tym, czy tego typu wystawy spełnią swoje zadanie pośrednictwa pomiędzy sprzedającymi a kupującymi, zadecyduje w znacznym stopniu ich przygotowanie, obecność wielu producentów oraz tempo normowania się polskiego rynku. Wydaje się jednak, iż organizowanie wystaw stało się koniecznością, gdyż dzięki nim najpełniej ujawniają się rzeczywiste zapotrzebowanie nabywców i możliwości sprostania mu przez producentów.

Albert Matysiak

AUTO

Dodatek specjalny
z okazji 50. Rajdu Polski został
przygotowany przez zespół
redakcyjny miesięcznika

Auto International.

Redakcja

Jarosław Maznas

Roman Skąpski

Współpraca

Janusz Smitowski

Andrzej Koper

Opracowanie graficzne

Maciej Glinka

Adres redakcji

53-382 Wrocław

ul. Powstańców Śl. 95

tel. 071/60 56 87

fax 071/61 04 70

Wydawca

Phoenix - Intermedia

Dyrektor

Włesław Podkański

Druk

Oberndorfer Druckerei

Skład

Phoenix - AKD

Wszelkie prawa autorskie

AUTO INTERNATIONAL -

Dodatek specjalny 50. Rajd Polski

zastrzeżone. Za treść reklam

redakcja nie odpowiada.

Materiałów nie zamówionych

nie zwracamy.

Auto International -

Dodatek specjalny 50. Rajd Polski

jest bezpłatną wkładką

do miesięcznika

Auto International nr 6/93.

**MIĘDZYNARODOWE
TARGI**

MOTORYZACYJNE

MOTO EXPO

AUTO TOUR MARKET

WROCLAW '93

Hala Ludowa

9-15 czerwca 1993;

godziny otwarcia

10⁰⁰ - 18⁰⁰.

10 czerwca,

między 8⁰⁰ a 13⁰⁰;

badanie techniczne

samochodów

rajdowych.