

Polski sport samochodowy w 1983

Biedni ale obecni

(P) Startem w „Rajdzie Krokusy” (najbliższy piątek) kierowcy sportowi zainaugurują krajowy sezon rajdowy.

Pod względem liczby imprez i ich oprawy nie będzie się on różnił od poprzedniego. Nie będziemy nadal organizować żadnych rajdów czy wyścigów samochodowych, zaliczanych do punktacji mistrzowskich i pucharowych Europy. Polscy rajdowcy nie będą też wysyłani na żadne imprezy w krajach zachodnich. Po prostu nie ma na czym i za co jeździć. Może uda się załatwić parę wyjazdów do krajów, gdzie znaj-

dują się biura FSO (np. Finlandia i Anglia).

Ponieważ jednak sytuacja gospodarcza powoli się stabilizuje, a Polski Związek Motorowy zaprowadził ostry reżim oszczędnościowy, są szanse, by sport motorowy przeżył i nasi zawodnicy byli obecni przynajmniej na zawodach rozgrywanych w krajach socjalistycznych, przede wszystkim w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni (jedną z jego eliminacji będzie Rajd Polski 9-10.VII).

O jedną imprezę więcej niż w ub. roku liczyć będą eliminacje Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. W latach „tłustych” rozgrywano ich sześć, w br. oprócz wspomnianych „Krokusów” i Rajdu Polski będą jeszcze dwie: „Rajd Kormorany” (8-9.X) i „Rajd Wisły” (21-23.X).

Na trasach skróconych o jedną trzecią przeprowadzonych zostanie 5 krajowych eliminacji w wyścigach samochodowych. PZM zapowiada też zorganizowanie wyścigów górskich, jako imprez masowych dla kierowców licencjonowanych. Podobnie jak w ub. roku w kalendarzu imprez PZM znalazły się rajdy „o kropelce”, czyli jazdy oszczędnościowe.

W nie lada kłopotie znalazł się Błażej Krupa, nie ma po prostu na czym startować. „Renault Alpine”, na którym jeździł jako kierowca firmowy, spłonął w ub. roku na „Rajdzie Dunaju” w Rumunii. Samochód kosztuje ok. 50 tys. dolarów i ubezpieczony był w „Warcie”. Nasza dewizowa agencja ubezpieczeniowa nie dostała jednak zgody na pokrycie szkody w walucie wymiennej, a firma Renault do złotych odnosi się niechętnie.

W tej sytuacji PZM przyjął na siebie zobowiązanie załatwienia sprawy i w tej chwili znalazł się chyba w najgłupszej sytuacji ze wszystkich zainteresowanych. „Warta” przekazała mianowicie na konto PZM 1,9 mln zł, jako dewien równoważnik za to, że PZM

wpłaci na konto Renault ponad 20 tys. dol. (reszta Francuzi, uwzględniając zasługi Błażeja Krupy, zgodzili się wziąć na siebie). Ale PZM również nie uzyskał zgody bankowej na przekazanie dolarów na konto Renault, w związku z czym nasz rajdowiec jest bez samochodu, a w PZM głowia się jak tu zachować twarz.

Na konferencji prasowej w PZM dziennikarzom zaprezentowano pięć najnowszych rajdowych samochodów z FSO. Na konferencji zaproszono też ich właścicieli. Według ulotki z opisem danych technicznych tych wozów, opracowanej przez ich bezpośredniego wytwórcę, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Osobowych FSO, pojazd o nazwie FSO-1500A, czyli duży Fiat w wersji rajdowej powinien być samochodem względnie nadającym się do użytku w rajdach na terenie Polski i krajów socjalistycznych. Ale konfrontacja treści ulotki z opiniami kierowców, którzy za te samochody zapłacili po 900 tys. zł (zamiast najwyżej 800 tys. według wstępnej kalkulacji) nie wygląda optymistycznie. Silnik zamiast 105 koni ma 92-95. Zamiast sportowej skrzyni biegów jest serwina polonezowska, która w jednym z wozów już się rozsypała. W innym samochodzie płyta zabezpieczająca podwozie rozleciała się przy pierwszym podnoszeniu samochodu na lewarku. Zbiornik paliwa na 78 litrów jest nieszczelny i przy pełnym zatankowaniu w środku wozu czuć benzynę. Zbiornik nie ma też grodzi uniemożliwiających przelewanie się paliwa z jednej strony na drugą, co wzmacnia boczne wahania samochodu i tym samym może być niebezpieczne. Zawieszenie miało być typu rally a nie jest. Układ hamulcowy miał być wentylowany, też nie jest. Poza tym w wyposażeniu wozów miały znaleźć się gaśnice. Niestety, zabrakło i tego.

Sytuacja jest więc niewesoła. Zawodnicy są wzburzeni. Zapłacili więcej niż ustalono, a ponoć FSO jeszcze się zastanawia, czy ceny nie podnieść. Samochody są w tej chwili bezużyteczne. Na usprawiedliwienie producenta wypada stwierdzić, że to pierwsza seria i w następnych samochodach będzie można sporo poprawić. Poza tym w FSO też muszą się biedzić, by z bieżącej produkcji uszczknąć kilka sztuk dla sportowców. Działacze rajdowi uspokajają kierowców, bo przecież fabryka mogłaby się z całego interesu wycofać. I co wtedy? (zaw.)