



Zwycięska załoga Austriaków na mecie XXXIV Rajdu Polskiego.

Fot. W. KLAG

Samochód Zasadów zniszczony po zderzeniu

Rüssling i Weiss w „porsche carrera” prawdopodobnie zwycięzcami rajdu

W ubiegłorocznym Rajdzie Polski, po trudach trasy wyniszczającej maszyny i siły kierowców, walczących nado z wysokimi szybkościami przeciętnymi jazdy okrężnej — na mecie imprezy sklasyfikowano załogi 3 samochodów. W zakończonym w ub. sobotę XXXIV Rajdzie Polski na metę przybyli kierowcy 73 wozów, w tym obu zgłoszonych do konkurencji „polskich fiatów 126p”. Świadczy to najdowodniej o ułatwieniach, wyznaczonych przez organizatora, m. in. w trosce o bezpieczeństwo na drogach publicznych. Dodatkowo sprzyjała w tym roku aura, i zawodnicy pokonali trasę bez deszczu. Tak więc rajd był znacznie łatwiejszy, co nie oznacza, że był „spacerkiem” — zażarta walka rozgorzała bowiem na licznych odcinkach specjalnych, będących praktycznie próbami wyścigowymi.

Dość szybko odpadło z walki kilka faworyzowanych załóg. Na OS-12 „alpine renault” małżeństwa Zasadów zderzyła się ze zjeżdżającym w dół odcinka samochodem organizatora rzeszowskiego. Tylko dzięki ogromnej rutynie p. Sobiesława udało się uniknąć pełnego zderzenia: czołowego i kardynalny błąd wozu sędziowskiego nie zakończył się tragicznie. Kierowcy wyszli z wypadku cało, niemniej nowiutki wóz rajdowy nadal się praktycznie do kasacji. Wcześniej, już po OS-1, wycofała się rewelacyjnie jeżdżąca dotąd „syrena” ekipa **Masłowiec — Piotrowski**. Pomiędzy OS-2 i OS-3 wypadła z trasy radziecka załoga „wołgi” **Major — Jansen** i wycofała się z rajdu. Już na OS-4 awaria „polskiego fiata” **Variselli i Brzozowski** — w rezultacie rajdu nie mogli kontynuować. Casus **Variselli** jest zastanawiający. Nasuwa się wręcz pytanie, czy seria ostatnich niepowodzeń tego wytrawnego fabrycznego kierowcy FSO wynika z jego pecha zawodniczego, czy też z pecha do specjalnie przecież przygotowywanych przez Żerań samochodów. Na OS-5 defekt skrzyni biegów eliminuje doskonale dotąd jadących **Rauscha (RFN) i Sypniewskiego** w BMW 2002 ti. Wreszcie po OS-10 wycofują się brawurowo jadący Hiszpanie **Gargallo i Lewin** w „alfa romeo 2000 GTV”.

Pozostali zawodnicy czołówki rajdu toczą wyrównaną, zażartą walkę o najwyższe lokaty. Poza konkurencją pozostaje załoga austriacka **Rüssling — Weiss** w samochodzie „porsche carrera” — wygrywają wyraźnie zdecydowaną większość prób. Niejako za ich plecami, zgodnie z naszymi wcześniejszymi przewidywaniami, se-

kundowe różnice dzielą załogi **Krupa—Landsberg (PL), Ferjanecz—Zsembery (H) i Czubrikow —Taskov (BG)** w fabrycznie przygotowanych „renault R-12 gordini” (nieco poniżej możliwości jedzie jedynie czwarty fabryczny wóz tej marki, prowadzony przez Bułgarów **Toplodolskiego i Iliewa**). Do walki doborowego tercetu włączają się skutecznie dwie nasze załogi w „polskich fiatach 125 p”: fabryczna **Stawowiaka i Czyżyka** oraz reprezentująca AMK **Olsztyn Komornickiego i Różańskiego**. Wiele uznania wzbudza wśród obserwatorów również dzielna postawa jedynej kobiecej załogi w rajdzie: **Jedynakowa i Zyszkowska** nie wiedzą jeszcze, jak wielkie uśmiechnie się do nich szczęście — dosłownie tuż przed końcem konkurencji w ich fabrycznym „polskim fiacie 125 p” pęknie wał napędowy i rajdową maszynę ópochają do mety wątlymi (?) kobiecymi siłami.

W sobotę we wczesnych godzinach wieczornych załogi meldują się na stadionie GTS „Wisła”. Komisja rozpoczyna obliczanie wyników, wprzegając do pomocy komputer. Późnym wieczorem nie ma nawet prowizorycznych wyników najściślejszej czołówki. Mają być nazajutrz o 9 rano. Nie ma ich o 9-tej, nie ma także w kolejnym terminie — o 15-tej. Kiedy piszemy te słowa, mija już przeszło doba od zakończenia rajdu. Wyników nadal nie ma. Znaczna część zawodników rozjechała się już do domów — ich wypowiedzi nie cytujemy, z uwagi na dobre wychowanie, a także obyczajność w narodzie.

Oficjalne wyniki mamy nadzieję podać w numerze jutrzejszym.

(pw)