W.KRUKOWSKI
elf
206
LENAX

WYŚCIGI Z... KOSZTAMI

Wprawdzie mamy w roku zaledwie pięć ogólnopolskich mityngów wyścigowych na krajowych torach, ale z terminami i tak bywają kłopoty. Społeczna organizacja imprez sprawia, że letnie miesiące nie są brane pod uwagę (urlopy) – najchętniej każdy z gospodarzy obiektów wybrałby weekend w maju i we wrześniu. Stąd kolizja inauguracji WSMP na Miedzianej Górze z czechosłowacką eliminacją PPiP w Moście i konieczność rozbicia mistrzostw Polski na raty. Klasy 4, 5 i 6 rozpoczęły sezon w Poznaniu.

Ani z Kielc, ani z Mostu, leżącego przy granicy CSRS–NRD, między Pragą a Dreznem, nie napłynęły pocieszające informacje. Zacznijmy od przeglądu klas Fiata 126p oraz Formuły Polonia. W tej ostatniej, mocno zaniedbanej sprzętowo, pewnie powtórzy się ubiegłoroczny pojedynek Rzemieślnik – Automobilklub Kielecki, czyli Zarzycki i Godwod kontra bracia Podsiadło. Broniący tytułu Eugeniusz Zarzycki wygrał trening z przewagą 0,4 sekundy, jednak kolizja z Jarosławem Podsiadłą i kontakt z barierą po starcie, zepchnęły go na koniec stawki. W tej sytuacji Krzysztofowi Godwodowi wystarczyło wyprzedzić na drugim okrążeniu starszego z braci, by zasłużyć na szampana. Młodszy Podsiadło – Andrzej, odpadł z trzeciego miejsca wskutek awarii sprzęgła. Przejąłby tę lokatę Zarzycki, gdyby nie przegrany pojedynek z Witkowskim tuż przed metą.

Martwi obsada klasy Polonia. Zaledwie 17 na starcie, 10 sklasyfikowanych. W „maluchach" tylko klasa 2 nie gwarantowała wszystkim chętnym udziału w wyścigu. 16 odpadło, bowiem pojemność toru ustalono na 36 samochodów. 33 w pierwszej – grubo poniżej liczby sklasyfikowanych w MP przed rokiem (52), 32 w trzeciej, gdzie dojechało jedynie 14 wyrobów FSM. Zniknęło kilka znanych nazwisk – Smorawiński, Barański, Chojnacki. Parę niezłych pojazdów jest podobno na sprzedaż. Powodem oczywiście gwałtowny wzrost kosztów ścigania się.

Paradoksem jest tu fakt, że klasa Fiatów 126p grupy N, pomyślana jako wyścigowa szkoła dla amatorów – przyjeżdżasz seryjnym samochodem na tor, wyjmujesz prawy fotel i startujesz – obecnie wymaga najwięcej pracy i funduszów, by osiągnąć dobre wyniki. Nikt już nie dojeżdża wyścigówką na miejsce zawodów, a pojazdem prosto z fabryki można co najwyżej uciec przed trzykrotnym zdublowaniem. „1" zyskała sobie na dodatek niechlubne miano klasy oszustów... Czy bezpodstawnie? W Kielcach pobieżnie sprawdzono wszystkich, którzy osiągnęli metę (układ dolotowy, przełożenia skrzyni biegów, zewnętrzne oględziny koła zamachowego) i sześciu, czyli jedna piąta całości, zostało zdyskwalifikowanych.

Klasą dla siebie był w owej „1" Krzysztof Federowicz, już nie z bielskiego BKM, ale Rzemieślnika Warszawa. Silnik przygotowany przez Jacka Chojnackiego jest wręcz stworzony na kieleckie podjazdy, ma dużą moc przy ok. 5000 obr./min. W Poznaniu zapewne nie pójdzie tak łatwo. Ale bielszczanin liderował tylko przez cztery okrążenia (prosta przewagi). Przebił lewą oponę, a nikt nie chciał pożyczyć zapasowej – sławnego serwisu akurat zabrakło.

Klasa 2 może wyglądałaby inaczej, gdyby nie oryginalny start, bez czerwonego światła poprzedzającego zielone. Najlepiej poradził sobie jedyny obecnie klient znanego „tunera" Zdzisława Kałuży, 18-letni Paweł Kałuża. Błąd przy wjeździe na małą pętlę kosztował go jednak utratę prowadzenia na rzecz Adama Tuszyńskiego. Obydwu minął na 8 okrążeniu katowiczanin Antoni Skudło, były hokeista GKS-u. Po kilkudziesięciu metrach musiał wysiąść z Fiata – defekt układu zapłonowego. Wygrał Tuszyński.

Największą niespodziankę przygotował w „3" Piotr Kolasiński. Rodzinnymi siłami zbudowano w Poznaniu składankę z silnikiem Honda V4 750. Początkowo liderował Włodzimierz Krukowski, blokujące się hamulce zmusiły jednak 6-krotnego mistrza Polski do zwolnienia.

5-osobowa kadra startowała równolegle w Moście, więc pewnie nic by się nie stało, gdyby organizator kieleckiej półeliminacji przewidział dodatkowy, handicapowy bądź o Puchar Prezesa – wyścig dla chcących sprawdzić samochody klas 4, 5 i 6. Testów dzień przed zawodami zabroniono zresztą na małej pętli komukolwiek, więc trwały nielegalne treningi z wykorzystaniem... drogi państwowej.

W Czechosłowacji szczególnie osłabioną ekipę wystawiliśmy w Formule Ester. Jak wiadomo, trzech z pierwszej szóstki MP (Jerzy Mazur, Andrzej Wojciechowski, Stefan Banaszak) zrezygnowało w tym sezonie ze startów. Zmiana regulaminu – dopuszczenie dowolnych wałków rozrządu teoretycznie zwiększało szanse, jednak już trening rozwiał nadzieje. Samochody Artura Skwarzyńskiego (skrzynia biegów) i Tomasza Sikory (silnik) nie mogły wystartować, Jacek Szmidt ruszał z 20 pola. Szkoda szczególnie Skwarzyńskiego, który nie znając toru w Moście, na I treningu uzyskał 16 czas. No, ale wypadałoby, żeby reprezentacja dysponowała zapasową skrzynią biegów. Znowu koszty... Krucho również z oponami. Mamy radzieckie Prostory, podczas gdy najszybsi używają w obu klasach Avonów.

Szmidt w końcu odpadł na 20 z 23 okrążeń – pękł przewód chłodnicy. Nie dojechał również w A-1300 Henryk Mandera, który dwukrotnie zderzył się z Bułgarem Geradijewem. Andrzej Ptak był 18, czyli ostatni. Czasy z treningu – 12 i 22, daleko za czołówką.

JANUSZ ŚMIŁOWSKI
Fot. L. Małkowski

I ELIMINACJA WSMP

Klasa 1: 1. Wiesław Hankus (BKM Bielsko-Biała) 27:38,006 (90,76 km/h), 2. Marek Oczkowski (A. Śląski) 27:38,548, 3. Zdzisław Brymora (KAM Łódź), 27:39,008.

Klasa 2: 1. Adam Tuszyński (AK Rzemieślnik Warszawa) 25:50,050 (97,04 km/h), 2. Paweł Kałuża (A. Kielecki) 25:50,752, 3. Krzysztof Caputa (BKM) 26:13,470.

Klasa 3: 1. Piotr Kolasiński (A. Wielkopolski) 24:36,674 (101,86 km/h), 2. Włodzimierz Krukowski (A. Kielecki) 27:38,332, 3. Piotr Polak (A. Beskidzki) 24:39,613.

Klasa 7: 1. Krzysztof Godwod (Rzemieślnik) 21:13,143 (118,20 km/h), 2. Jarosław Podsiadło (A. Kielecki) 21:19,611, 3. Witold Witkowski (A. Szczeciński) 21:46,009.

I ELIMINACJA PPiP

Formuła Ester: 1. Vaclav Lim (CS) Avia AE38 39:06,37 (149,015 km/h), 2. Wiktor Kozankow (SU) Estonia 21M 39:07,57, 3. Toivo Asmer (SU) Estonia 21M 39:09,45.

Zespołowo: 1. CSRS 131, 2. ZSRR 128, 3. NRD 108.

Klasa A-1300: 1. Petr Bold (CS) Lada 2105 MTX 45:31,76 (127,289 km/h), 2. Aleksiej Grigoriew (SU) Lada 2105 45:39,58, 3. Josef Michl (CS) Skoda 130 46:10,48, 18. Andrzej Ptak (PL) Lada 2105 MTX 19 okr.

Zespołowo: 1. CSRS 124, 3. ZSRR 121, 3. NRD 111.