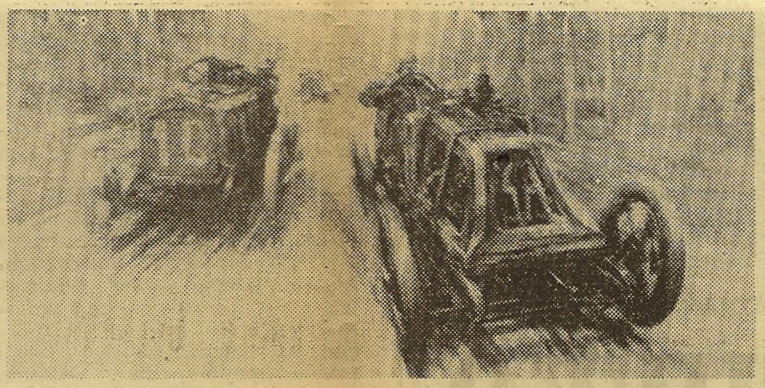
MOTO PRZEGLĄD

Pod redakcją Jerzego Jankiewicza



W siedzibie ZG PZMot. w sali konferencyjnej wisi cenna kolekcja reprodukcji malarskich Gordona Crosby przedstawiająca historię rajdów i wyścigów samochodowych. Powyższa reprodukcja przedstawia fragment I Grand Prix Francji z 1906 r. Prowadzi Renault przed Panhardem, osiągając fenomenalną szybkość 101 km/godz.

JAK STARTOWALI POLACY W POPRZEDNICH RAJDACH MONTE CARLO

ZAINTERESOWANIE 41 Rajdem Monte Carlo rośnie. Przez najbliższe tygodnie będzie to temat numer jeden nie tylko kibiców sportu automobilowego, ale także wielu ludzi na co dzień nie zajmujących się tą dziedziną.

Pragniemy dzisiaj przypomnieć i zanalizować dotychczasowe starty Polaków w tej najtrudniejszej i najbardziej liczącej się imprezie w Europie.

Jeszcze przed wojną wielu naszych automobilistów z powodzeniem brało udział w imprezach zagranicznych, między innymi także w Rajdzie Monte Carlo.

ZG PZMot., nawiązując do tych tradycji podjął w 1958 roku starania o zgłoszenia do 28 RMC (styczeń 1959 r.) ekipy zawodników polskich. Organizator — Automobilklub Monaco przyznał także Polsce organizację punktu startowego z Warszawy.

28 RMC — 1959 r. Z dziewięciu punktów startowych na trasę ruszyły 322 samochody na 360 zgłoszonych, w tym 6 załóg polskich na Simcach Aronde. 126 samochodów zostało sklasyfikowanych po rozegraniu trzech etapów. Z Polaków rajd ukończyli A. Sobański — M. Sochacki i A. Weiner — St. Jabłoński.

Zwyciężył Francuz Caltellonii na Citroenie ID 19.

29 RMC — 1960 r. Również jak w poprzednim roku zawodnicy wystartowali z dziewięciu punktów w liczbie 311 samochodów na 345 zgłoszonych. Po raz pierwszy w tym roku przyszło się zmierzyć poczciwym Syrenom z innymi słynnymi markami. Z Warszawy wystartowało wówczas pięć krajowych załóg i wszystkie w komplecie dojechały do mety.

Najlepiej wypadła załoga A. Weiner — K. Frank, zajmując na Simce Aronde 44 miejsce. Na 94 pozycji uplasowali się G. Timoszek — L. Bielak także na Simce Aronde, a na 99 miejscu M. Varisella — M. Repeta na Syrenie! 119 lokatę zajęli M. Sochacki — K. Osiński na Simce Aronde i 136 St. Wierzba — M. Zatoń na Syrenie. Klasyfikację końcową uzyskały 152 samochody.

W klasyfikacji generalnej pierwszy był Schock z NRF na Mercedesie 220 SE.

30 RMC — 1961 r. Termin tego rajdu wypadł w 50 rocznicę powstania imprezy (pierwszy rajd odbył się w 1911 r.). Po raz pierwszy zmieniono ostatnią, trzecią próbę klasyfikacyjną na wyścig uliczny w Monaco. Rajd ruszył z ośmiu punktów startowych. Z Warszawy wyjechało 6 polskich załóg, w tym dwie na Syrenach. Z 346 samochodów sklasyfikowanych zostało jedynie 156. Do wyścigu ulicznego dopuszczono 120 aut, w tym dwa polskie. Sporym sukcesem było przesunięcie dotychczasowych lokat Polaków. Bohaterami byli S. Zasada — G. Timoszek (94 m. — Simca Aronde) i St. Wierzba — L. Bielak (96 m. — Syrena). Ponadto zostali sklasyfikowani na 126 m. M. Varisella — J. Wojtowicz (Syrena) i na 155 m. A. Weiner — K. Krajewski (Simca).

W jubileuszowym rajdzie zwycięstwo przypadło Francuzowi Martinowi na Panhardzie.

31 RMC — 1962 r. W tej imprezie organizatorzy znacznie utrudnili regulamin, wydłużając niektóre odcinki, zwiększając ilość prób górskich. Z ośmiu punktów wyruszyły na trasę 323 samochody, w tym z Warszawy rekordowa ilość Polaków, skompletowana w siedmiu załogach i aż cztery na Syrenach. Niezwykle trudne warunki atmosferyczne i awarie sprzętu spowodowały, że do wyścigu ulicznego (120 samochodów) nie dopuszczono ani jednej naszej załogi. Po ukończeniu II etapu sklasyfikowano 247 samochodów. Trzy załogi (G. Timoszek — J. Wojtowicz na Simce, St. Wierzba — L. Bielak na Syrenie, M. Zatoń — A. Wachowski także na Syrenie) zmieściły się w powyższej klasyfikacji, zajmując jednak miejsca poza „dwusetką".

Wygrał Szwed Carlsson na Saabie.

32 RMC — 1963 r. I tym razem zachowano regulamin z poprzednich dwóch lat i ilość punktów startowych, wydłużono jedynie odcinki i czas przejazdu. W rajdzie tym wystartowały tylko dwie polskie załogi, które wskutek awarii silników rajdu nie ukończyły.

Wygrał Szwed Carlsson na Saabie.

33 RMC — 1964 r. Warszawa obchodziła 5-letni jubileusz organizowania punktu startowego. W tym rajdzie z 9 miast wyruszyło 331 samochodów. Polacy wystawili cztery auta. Trzy Syreny rajdu nie ukończyły, a czwarta załoga L. Bielak — S. Zasada zajęła na Fiacie Abarth 41 miejsce. Była to najwyższa lokata dotychczas wywalczona przez Polaków. Metę osiągnęły 163 samochody, a na 120 dopuszczonych do wyścigu ulicznego skończyło 114.

Zwyciężył Anglik Hopkirk na Morrisie C.

34 RMC — 1965 r. Z 9 miast wyruszyło na trasę 275 samochodów, a na metę w Monaco dojechało tylko 35. Był to jeden z najbardziej morderczych rajdów. Niezwykle ciężkie warunki atmosferyczne zmusiły do rezygnacji najlepszych. Z czterech polskich ekip w najlepszej „35" znalazł się S. Zasada — Z. Osiński na Steyer-Puchu. Wyścig uliczny ukończyły 22 samochody, a polscy zawodnicy zajęli ostatecznie 17 miejsce.

Rajd wygrał Fin Makinen na BMC.

35 RMC — 1966 r. Wraz z rosnącym poziomem samochodów i umiejętnościami kierowców wzrasta także trudność tej imprezy. Organizatorzy wyszukują drogi, które przez normalnych użytkowników są w ogóle nieprzejezdne. 35 rajd rozpoczęło z 9 miast 240 samochodów, a na mecie sklasyfikowano 73. Do ostatniej próby wyścigowej dopuszczono tym razem tylko 60 samochodów. Z czterech polskich par sklasyfikowano dwie. Potwierdził swoją klasę Zasada i wspólnie z A. Wędrychowskim zajął 21 miejsce (Rover 2000). 70 miejsce zdobyli A. Stolarski — L. Bielak (Renault).

Zwyciężył Fin Toivonen na Citroenie DS 21.

36 RMC — 1967 r. I tym razem wydłużono trasę sięgającą już 4963 km, a czas przejazdu wzrósł do 93 godz. Z ośmiu punktów wystartowały 192 samochody, a metę osiągnęło 59. Z trzech polskich załóg do najlepszej „60" dopuszczono jedną załogę polską — S. Zasada — Z. Leszczuk (Lancia Fulvia), która powtórzyła swój najlepszy sukces i zajęła 17 miejsce. Drugą polską załogą sklasyfikowaną (po „60") była para A. Ruciński — R. Nowicki (65 m. — Ford Cortina).

Zwyciężył Fin Aaltonen na BMC.

37 RMC — 1968 r. Po raz dziesiąty nastąpił start z Warszawy. PZMot. wystawił 5 załóg. Z ośmiu miast ruszyło łącznie 200 aut, a uzyskało klasyfikację 79. Najlepiej z polskich zawodników spisali się H. Ruciński — A. Wędrychowski zajmując 41 miejsce na BMW 1600. Natomiast S. Zasada — M. Dobrzański na Porsche zostali sklasyfikowani na 60 miejscu. Należy jednak dodać, że Zasada rajdu nie kończył (sprawy rodzinne). Według opinii fachowców mógł się zmieścić w pierwszej piątce.

Zwyciężył Anglik Elford na Porsche.

38 RMC — 1969 r. Długość całej trasy z Warszawy wynosiła już 5510 km. Łącznie na starcie stanęło 186 załóg, a sklasyfikowano 81. Z trzech polskich załóg zgłoszonych do rajdu, dwie zrezygnowały wskutek defektu maszyn, a jedna została wycofana przed startem.

Zwyciężył Szwed Waldegaard na Porsche.

39 RMC — 1970 r. Wystartowały 184 samochody, zaś sklasyfikowano 77 i te zostały dopuszczone do próby wyścigowej. Z dwóch polskich załóg jedna nie wystartowała z powodu nieotrzymania samochodu w terminie, druga natomiast utknęła w Alpach.

Zwyciężył po raz drugi Szwed Waldegaard na Porsche.

40 RMC — 1971 r. Po raz drugi Polacy startują na samochodach rodzimej produkcji. Kierowano się doświadczeniem ze startów międzynarodowych na Polskich Fiatach i wystawiono je po raz pierwszy do tak trudnej imprezy. Na Polskich Fiatach pojechały cztery załogi oraz jedna na BMW i jedna na Polskim Fiacie w konkurencji weteranów. Najbliżej ukończenia drugiego etapu było małżeństwo Zasadów oraz załoga K. Komornicki — B. Krupa. Wdanie się w awanturę włosko-angielsko-polską kosztowało tyle minut, że strata ich wystarczyła na wykluczenie z rajdu. Zawodnicy na BMW wycofali się z rajdu z powodu przekroczenia limitu spóźnień.

W powyższym rajdzie kolejny raz wydłużono trasę (6700 km) i wprowadzono 12 punktów startowych, z których ruszyło na trasę 186 samochodów, a ukończyło zaledwie 35. Lodowe rynny, śnieg i trudności nawigacyjne przerzedziły uczestników.

Zwycięstwo odniósł Szwed Andersson na Alpine Renault.

41 RMC — 1972 r. ???

W sobotę wyruszyła na trening po alpejskich trasach ekipa polskich zawodników startujących w przyszłorocznym Rajdzie Monte Carlo. Zawodnicy mają za zadanie objechanie ostatnich odcinków trasy dojazdowej do Monaco, a przede wszystkim 1500 kilometrów II etapu. Ten właśnie etap jest zawsze rozstrzygający. Po rozpoznaniu tzw. dziennym, kierowcy będą trenowali w scenerii nocnej, odpowiadającej właściwemu rajdowi.

Do treningowej jazdy przeznaczono samochody, na których startowano w bieżącym sezonie. Właściwe samochody zostaną rozlosowane przez zawodników na dwa tygodnie przed rajdem, jeszcze w czasie pozwalającym poznać ich właściwości.

Na temat samochodów, które wezmą udział w imprezie niewiele wiadomo. Znany jest tylko kolor (żółty tzw. bahama-yellow). Jeśli chodzi o silniki znany jest fakt, że będą one przygotowane przez Fiata w Turynie, będą miały moc 95 KM, wyposażone zostaną w pięciobiegową skrzynię biegów oraz zastosuje się tylne mosty o zmienionym przełożeniu.

Wzmocnienia podwozia i nadwozia nie są żadną tajemnicą, bowiem są stosowane od lat.

Sądzimy jednak, że na kilka dni przed imprezą fabryka, która w tym roku wzięła na siebie wielki obowiązek wytypowania kadry i przygotowania samochodów uchyli rąbka tajemnicy i umożliwi przekazanie szerokim rzeszom miłośników sportu i motoryzacji nieco więcej szczegółów.