

MARIUSZ KOSTRZAK PRZYJECHAŁ TOYOTĄ ODJECHAŁ POLONEZEM

86 KIEROWCÓW nadesiało dokumenty anonujące start w 20. Międzynarodowym Rajdzie Warszawskim Castrol. W biurze imprezy zgłosiło się 33 kierowców, zaś przez sito badania technicznego przeszło 74. w tym kilkunastu z zagranicy. Wśród zaproszonych gości nie było jednak żadnego znanego zawodnika. W tym samym bowiem terminie przeprowadzona została także eliminacja mistrzostw RFN. Dlatego też od początku do końca ton nadawali zawodnicy polscy.

Impreza skupiła na starcie całą krajową czołówkę. W kilku klasach nie rozstrzygnięto jeszcze klasyfikacji mistrzostw Polski. Zawodników jednak przyciągnęły nie tyle punkty, co główna nagroda, ufundowana przez FSO — Polonez. Nie żadna asygnata, lecz czysty, „żywy” samochód. Sadze, że ów fakt spowodował, iż rywalizacja była niezwykle zacięta i rozbudziła nawet niezdrowe emocje.

Dobór trasy utrudnił jeszcze konkurencję. Deszcze, które lały przez kilka dni poprzedzających rajd spowodowały, że drogi, szczególnie o nawierzchni szutrowej, stały się trudno przejezdne.

Po przejechaniu kilkudziesięciu samochodów trasy odcinków specjalnych zmieniły radykalnie swoją charakterystykę. Okoliczności te spowodowały, że metę osiągnęło tylko 30 samochodów.

Po raz pierwszy od wielu lat warszawscy kibice mieli okazję osładać próbę wyciągowa (na ulicy Sanguski). Szybka trasa dostarczała widzom wielu emocji. Nie zawsze to, co widowiskowe musi być najsukuczniejsze. Tym razem jednak okazało się, że Janusz Szerla łączy wszystko. Jeździł chyba najpóźniej — lubię jeździć dla ludzi — powie później. To nie była jednak tylko popisowa jazda dla kibiców. Janusz Szerla pojechał również najszybciej. Otrzymał za swój pokaz sporo oklasków.

O 4 sekundy wolniejszy był Lech Orski na VW Golf GTI, a trzeci czas ze stratą do prowadzącego 5 sek. uzyskał Marian Bublewicz na Polonezie 2000 turbo. Kilkusekundowe różnice dzieliły następnych kierowców — z RFN W. Schewe na Oplu Manta, Andrzej Koper na Renault 11 turbo oraz inna załoga z RFN Rumpfkell-Gartner na Oplu Asconie.

Po zakończeniu tej próby rozpoczęła się prawdziwy rajd. Najpierw z powodu braku zabezpieczenia odwołano drugi odcinek specjalny.

Janusz Szerla objął prowadzenie już po pierwszych próbach. Tuż za nim plasowali się Andrzej Koper z Krzysztofem Gehorysem na Renault 11 turbo i Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim na Renault 5 GT.

To była czołowa trójka. Tuż za nią jechał prowadzący w klasyfikacji generalnej mistrzostw Polski Mariusz Kostrzak z Markiem Augustynem na Toyocie Corolli.

Po 19 odcinkach specjalnych na czele znajdował się Błażej Krupa, który prowadził jeszcze przez 5 prób sportowych. Niestety awaria tylnej lewej półoski wyeliminowała lidera. — Tak chciałem wygrać ten rajd — powiedział Błażej Krupa w czasie rozdania nagród — dawno mi już tak nie zależało na zwycięstwie, taka awaria przydarzyła mi się natomiast po raz pierwszy.

— Mnie zaś po raz czwarty w tym sezonie — powiedział Andrzej Koper przysłuchujący się rozmowie. — Mnie również zdefektowała tylna lewa półoska; to zdumiewające, ale ja miałem awarię 300 metrów przed Błażem. To chyba jest jakaś wada materiałowa.

W ten właśnie sposób skończyły się losy dwóch „renówek”.

Wcześniej z powodu awarii silnika przestał jechać jeden z faworytów, Marian Bublewicz.

W tej sytuacji Janusz Szerla nie zagrożony z kłumunutową przewagą zmierzał do mety.

★
DO BIURA PRASOWEGO docho-

dziły z trasy niepokojące meldunki. Na odcinku specjalnym oznaczonym numerem 15 Janusz Szerla wyleciał z trasy. Autem zatarasował drogę. Z tego powodu wiele innych samochodów nie mogło przejechać odcinka. Organizator podjął jedyną w tej sytuacji możliwą decyzję — anulował próbę.

Taka decyzja nie przypadła jednak do gustu innym zawodnikom, którzy stwierdzili — mówiąc ogólnie — że Szerla nie zachował się poprawnie. Posadzono go o umyślnie tarasowanie drogi. Debaty, dyskusje trwały do późnej nocy, długo po przyjechaniu na metę.

Dyskutowano i liczono. Mariusz Kostrzak poczuł się najbardziej pokrzywdzony anulowaniem odcinka i zgodnie z obyczajem złożył stosowny protest.

Po debatach zdecydowano, by przywrócić wyniki kwestionowanego odcinka. Tak też uczyniono, dodając innym różnicę wynikającą z wyliczeń procentowych. Janusz Szerla złapał zaś karę, która zepchnęła go w klasyfikacji generalnej z pierwszego na piąte miejsce.

Nie byłoby w tym nic dziwnego — takie rzeczy zdarzają się na rajdach — gdyby nie atmosfera jaka towarzyszyła tej sprawie. Huczało jak w ulu. Wspomniano przy tej okazji odcinek stare grzeszki fabryki. Tym razem nie dopuścimy do niesprawiedliwości — pokrzykiwano. Okazało się jednak, że przyznanie Kostrzakowi pierwszego miejsca uspokoiło raj-



Mariusz Kostrzak i Mariusz Augustyn mieli kilka powodów do radości — wygrali 20 Międzynarodowy Rajd Warszawski Castrol, zdobyli tytuł mistrzostw Polski w klasyfikacji generalnej i otrzymali w nagrodę Poloneza.

Fot. „PS” Andrzej Bienkowski

dowy świątek. Lecz nie na długo, bowiem szef zespołu AK Rzemieślnik oświadczył publicznie, że to co się działo na badaniu technicznym wola o pomstę do nieba. Okazało się, że kompetencje komisarzy są żadne. Oczywiście nie był to atak na organizację imprezy ani na Automobilklub Warszawski, lecz podkomisie rajdową przy Zarządzie Głównym PZM.

Sportowo jednak impreza była bardzo udana, choć przed rajdem mówiono o złym doborze trasy i za szybkich przeciętnych na odcinkach specjalnych. Po pewnych korektach obniżono średnie i uspokojono tych, którym szybko przejazdy niezbyt odpowiadają. Niestety, jeszcze raz się okazało jednak, że ludzki wysiłek, ogromne środki mogą być zmarnowane, gdy w grę wchodzi niekompetentni działacze. Dlatego też rozdanie nagród, opóźnione prawie o dwie godziny, było widowiskiem niesmacznym. Niektórzy kibice i zawodnicy głośno protestowali przeciwko, ich zdaniem, niesprawiedliwemu podziałowi nagród fundawanych.

Sympatycznym natomiast wydarzeniem było Kryterium Asów, przeprowadzone przez byłego wielolet-

niego komandora Rajdów Warszawskich Jana Bronikowskiego. Pod Stadionem X-lecia w niedzielę spotkali się byli zwycięzcy tej imprezy, piloci i zawodnicy, którzy pisali historię Rajdu Warszawskiego: Jerzy Bachtin, Tomasz Ciecierzński, Błażej Krupa, Andrzej Koper, Adam Wędrychowski, Maciej Stawowiak, Ryszard Zyszkowski i Dominik Myrdarski.

Okazało się, że dawni mistrzowie nie zapomnieli jak się sportowo jeździ. Kibice zaś mieli nieco radości.

Slalom — bardzo szybko zresztą — wygrał po dwóch przejazdach Tomasz Ciecierzński.

Wyniki rajdu: 1. M. Kostrzak — M. Augustyn — Toyota Corolla; 2. B. Caldevey — H. Rautenberg (RFN) — Ford Sierra 4x4; 3. F. Kissel — K. Hopfe (RFN) — Toyota; 4. R. Chalas — Z. Atłowski — Fiat 1600; 5. J. Szerla — M. Oziebło — Polonez 2000; 6. H. Helle — K. Richardt (Dania) — Opel Manta; 7. R. Adamek — Z. Baran — Polonez 2000; 8. K. Holowczyce — M. Omelańczyk — Fiat 125; 9. A. Białowas — J. Sekowski — Polonez 2000; 10. P. Kufrej — A. Ziomber — FSO 1600.

Jerzy Jankiewicz