

DARNICHE MACHE BEZKONKURENCYJNI



Uwaga na nr 2! Już po kilku odcinkach spożył ten samochód (Lancia Stratos) był najpopularniejszy w rajdzie. Za kierownicą B. DARNICHE — mistrz Europy. Na zdjęciu: Lancia Stratos na pełni wycieczkowej pod Sobótką.



Francuska ekipa P. Chardonnet ma powód do radości. Na mecie na Stadionie Olimpijskim B. DARNICHE odkorkowuje tradycyjnego szampa.

Grupa IV klasa I. 1) B. Darniche, A. Mache (Fr.), 2) A. Zanini, J. Petisco (Hiszp.), 3) S. Canellas, D. Ferrater (Hiszp.).

Grupa II, klasa 8. 1) E. Krupa, P. Mystkowski (Polska), 2) S. Wolkowicz, W. Moskowski, klasa 5-7. 1) V. Blahna, L. Hlavka (CSRS), klasa 1-2. 1) E. Galle, W. Kiesling (NRD).

Grupa I: klasa 9-13. 1) G. Colson, A. Lopes (Belgia), klasa 8. E. Wozowicz, W. Wozowicz (Polska), klasa 5-7. 1) D. Heimburger, R. Weitz (NRD).

Fuchar Pokoju i Przejazdów: 1) V. Blahna, L. Hlavka (CSRS), 2) W. Havel, M. Volanka (CSRS), 3) S. Wolkowicz, W. Moskowski (CSRS). Drużynowo Fuchar Pokoju i Przejazdów wygrał zespół czesko-słowacki składający się z 13 osób.

Przyjeżdżali na metę na Stadion Olimpijski zmęczeni, ale zszczęśliwi. 1327 km jazdy po dołnośląskich trasach to wielki wyczyn. Na rajdowców czekało kilka trysecy kibiców, dla których późna nocna pora nie była żadną przeszkodą. Strzelili korki szampa. Na cześć zwycięzcy Francuz B. DARNICHE i jego pilota A. MACHE.

XXXVII Samochodowy Rajd Polski stał się już historią, ale jego przebieg wart jest komentarza. Z 23 samochodów, które startowały do mety dojechało 34. Już to świadczy choćby o trudności tej imprezy. Prowadząca załoga francuska była nie zagrożona i od 7 odcinków specjalnych stale zwiększając przewagę nad grupą pościgową. Później do walki wchodziły się rewelacyjne Skody 130 RS, które w ostatnich rajdach Monte Carlo również zwróciły uwagę fachowców. Mocno naciskali Hiszpanie spod znaku Seat'a. Po całej dzielnicy trzymali się w pierwszej fазie. Później zaczęły mnożyć się defekty. W sumie więcej spodziewano się po naszych zawodnikach. To prawda, że zwyciężę prześladował pech. J. Landsberg i M. Muszyński, którzy w dotychczasowych eliminacjach spisywali się najlepiej i polskich rajdowców wiodł w walce z czółowką do połowy rajdu. Mieli jednak kłopoty z hamulcem, wypadli z trasy i po przewrocie na dach musieli zrezygnować z dalszej jazdy. Nikomu się nie nie stało. Ekipa fabryczna prześladowała różnorodnie kłopoty sprzętowe. Rajd wykazał, że mamy dobrych kierowców, ale niestety nie mają oni na czym jeździć. Dla polskiej mania można dodać, że A. Lubiak z Włocławki ukończył rajd na małym fiacie 126p, co wywołało zrozumiałą sensację!

Wyniki XXXVII Rajdu Polskiego. Klasyfikacja generalna. 1) B. Darniche — A. Mache (Francja) na Lancia Stratos 18674,8 pkt., 2) A. Zanini — J. Petisco (Hiszpa.) na seacie 124/1800 — 19508,1 pkt., 3) V. Blahna — L. Hlavka (CSRS) na Skodzie 130 RS 19874,3 pkt., 4) E. Krupa — P. Mystkowski (Polska) na RS alpine 20145,3 pkt., 5) J. Sevelinge — A. Jeannardi (Francja) na Opel kadet GT/E, 20270,1 pkt., 6) G. Colson — A. Lopes (Belgia) na Opel kadet GT/E 20383,6 pkt., 7) S. Canellas — D. Ferrater (Hiszp.) na seacie 124/1800 20388,4 pkt., 8) S. Wolkowicz — T. Janacek (CSRS) skoda 130 RS 20410,4 pkt.

Widziane od strony rajdowych kulis

PROSZĘ SIĘ NIE DENERWOWAĆ...

Agregat wielkiej polowej radiostacji szumiał na Stadionie Olimpijskim nierzadym natrętnym bąk. Przez 36 godzin płynęły meldunki z różnych stron Dolnego Śląska, gdzie w deszczu i słońcu, mgie i rzadkich okresach dobrej pogody toczyła się walka kierowców o punkty do mistrzostw Europy.

Rajd Polski, wielki mityng kierowców z całego kontynentu, konglomerat różnokolorowych wozów, mniej lub bardziej znanych marek był przez dwa dni centrum zainteresowania sportowców kibiców. Dwie doby spędziliśmy za kulisami rajdu. Widać kierowców wyjeżdżających na trasę, czyściutkich, wypucowanych, później tych samych wracających do bazy ostatekmi sil w poetyckich samolotach w wyścigach komputera, „Słowa, rajdy” kierowcy się zazwyczaj z piknikową wyprawą w relaksowym tempie na zieloną trawkę. Może kiedyś tak było. Teraz rajd to więcej o tyle wariacki, że rozgrywa się w trudnych warunkach, na lesnych odcinkach, gdzie jedzie się tak jak zapisał to w czasie treningu pilot: „na lewo zakręt, teraz 100 m prosto i znów luk. Gaz do deki!”

„Lancia Stratos” to istny bold, nie nadający się wcale do normalnej, drogowej eksploatacji. Rajdowa Formula 1.

Z usmiechem pobłażania patrzyli obserwatorzy na popularne „Flaty 126p” jak grznie upstrzone namiętnymi wyciekami benzyny. „Lanciam” trochę z przekor, gdyż nie ta sama klasa i nie ta moc silnika. A jednak „maluchy” dojechały do mety etapu. Pod maską miały więcej koni mechanicznych, niż normalny wóz z Polmoabytu.

Rajdowa mania pracująca bezbiednie. Komputer przetwarzał informacje podawane przez radiostację, w burze prasowym przyszybywało na tablicach cyfr. 89 dziennikarzy z kilku krajów wyjeżdżało lub wracało się tak jak zapisał to w czasie treningu pilot: „na lewo zakręt, teraz 100 m prosto i znów luk. Gaz do deki!”

na trasę. Fernandez, Canellas byli tymi, którzy przez dobre deptali liderowi po piętach. A kiedy się zmęczeli, a wozu odmownie posłuszeństwa do ataku przystąpił Czechosłowacy na „Skodach 130 RS” wybitny fachowiec rajdowy strażownik zmiłom swawarskich, angielskich, francuskich i zachodnioeuropejskich Martin Holms patrząc na zmniejszający się układ cyfr powiedział w pewnym momencie:

„To jest niezwykłe! Proszę popatrzeć na Blahne i Hlavke. Przecież ich „Skoda” wygrza w „Lancii” Darnicha. „Seatem” Zaniniego! „Fordem Escortem” Fernandezem! Kierownik Hiszpanów, kiedy to zobaczył aż zaleciał na zamarwienie. Na naszych szosach zaczął się więc sprządać samochód o którym do tej pory mówiono z pewnym niedowierzaniem. Wszak „Skoda” to chuchro w porównaniu z „Lancia Stratos” przypominająca cokolwiek... No cóż, można tylko pozazdrościć asystom. Mają świetny samochód i nie mniej udaną motocykl żużlową z 4-zaworową głowicą Jaz D 804. Jedno jest pewne: Nasz kierowcy w najbliższych latach nie będą sobie spokój z Lancią. Za miesiąc jest już lepszy wóz i to nie są dolary.

Rajd to jednak nie tylko poleciek samochodów, ale i obustugujący ich ludzi. Mieli oni różne okazy, dobre i złe. Pogoda też miała wpływ na ich porzucania, często nawet wrecz niezrozumiale, coż może się tragicznie. Wzruszające wrażenie wywarła na wszystkich śmierć bułgarskiego kierowcy Borisa Radickowa. Przeszarżował na odcinku specjalnym w pobliżu Miedziasia. Jazda z ogromną szybkością minął metę odcinka, znak stop w pewnym momencie naślana na hamulec tak gwałtownie, że prowadzony przez niego Waz wpadł w poślizg na drodze rosło drzewo. Cudem ocalał pilot, którego odwieziono do szpitala w Ładku. Tam trafił również dwaj Francuzi Andre Kempf i Roland Spitz. Opel Ascona wywnękała się spod ich kontroli, kolejni znaleźli punktu zacczenia na glinie zmieszanej z liźliwem. Był więc słany na wszystkich białek rajdowych, wystartował helikopter. Ekipa bułgarska nie przestąpiła do drugiego etapu, a na uroczystości pogrzebnej znak zespołu przewieziano wóz czarna szarfa. Piszę o tym w fatalnym nastroju. Wszak smert to radość życia. Zaledwie trzecia część wozów, która wystartowała dojechała do mety. Nikt nie powie więc, że Dolny Śląsk ma łatwe szlaki dla samochodów wielkiej imprezy. Przejechaliśmy na rajd odcinkach, pod narosałami nustrami, nieprzemakalnych płaszczy. Nagroda była dla nich satysfakcją i kolorowy kapelusik. Wielki jest czar motorczyści i ich bohaterów. Spotykaliśmy w czasie rajdu różnych ludzi. Jednych fascynowały tylko samochody, innych wyłącznie kierowcy. Byli hobbisi szierający natepli i znaczki. Byli i ryzykanci szczególnie w rejonie Dusznik, którzy ustawiali się na lukach akuratnie w tych miejscach, gdzie wóz mógł zarzuć i wpaść na nich. Spotkali też dwie szalejące warszawskie reporterki, młde dziewczyny, które zwały się na kolekcjonerkami plotek i tzw. smaczków wielkiej imprezy. Przejechaliśmy na rajd nie wiedząc co to w ogóle jest. Może z tego wynikać wspaniała zabawa. Niektórzy się jednak boją że dziewczęta nie odróżnią komandora od rajdowca, a komisarza od serwisowej obsługi.

M. BILEWICZ

Przez długi czas hiszpańska załoga B. FERNANDEZ — A. DOURAL była w statym pościgu za liderem. Jednak Ford Scort RS 1800 (na zdjęciu) nie dojechał do mety.



Fot. A. Konarski

Ciekawostki
Ciekawostki...

◆ B. Darniche po przejeździe mety tak ocenił rajd. Trasa była bardzo ciekawa, ale nie specjalnie trudna. W sumie raz jak na mistrzostwa Europy. Przejechaniem do Polski nie tylko po to — aby zapamiętać sobie już ostatecznie mistrzostwo Europy, ale chętnie poznać Dolny Śląsk i rajd o którym wiele słyszałem. Szkoda tylko, że zamiast zbyt słabą konkurencją.

◆ Wśród 34 sklasyfikowanych załóg znalazła się jedna warszawsko-turczańska R. Płucha — H. Krokowczyk na fiacie 126p. Już samo ukończenie rajdu jest dla niego sukcesem, ale p. Krokowczyk cieszący się opinią bardzo dobrego pilota narekał nieco: Gdyby tak mieć nieco szybszy i mocniejszy samochód.

◆ Jednym z najpopularniejszych działaczy rajdu był jego ułecokomandor organizacji J. Borawiec. Jako żeż zapotrzebował, kierujący receptą, różnymi słowami i transportem zyskał sobie szczerą sympatię zarówno zawodników jak i dziennikarzy, którzy nadążający iernie zjawiali się w Wrocławcu.