



(Korespondencja własna P. z Rumunii)

POLSKIE FIATY REWELACJA RAJDU DUNAJU!

TO JEDEN Z NAJTRUDNIEJSZYCH rajdów samochodowych w Europie. Imprezie tej rocznie patronuje któraś z większych firm olejowych. W tym roku — ELAN. Trasa przebiegała przez Austrię, Jugosławię do Rumunii. Łącznie około 3 tys. kilometrów. Było na niej 10 odcinków specjalnych, które miały decydujący wpływ na ostateczną klasyfikację.

Dlaczego ten rajd zaliczany jest do bardzo trudnych? Duża ilość odcinków dziurawego szutru, długość trasy, wreszcie udział wielu dobrych kierowców z całej Europy wpływa na taką właśnie opinię.

Tego roku na starcie stanęło 59 kierowców, ukończyło — tylko 12. To jest chyba najlepszy dowód jak trudna jest ta impreza i wobec tego

należy bardzo wysoko ocenić wyniki polskich zawodników.

Sobiesław Zasada zajął drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, jeszcze bardziej zwiększając swoje szanse na zdobycie po raz trzeci tytułu mistrza Europy (byłby to wypadek bez precedensu w tej dyscyplinie sportu). Miał duże szanse na wygranie imprezy. Niestety, pechowy defekt aparatu zapłonowego w jego BMW 2002 TI Alpine na pierwszym odcinku specjalnym w Rumunii spowodował stratę 7,45 min. do Austriaka Jangera.

Odtąd zaczęła się dramatyczna walka Zasady z Austriakami Jangerem i Poltingerem. Na każdym następnym odcinku specjalnym Polak zmniejszał różnicę, dzielącą go od Austriaków, by w efekcie końcowym zająć drugie miejsce za

NA ZDJĘCIACH: po lewej — widok na starą część miasta Brasov, gdzie była baza Rajdu Dunaju. Po prawej — samochód pary Zasada — Bień (BMW 2002 TI Alpine) oraz nasz fiat z załogą Mucha i Krupa (widać mocno uszkodzoną w wypadku maskę)

(fot. J. Brodacki)

Jangerem tylko kilkunastoma sekundami.

Zasada (jego pilotem był Marian Bień), udowodnił, że jest jednym z najlepszych aktualnie kierowców w Europie. Austriacy aż piali z zachwytu, gdy Zasada pokonywał poszczególne odcinki specjalne!

Osobny rozdział w tegorocznym Rajdzie Dunaju należy się znakomitym polskim fiatom. Wśród 12 samochodów na mecie były aż dwa fiaty. To sukces tego samochodu!

Polski przemysł motoryzacyjny zaczyna wyrównywać niedociągnięcia minionych lat. Fabryka na Żeraniu coraz bardziej interesuje się sportem, wiedząc doskonale, że dobre wyniki tego polskiego samochodu w rajdach, będą miały duży wpływ na jego popularność i co za tym idzie na zwiększenie eksportu polskich wozów.

Oczywiście początki były bardzo trudne, ale ostatnio wiele w polskim fiacie zmieniło się na lepsze! Ósme miejsce Muchy i Krupy oraz dziewiąte Zyszkowskiego i Mystkowskiego to największy dotychczasowy sukces polskiego samochodu. Jest to również dowód, że polski fiat może być także całkiem dobrym samochodem rajdowym.

Gdyby nie pechowy wypadek Muchy na jednym z etapów i strata z tego powodu 2 minut, miałby on szansę na za-



jęcie piątego miejsca w klasyfikacji generalnej. Mimo tego że później bardzo dobrze pojechał na odcinkach specjalnych nie udało mu się już nadrobić tej straty.

Trzeci polski fiat, biorący udział w rajdzie z załogą Oczkowski — Spychalski, zmuszony był wycofać się na terenie Jugosławii, z powodu urwania walu.

Mocno poprzędno krytykowany serwis z Żerania w tym rajdzie spisywał się nadszpedzanie dobrze. Wszyscy polscy zawodnicy byli z niego zadowoleni. Duży wpływ na dobre wyniki Polaków miała znakomita organizacja kierownictwa polskiej ekipy w osobach prezesa ZO PZM w Krakowie mgr inż. Mieczysława Kamińskiego i naszego czołowego zawodnika rajdowego Ryszarda Nowickiego.

Dla dopełnienia dużego sukcesu polskich kierowców należy dodać, że zespołowo VIII Rajd Dunaju wygrał zespół polski. Tak dobrego wyniku polskich kierowców w rajdach zagranicznych dawno już nie notowaliśmy.

Dużo krytycznych uwag pisze się pod tytułem organizatorów rajdów samochodowych, np. ostatnio — Rajdu Polskiego. Szkoda, że nie było na Rajdzie Dunaju ani jednego polskiego dzienni-