

RAJD jak za dawnych lat

BYŁ TO bezsprzecznie najlepszy Rajd Polski ostatnich lat – taka zgodna opinia panowała w stolicy Dolnego Śląska wśród uczestników, obserwatorów, kibiców rajdów samochodowych. Mimo że ze zmniejszonym współczynnikiem, mimo że po trzech latach przerwy, mimo że przeprowadzony znacznie oszczędniej – był jednak 41 Rajd Polski imprezą godną pochwały. Jego organizatorzy – Automobilklub Dolnośląski i Automobilklub Sudecki potrafili przygotować imprezę na przyzwoitym europejskim poziomie. Ponieważ rajd stanowił jedną z eliminacji (przedostatnią) tegorocznego wydania Pucharu Pokoju i Przyjaźni zjechały do Wrocławia ekipy najlepszych rajdowców państw socjalistycznych (za wyjątkiem Rumunii), pojawiło się jakby trochę z niedowierzaniem – kilka ekip z Belgii, Szwecji, Francji, RFN – łącznie na starcie zameldowali się kierowcy z 10 państw. Był to pierwszy sukces, jako że o ewentualnym podwyższeniu współczynnika w przyszłym roku decyduje przede wszystkim frekwencja na poprzedniej imprezie.

Nasza czołówka właściwie w komplecie, kto się liczy w rajdach znalazł się na starcie we Wrocławiu. Ponieważ zakładano, że rajd nie będzie jednocześnie eliminacją mistrzostw Polski, liczbę naszych uczestników ograniczono, może nawet zbyt drastycznie; wobec niezgłoszenia się na starcie kilku zapowiadanych ekip, przed organizatorami stało widmo niezaliczenia zawodów jako eliminacji mistrzostw Europy (minimum 50 ekip). W sumie jednak było ich na starcie 54, a więc wszystko było w normie.

Zawodnicy wyruszyli z Wrocławia na trasę, liczącą blisko tysiąc kilometrów, z czego na 31 odcinkach specjalnych o łącznej długości 364 km trwała przez dwa dni prawdziwa sportowa rywalizacja. Trasa była urozmaicona – około 80 kilometrów prowadziła nawierzchniami szutrowymi, reszta to znane dolnośląskie asfalty; jako trzeci odcinek specjalny zawodnicy musieli pokonać 5 okrążeń zaimprovizowanej trasy wyścigowej w miejscowości Sobótka.

Zgodnie z regulaminem po 12 godzinach jazdy należy się jadącym przerwa i taką chwilę relaksu zawodnicy mieli zapewnioną w Bielawie w ośrodku nad najbliższym zalewem.

Nie mógłby się odbyć Rajd Polski, gdyby nie padał deszcz. Tak było i tym razem: gdy ostatnie samocho-

dy kończyły okrążenia trasy w Sobótce zaczęło padać i tak padało właściwie przez całą noc, ale drugiego dnia imprezy zawodnicy kończyli jazdę przy pięknej słonecznej pogodzie.

Wyczuwało się, że dolnośląscy kibice są spragnieni widoku sportowych samochodów, bowiem zarówno przy wyjeździe na trasę we Wrocławiu jak i przy powrocie na metę samochodom asystowały tłumy; tak samo było na trasie większości odcinków specjalnych, łącznie z Sobótką, w której wyścig oglądało blisko 10 tysięcy widzów. Rajdy nic nie tracą na popularności!

Walka o prymat toczyła się pomiędzy belgijską załogą Drogomans-loosten w Porsche 911, szwedzką Carlsson-Mellander w sportowej Mazdzie RX-7, Węgrami Ferjanczem-Tandari w Renault 5 Turbo oraz całą plejadą coraz lepiej spisujących się sportowych Ład VFTS grupy B. Chciały się do tej czołówki przemieszczać również i polskie rajdowe Polonezy 2000, ale kryzys sprzętu fabrycznego FSO trwa nadal i najpierw załoga A. Polaka a później M. Bublewicza wypadły z rajdu, wobec defektów technicznych, co staje się już nagminne w samochodach FSO w ostatnich rajdach. Brał też udział w imprezie po długim okresie przerwy Rafał Krupa, testując w warunkach rajdowych nowy model Renault 11 Turbo grupy A, ale zbyt szybko przejął się rolą samarytanina, pomagając na jednym z odcinków specjalnych w wypychaniu z rowu załogi zagranicznej, w efekcie spóźnił się na punkt kontroli czasu i przestał liczyć się w czołówce. Zupełnie inaczej pojechał Andrzej Koper, który mocno już zdezelowaną Renault 5 Alpine ukończył imprezę i to na doskonałym trzecim miejscu, co zapewniło mu prowadzenie w tegorocznej edycji PPIP. Gdy wypadły z rajdu dwa fabryczne Polonezy 200 i FSO 1600 Józefa Ważnego, nasz zespół narodowy przestał się liczyć i przystąpił do wywalczenia na własnych śmieciach drugiego miejsca w rozgrywkach pucharowych.

Ponieważ już na początku imprezy odpadł A. Ferjancz zaś na jednym z ostatnich odcinków specjalnych belgijskie Porsche 911 opuściło trasę (przy wyprzedzaniu znacznie wolniejszej Skody 120 LS) rajd wygrała aż o 14,5 minuty załoga szwedzka Carlsson-Mellander. Drugie miejsce zawodników radzieckich Wukowicz-Zwingewits w Ładzie VFTS nie było dla

nikogo zaskoczeniem i jedynie można pozazdrościć tak wyrównanego poziomu drużyny, której zawodnicy kolejno wygrywają poszczególne eliminacje pucharowe. Zrozumiałe, że w takiej sytuacji zarówno w zespołach narodowych jak i w Pucharze Pokoju i Przyjaźni triumfowali rajdowcy z ZSRR, umacniając się zdecydowanie w przodownictwie w rywalizacji naszych krajów. Dla nas pozostała satysfakcja, że zorganizowaliśmy dobrą imprezę.

STANISŁAW SZELICHOWSKI
Fot. Robert Magiera

WYNIKI

41 Rajd Polski – Wrocław 6–8 lipca 1984 – eliminacja mistrzostw Europy ze wsp. 2 – VI el. Pucharu Pokoju i Przyjaźni

Klasyfikacja generalna

1. K. Carlsson–B. Mellander (S) Mazda RX-7 – 3 h 43 m 28 s; 2. (1 m. w PPIP) S. Wukowicz–A. Zwingewits (SU) Łada VFTS – 3 h 58 m 35 s; 3. (2) A. Koper–K. Gęborys (PL) Renault 5 – 4 h 02 m 44 s; 4. (3) W. Moskowski–A. Girduškas (SU) Łada VFTS – 4 h 04 m 22 s; 5. R. Petkow–N. Nanczew (BG) Nissan 240 – 4 h 08 m 29 s; 6. (4) E. Tumaevičius–P. Videika (SU) Łada VFTS – 4 h 08 m 51 s; 8. W. Polak–M. Bajorska (PL) Talbot TI – 4 h 11 m 37 s; 9. (6) P. Przybylski–M. Sadowski (PL) FSO 1600 – 4 h 13 m 22 s; 11. B. Wozowicz–J. Wojciechowski (PL) Ford Escort MR – 4 h 15 m 28 s; B. Krupa–P. Mysłkowski (PL) Renault 11 Turbo – 4 h 21 m 55 s.

Klasyfikacja narodowa

1. ZSRR – 12 h 11 m 48 s; 2. Bułgaria – 12 h 32 m 02 s; 3. Polska – 12 h 36 m 16 s; 4. CSRS – 13 h 31 m 55s.

Klasyfikacja Pucharu Pokoju i Przyjaźni

1. ZSRR – 8 pkt; 2. Bułgaria – 24 pkt; 3. 33 pkt; Inne zespoły zostały zdekompletowane.

Po 6 el. PPIP

zespołowo: 1. ZSRR – 40 pkt; 2. CSRS – 27 pkt; 3. Bułgaria – 25 pkt; 4. Polska – 19 pkt; 5. NRD – 16 pkt; 6. Węgry – 10 pkt; 7. Rumunia – 7 pkt.
indywidualnie: 1. A. Koper – 223 pkt; 2. S. Hristow – 217 pkt; 3. J. Trajbald – 181 pkt; 4. Z. Pipota – 163 pkt; 5. J. Ważny – 152 pkt.