

## Człowiek o urodzie południowca tuż po wyjściu z samolotu wykazuje nerwowość i temperament.

GXIII

### Kręci się nerwowo, wyciąga szyję z kołnierzyka koszuli, wyjmując papierosy, częstuje swoich polskich współtowarzyszy podróży, pyta jak smakują Rothmansy, „Nieźle, co?”.

Przed dworcem czeka na nich kierowca w czapeczce z daszkiem i emblematem „Rothmans-racing”. „Nieźła czapka, he?” Wszyscy się śmieją. „A gdzie kombinezon?” „Nie dostałem”, brzmi odpowiedź. „Niedopatrznie, załatwimy natychmiast”. Na frontonie najlepszego wrocławskiego hotelu transparent z nazwą dość popularnych papierosów z tak zwanego drugiego sektora, parasole, dwie stosownie wymalowane renówki blokują drzwi. Nikt zresztą już do hotelu nie podejźdza. Na parkingu tłum samochodów. W prawym rogu Belga, konkurencyjna wytwórnia papierosów, dalej Mazda – team, serwisy węgierskie, bułgarskie, radzieckie, co pewien czas ryknie silnik, a wokół mechaników grzebiących pod pokrywami zbierają się tłumy dzieciarni. Rajd samochodowy. Rajd Polski. Po trzech latach! Ponownie organizowany. Przy nazwie imprezy dwie skromne gwiazdeczki. Rajdy jak hotele, im lepsze i ważniejsze, mają więcej gwiazdek. Na rajdzie czterogwiazdkowym, który był ostatnim przed kryzysem paliwowym w Polsce, również organizowanym we Wrocławiu, Hiszpan Zanini walczył o punkty do mistrzostw Europy kierowców i była to porywająca walka. Od czasu mistrzostw świata producentów, ciężar zainteresowania zarówno publiczności jak i kierowców przejął właśnie te imprezy, co jest zrozumiałe samo przez się, skoro sport sa-

bowany przez firmę Marlboro. Kieliszek szampa, trochę drobiągów a za parawanem zmasowane uderzenie przed sympozjum w salach recepcyjnych z konferencją wyjazdową, do pobliskich ośrodków hotelowo-gastronomicznych.

Ważniejszy był dla nas wszystkich powrót Błażeja Krupy po przeszedł półrocznej nieobecności. Zostawmy jego kłopoty ze spalonym samochodem i odszkodowaniem. Krupa, przedstawiciel koncernu naftowego „Elf”, do niedawna kierowca fabryczny Renaulta, narzekający nieco na zdrowie, na propozycję Rothmans zgodził się wsiąść do seryjnej Renówki „jedenastki” i tak jak Węgier Atilla reprezentować ich barwy. Nie był to powrót wspaniały. 250-konny silnik samochodu Ferjanca rozsyłał się po drugim odcinku specjalnym, chociaż obiecywaliśmy sobie wszyscy wiele po jego starcie, tym bardziej, że czwarty był w rajdzie Costa Brava, piąty w Złoty Piaskach i pierwszy w Rajdzie Dunaju. Wściekły Węgier wrócił do hotelu i zamknął się w pokoju wraz z kontenerkiem płynu łagodzącego jego cierpienie. Załoga polska natomiast zdążyła do mety cicho, w miarę szybko, na ile pozwalał niezbyt mocny stuściokonny silnik i jadąc konsekwentnie, nie szarżując, dojeżdżały do mety, między innymi również dlatego, że konkurencji się wykruszyli. Znałem Krupę dobrze w okresie,

kilka minut. Podobnie nie wytrzymał trudów imprezy silnik kierowcy uważanego za najlepszego rajdowca Polski – Mariana Bublewicza. „Bubel” przez ostatnie dwa lata poczynił ogromne postępy, stał się kierowcą dojrzalszym, szybkim, a zarazem nie szarżującym. Drobny defekt w układzie chłodzenia już na początku rajdu, pociągnął dalsze konsekwencje i na kilka odcinków przed metą nadwątlona uszczelka głowicy silnika przestała zupełnie spełniać swoją rolę. Wycofali się zresztą w dobrym towarzystwie – Roberta Droogmansa i Renny loostena na Porsche 911 SC-RS. Belg jeżdzący zawodowo, nie krył, że samochód, o czym świadczą oznaczenia, jest przygotowany wysmienicie i ma ogromne możliwości. W tym rajdzie mogła zagrozić im tylko Mazda RX-7, z silnikiem Wankla, ponad trzystukonna i dopracowana w każdym calu. Wirujący tłok tego samochodu, 1300 ccm mnożone przez dwa, dawał wspaniałe przyspieszenie i Belgowie dobrze musieli się namęczyć, żeby sprostać dwóm młodym Szwedom pod wodzą starego mistrza Warmboldta, który był ich szefem ekipy. Oni zresztą z rozbijającą szczerością na konferencji prasowej, zapytani dlaczego nie udzielił pomocy Krupie, odpowiedzieli, że ich zawodowców nie stać na działalność charytatywną gdy liczą się sekundy wymierne w centach, centymach czy fenigach.

Belgijskie Porsche też przeżywało swoje złe chwile, liczba koni pod maską z trudem dawała się utrzymać, przez dwa etapy Belgowie jechali bez hamulców, mieli kłopoty z zawieszeniem, aż w końcu już w świetle dziennym, po paru piruetach na wąskiej sudeckiej drodze, wjechali tyłem do rowu tak skutecznie, że zniszczyli silnik, który jak wiadomo jest umieszczony w tym modelu właśnie z tyłu.

Co do polskich zawodników, to ogromnie imponował we mgle, deszczu i błocie Janusz Szlerka, zawodnik na jedynym dopuszczonym po długich dyskusjach w Głównej Komisji

JAN  
OKULICZ

# Tęsknota za... czterema gwiazdami

moichodowy opiera się przede wszystkim na finansach, a dopiero później na mistrzostwie w kręceniu kierownicą. „Trzeba zrobić rajd dwugwiazdkowy jak czterogwiazdkowy, żeby otrzymać trzecią gwiazdkę” – powiedział jeden z wicekomandorów rajdu. „I po to potrzebna nam jest reklama”.

Reklama właściwie potrzebna jest tylko dwóm sympatycznym i uśmiechniętym panom – Włochowi i Szwedowi. Oni zostali przystąpi przez międzynarodową federację sportu samochodowego, po to, żeby rajd obserwować i od ich opinii zależy trzecia gwiazdka. Pytanie jakie postawili obaj, niemal jednocześnie, łądząc w najlepszym wrocławskim hotelu „Wrocław”, który był bazą rajdu (1870 zł za pokój jednoosobowy bez śniadania tylko dla krajowca), brzmiało: czy „Rothmans” sponsoruje wasz Rajd? Nie sponserował, ale wrażenie zrobił. Dopiero kulisy obecności tej czwartej co do wielkości w świecie firmy wyrobów tytoniowych wyjaśniły zainteresowanie jej menedżerów polskim rajdem. Otóż po kilkunastu czy kilkudziesięciu parasolach reklamowych, czapkach i zapalniczkach wyrwanych trochę z gardła przez działaczy wrocławskich, przedstawieniu dwóch załóg – Atilli Ferjanca i Janosa Tandariego oraz Błażeja Krupy z Piotrem Mystkowskim, zainteresowanie rajdem jakby upadło. W pokojach gościnnych firmy Rothmans zbrali się szefowie oddziałów Pewexu i Białony i to oni byli głównym celem zabiegów zagranicznych biznesmenów. Impreza sportowa stała się bardziej środkiem niż celem. Tym szczególnie, że jest to wzór wypró-

gdy prowadził warsztat blacharski i doskonale jeździł na przygotowanych specjalnie samochodach, walczył z silniejszymi czasem przeciwnikami i wygrywał. Był niezwykle konsekwentny i ostry, zgadywał zamiary rywali. Tak więc gdy ostro hamował przy stojącej w rowie Mazdzie, samochodzie późniejszych zwycięzców rajdu i chwila tej słabości kosztowała go utratę drugiego miejsca, powinien pamiętać, że wyciąganie auta z rowu należy zawsze zaczynać od swójego samochodu, a jeśli konkurent jest mało elegancki, zbierać się do odjazdu bez udzielenia pomocy, należy złapać za kluczyki jego wozu, co przecież przerabiał kiedyś przed laty w Monte Carlo.

Najwięcej szans dawano załogom FSO na Polonezach i istotnie Adam Polak ze Zbigniewem Kabulskim mogliby w tym rajdzie przełamać swoją złą passę. Defekt specjalnej wysokości ciśnieniowej pompy paliwowej przekreślił ich szanse. Pech chciał, że wydarzyło się to na odcinku specjalnym, poza odcinkiem serwis wezwany radiem usunąłby to w

Sportów Samochodowych PZM, małym Fiacie 126p. I oto ten zawodnik, ścigający się w jednej klasie z samochodami do 1300 ccm, czyli Ładami, Skodami, Wartburgami, na odcinku nr 9; Młoty-Nowa Bystrzycka zajmuje drugie miejsce, o dwadzieścia sekund za Porschem, ale również o dwadzieścia trzy sekundy przed Polonezem Bublewicza! Może było to z góry, ponieważ silniczek o pojemności 650 ccm z trudem wioził to małe auto pod górę, ale jak dobrze taki wynik świadczy o kierowcy i jego talencie.

O innych polskich zawodnikach trudno mieć na ile jednego Rajdu Polskiego wyrobioną opinię. Stara Renówka ambitnie jeżdżącej załogi Koper-Gęborys nie daje zapewne szans na czołowe miejsca, bravurę prowadzący Talbot Wiktora Polaka, czy leciwy Ford Eskort-MR Bogdana Wozowicza, to samochody z innej epoki niż te „turbo” czołówki rajdu, a nawet Łady i Wazy zawodników radzieckich, doskonale przygotowane, wyposażone w olej i ogumienie. A podobno już w przygotowaniu jest nowa rajdowa Sko-



**W ostatnim Rajdzie Polskim nikt nie latał tak wysoko. Raczej spotykano się w wach. Naszym kierowcom życzymy po prostu wysokich lotów tak jak Brytyjkom na tym Escorcie i bardziej miękkich lądowań, mniej awarii pomp i zczelek.**



da, bardzo szybka i nowocześnie rozwiązana konstrukcyjnie. Polscy kierowcy niestety muszą zostać przy swoich Fiatach 1600, a w najlepszym przypadku Polonezach 2000, jeśli oczywiście takowe dla nich będą. Zainteresowanie i możliwości produkcyjne wyspecjalizowanej komórki Zakładu FSO sprowadzają się do liczby dwa, czyli dwóch samochodów wyposażonych w importowane podzespoły i utrzymywanych w stałej gotowości rajdowej, chociaż jak widać włoska uszczelka głowicy czy boschowska pompa wtrysku paliwa, też potrafią się zepsuć.

Rajd zorganizowany był dobrze i Szwed z Włochem wyglądali na ukontentowanych. O czym obserwatorzy ci napiszą w swoich raportach dowie się prezes PZM – Roman Pijanowski niebawem. Komandor Rajdu, specjalista od zagadnień porządku w ruchu drogowym spowodował, że zabezpieczenie było bardzo dobre, a jedna interwencja karetki pogotowia wezwanej na OS, sprowadziła się do wyciągania z rowu **Krupy i Mystkowskiego**. Co do spóźnienia rajdu i braku sędziów na jednym z szutrowych odcinków specjalnych, to polegało ono na tym, że samochód sędziów śpieszących na trasę, nie wytrzymał trudów tego odcinka i został w krzakach, a oni sami pomknęli dalej na piechotę. Trasa naszpikowana próbami z jazdą okrężną skróconą do minimum była bez wątpienia atrakcyjna, chociaż w nowych zaleceniach FIA, jej walory turystyczno-widowiskowe zupełnie się nie liczą. Ma mieć przewidzianą liczbę kilometrów i ilość odcinków. Impreza ma być

prowadzona sprawnie i była tak przeprowadzona. Doskonale działały systemy łączności zorganizowane przez wojsko, nie bronił się nie kłamał w biurze obliczeń komputer. Armia działaczy dolnośląskich z sąsiadujących województw na czas imprezy porzuciła swary spory, nie było więc żadnych wpadek. Najlepsza załoga dostała swój tysiąc dolarów przewidziany regulaminem i tego zazdrościli Polakom. Związkowi Motorowemu jeźdźcy, którzy też chcieliby mieć nagrody pieniężne, co jest u nich gwarancją bogatej listy startowej. Spieszę więc wyjaśnić, że w środowisku rajdowym, a szczególnie wśród zawodników zagranicznych, kwota taka nie powoduje ściskania krtań.

Przez ostatnie dwa lata działacze wrocławscy dla treningu do Rajdu Polskiego organizowali imprezy rajdowe w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni, więc nie wypadli z umiejętności. Co do paliwa, towaru w Polsce deficytowego i reglamentowanego, zużyto go w ilościach minimalnych jak na tak wielką imprezę, a że rajdowcy rumuńscy nie przyjechali, wygospodarowano pewne oszczędności, których pomimo zakusów różnych potrzebujących nie rozdysponowano. Startowało to zaledwie sześćdziesiąt załóg, z tego tylko kilkanaście liczących się, mniej było niż za zwyczaj samochodów serwisowych, a i tak wiele z nich warczało charakterystycznie dla diesli. Poważne oszczędności osiągnięto nie dopuszczając do rajdu rodzimych sto dwudziestek szóstek, zastaniając się regulaminem międzynarodowym. Różne są punkty widzenia na tę sprawę. Może słusznie „mali” mogą się ścigać tylko we własnym towarzystwie. Klasy markowe, mają dość satysfakcji w imprezach krajowych.

Co pewien czas dawały się słyszeć westchnienia. Wzdychano do czterech gwiazdek.

**Wrocławska publiczność jak zawsze wierna klaskała nawet wozom serwisowym.**

Zdjęcia  
JUSTYN NOREK