

WYŚCIGOWE HOROSKOPY

Kto zostanie mistrzem świata na rok 1957

Behra — Collins — Fangio — Moss

19 maja, a więc już w przyszłą niedzielę, na trudnej ulicznej trasie w Monte Carlo rozegrana zostanie druga eliminacja do Mistrzostw Świata. Jak pamiętamy, pierwsza eliminacja odbyła się w Argentynie i zwyciężył Fangio, wysuwając się w ten sposób na czoło w punktacji do tegorocznych rozgrywek. Czy jednak w dalszych wyścigach uzyska również przewagę? Spróbujmy przeanalizować możliwości i szanse poszczególnych zawodników.

Ubiegły sezon zakończył się zdobyciem po raz czwarty tytułu Mistrza Świata przez Fangia. Jako drugi sklasyfikowany został Moss, na trzeciej i czwartej pozycji znaleźli się Collins i Behra. Suma punktów zdobytych w eliminacjach przez tych zawodników jest większa od uzyskanej przez pozostałych 27 konkurentów razem wziętych. Świadczy to najlepiej o przytłaczającej różnicy klas pomiędzy czołówką, a pozostałymi zawodnikami. Niewątpliwie wśród wymienionej czwórki należy szukać Mistrza Świata na rok 1957.

O zdobyciu tytułu decydują jednak nie tylko kwalifikacje jeździeckie, lecz również wozy. Fangio na przykład twierdzi, że 75% zwycięstwa to zasługa samochodu a tylko 25%

kierowcy. O zaletach wozu wyścigowego decydują nie tylko szybkość, lecz i wytrzymałość. Wydaje się, że w tym przypadku największe szanse powinny mieć Ferrari, a więc i Collins jeżdżący na tym wozie.

Ferrari subsydiowana jest przez wiele włoskich potęg przemysłowych — dysponuje więc dostatecznymi funduszami na kosztowne doświadczenia i zmiany konstrukcyjne. Poza tym samochód wyścigowy Ferrari jest modelem do brze znanym i wypróbowanym w ogniu walk minionych sezonów.

Fangio po zwycięstwie w Argentynie na Maserati podpisał roczny kontrakt z tą wytwórnią. Na pierwszej eliminacji Maserati wykazały wspaniałą szybkość i niezawodność — wszystkie zgłoszone wozy ukończyły wyścig. Obok dobrze znanej sześciocyfrowej lindrowki, na ukończeniu jest nowy model z silnikiem dwunastocylindrowym, mającym zapewnić bezkonkurencyjne osiągi. Jednak na usuwaniu drobnych, lecz jakże męczących błędów konstrukcji, zespół może stracić cały sezon a wówczas zaszczytny tytuł zdobędzie kto inny.

Na tej samej zasadzie wciąż jeszcze wielką niewiadomą

jest angielski Vanvall, którego dosiadać będzie najgroźniejszy konkurent Fangio — Stirling Moss. Na pierwszych tegorocznych startach w Syrakuzach i w Goodwood, ta wspaniała kombinacja maszyn i człowieka okazała się bezkonkurencyjna pod względem szybkości. Nadal jednak niezawodność jest słabą stroną Vanvalla. Jeżeli ta trudność zostanie przezwyciężona, to będziemy mogli Mossowi gratulować tytułu Mistrza.

Mogą być jednak i niespodzianki. Obiecującą formę wykazały poprzednio BRM, które po zimowych poprawkach mogą stanowić groźną konkurencję dla innych wozów, zwłaszcza, jeżeli będą prowadzone przez doświadczonego kierowcę. Może też doskonali Argentyńczyk Gonzales wróci na trasy wyścigów? Jest również paru innych kierowców, którzy mogą zagrozić czołówce. Wymieńmy tu choćby takie nazwiska, jak Musso (nadzieja Włoch), czy Schell i Trintignant.

Kto zostanie Mistrzem — zadecydują wyniki na trasie. Wydaje się jednak, że po laur sięgnie Moss — good luck Stirling!

M. WACHOWSKI



STIRLING MOSS — młodość i doświadczenie wielu lat spędzonych za kierownicą wozu wyścigowego, mogą w tym roku przynieść mu zwycięstwo. Jeżeli Vanvall nie zawiedzie...



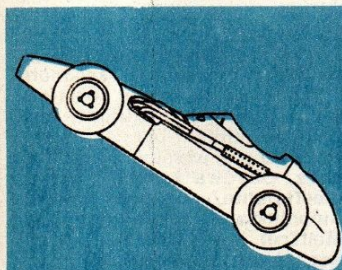
JUAN MANUEL FANGIO — czterokrotny Mistrz Świata jest niewątpliwie najlepszym zawodnikiem, lecz już nie pierwszej młodości tak, że należy raczej oczekiwać spadku formy w dalszych rozgrywkach.



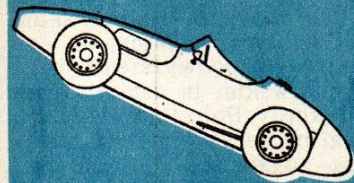
JEAN BEHRA — niewątpliwie najmniej szybki zawodnik z „wielkiej czwórki”, reprezentuje jednak nadzwyczaj „miękką” styl jazdy, oszczędny dla wozu. W rezultacie kończy niemal wszystkie wyścigi na dobrych pozycjach. Jego tytuł zależy w znacznej mierze od zaciętości pozostałych konkurentów. Podczas wyścigu zawodnicy mogą się wzajemnie wyeliminować przez nadużywanie wozów.



PETER COLLINS jest obecnie najlepszym kierowcą zespołu Ferrari. W ubiegłym roku wykazał wspaniałą formę.

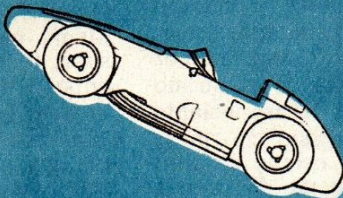


BRM — wykonywany w małych warsztatach zatrudniających tylko kilku ludzi w Bourne (Anglia). Zespoły do wyścigów mogą być przygotowywane przez dużych koncern Rubery Owen, którego własnością jest BRM. Tor próbny przy warsztatach. Zasoby finansowe dostateczne. Zespół wystawia na wyścigi dwa wozy. Kierowcy: Flochart i Salvadori.

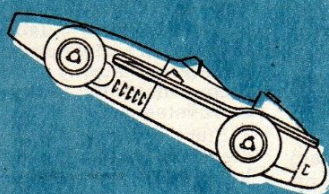


GORDINI — wykonywany przez mały warsztat w Paryżu. Możliwość użytkowania do prób toru Monlhery. Zasoby finansowe bardzo ograniczone. Zespół wystawia trzy wozy na wyścigi. Kierowcy: Simon i da Silva Ramos.

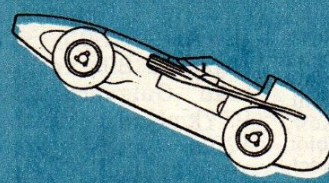
CONNAUGHT — wykonywany w małych prywatnych warsztatach w Send (Anglia) zatrudniających około 20 pracowników. Brak toru próbnego. Zasoby finansowe bardzo ograniczone. Zespół wystawia na wyścigi do pięciu wozów. Kierowcy: Scott-Brown, Leston, Fairman, Bueb i Lewis-Evans.



FERRARI — wykonywany przez duże zakłady w Monzello (Włochy) zatrudniające ponad 240 pracowników i wyposażone w 150 obrabiarek. Zasoby finansowe — duże. Gotowych 10 wozów wyścigowych. Subsidia od Fiata, Lancii, Schella. Na wyścigi zespół wystawia do siedmiu. Kierowcy: Collins, Hawthorn, Musso, de Portago, Trintignant, von Trips i Gendebien.



MASERATI — wykonywany przez duże warsztaty w Modenie (Włochy). Tor próbny w pobliżu. Zasoby finansowe duże. Zespół może wystawić do sześciu wozów. Kierowcy: Fangio, Behra, Schell, Menditeguy i czasami Moss.



VANVALL — wykonywany przez dobrze zaopatrzone warsztaty w Acton (Anglia) zatrudniające 20 pracowników, możliwość korzystania z pomocy całego koncernu Vandervell, produkującego łożyska ślizgowe. Brak toru próbnego. Zasoby finansowe duże. W przygotowaniu 7 wozów. Kierowcy: Moss i Brooks