

Puchar Pokoju i Przyjaźni

WYŚCIGI W TORUNIU

IMPREZA TA STANÓWIŁA ZARAZEM III ELIMINACJĘ WYŚCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI. NA STARCIE STANĘLI WSZYSCY CI, KTÓRZY COŚ ZNACZĄ W NASZYM SPORTIE SAMOCHODOWYM, OD LANDSBERGA W MAŁYM FIACIE 126 PO SMORAWIŃSKIEGO W PORSCHE CARREIRA — 3 LITRY. GOŚCIE DLA ODMIANY MIELI BARDZIEJ JEDNOLITY SPRZĘT — POJEMNOŚĆ SKOKOWA ICH MASZYN, NIEZALEŻNIE OD KATEGORII, WAHAŁA SIĘ OD LITRA W PRZYPADKU SILNIKÓW POCHODZĄCYCH Z WARTBURGA DO 1300 CM³ DLA SILNIKÓW SAMOCHODÓW ŻIGULI I SKODA.

Najwięcej zgłoszonych zawodników zasiadało oczywiście za kierownicami Polskich Fiatów 125p o różnym stopniu przygotowania. Ale z tym przygotowaniem właśnie nie jest najlepiej. Czy naprawdę nie można uzyskać regularnego biegu silnika na wszystkich czterech cylindrach na dystansie zaledwie kilkudziesięciu kilometrów? Zła karburacja? Wadliwe świece? Brud w paliwie? Nie wiem. Wiem tylko, że niektórym naszym zawodnikom i niemal wszystkim zagranicznym, jakoś się udało bez kłopotów.

W każdym wyścigu, w którym startowali goście zagraniczni mieliśmy jak gdyby dwie mikroimprezy jednocześnie — goście daleko z przodu, zawodnicy polscy z tyłu. Klasą dla siebie byli reprezentanci Czechosłowacji. Ich samochody mogą już nawiązywać równorzędną walkę na torach europejskich. My nie przeszlubiśmy nawet przez wstępne eliminacje. Zespół czechosłowacki może nazywać się dowolnie, wiadomo wszakże, że za tym wszystkim kryje się zorganizowany wysiłek samej wytwórni.

U nas, niestety FSO nie przywiązuje, tak mi się przynajmniej wydaje, dostatecznej uwagi do spraw sportu — przecież w imprezie toruńskiej brał udział jeden tylko „fabryczny“ samochód, nie odnosząc zresztą większych sukcesów.

Na linii startu coraz więcej Polskich Fiatów 126p. Rywalizacja w klasie jest bardzo zacięta, udział zespołu FSM pozwoli szybko i nosić osiągi tych wozów.



Promykiem nadziei w tej niewesołej dla sportu wyścigowej sytuacji jest we zainteresowanie okazywane przez Fabrykę Samochodów Malolitrażowych w Bielsku-Białej. Doskonale przygotowany maluch, którym kierował Jerzy Landsberg, zajął w klasie tych wozów pierwsze miejsce. Samochód ten, jak okazało, miał już prototypowe hamulce tarczowe, które w przyszłości znajdywać może, drogę do produkcji seryjnej. Szkoda, że FSM nie produkuje Polskiego Fiata 127 — wówczas FSO nie mogłoby tak spokojnie jak w chwili patrzeć na rozwój wypadków.

W zespołach zagranicznych goszczących w Toruniu widziało się bardzo dużo młodych twarzy. Dla odmiany nasi kierowcy to nazwiska, z którymi stykamy się już od wielu, wielu lat. Może i w tym szukać należy źródła tych niepowodzeń? Weterani nie mogą przecież jeździć wiecznie. A właśnie taki stan jest dla naszego sportu samochodowego stanem typowym...



Czechosłowackie samochody klasy B 8 to pojazdy doskonale przygotowane, dublujące maruderów już po 4—5 okrążeniach.



Zwycięzca klasy I (Polski Fiat 126p) Jerzy Landsberg na samochodzie fabrycznym FSM. Proszę zwrócić uwagę na inaczej ukształtowane obręcze. Przy kołach przednich hamulce tarczowe! fot. L. Skrzyp