

Obsługa własna

Z roku na rok warszawski Rajd Polskiego Fiata krzepnie i uatrakcyjnia się, co jest tym cenniejsze, że kilka innych tego typu sztafietowych imprez w naszym kraju straciło swe walory. W XIII Rajdzie Polskiego Fiata wystartowało 91 załóg i jak przystało na tę imprezę — większość stanowiły Polskie Fiaty...

Bywało już, że ta kończąca sezon impreza odbywała się w warunkach śnieżnych ale w tym roku aura była tylko jesienna. Tylko — to znaczy, że już po 100 kilometrach od startu załogi wpadły w gęstą mgłę i mżawkę, co w połączeniu z pokrytymi gliną nawierzchniami bocznych dróg w Ciechanowskim i Olsztyńskim stwarzało trudne warunki, jak przystało na eliminacje mistrzostw Polski.

Jak każda tego typu impreza, ostatni Rajd Polskiego Fiata miał swoich faworytów. Nietrudno było przewidzieć, że **Andrzej Jaroszewicz z Ryszardem Żyszkowskim** i ich Fiat Abarth nie dadzą szans innym, chyba że nie dojadą do mety. Do grona faworytów zaliczano również i **Błażeja Krupę z Piotrem Mystkowskim** (Renault 12 Gordini), zwłaszcza po ich błyskotliwym zwycięstwie na Rajdzie Wartburga, **Horsta Rauscha z Jerzym Sypniewskim** — ubiegłorocznego zwycięzcę Rajdu Polskiego Fiata i jeszcze kilka innych załóg.

Już prolog — czyli wyścig na Wisłostradzie, utwierdził nas w przekonaniu, że Jaroszewicz z Żyszkowskim są w świetnej dyspozycji na tej imprezie. Oglądałem ten rajd z bliska na wielu jego odcinkach i rzeczywiście czołowa para fabrycznego zespołu FSO była tym razem nie do pokonania. Z 27 prób szybkościowych wygrali aż 22. Praktycznie już po pierwszych odcinkach specjalnych Jaroszewicz z Żyszkowskim odskoczyli ku przodowi i dalej walka rozgrywała się następnie po pierwszym miejscu.

Dość szybko przestali jechać w rajdzie: Rausch (faktem jest, że wystartował na treningowym samochodzie, bo przygotowane na rajd BMW w ostatniej chwili odmówiło posłuszeństwa), a potem Krupa z Mystkowskim. Niezłe poczynali sobie **Komornicki z Wojtyną** w prototypowym Polskim Fiacie 125p (o którym przy okazji napiszemy więcej) choć i ich nie ominęły uszkodzenia po kilkuset kilometrach. W czołówce rajdu od początku też była załoga: **M. Stawowiak z J. Czy-**

żykiem i Wł. Groblewski z K. Roćko. Zaimponowała nam ta ostatnia załoga, bo wystartowali w Polskim Fiacie 125 w I grupie, więc praktycznie bez przystosowań do rajdu.

Nagle nad ranem okazało się, że tandem: **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** w Renault 5 LS po kilkunastu odcinkach specjalnych wjechali na drugą po Jaroszewicu pozycję w rajdzie. Landsberg z Muszyńskim mieli w tym roku wyjątkowo udany sezon i tytuł mistrzowski w kieszeni, właściwie więc wystartowali tylko po punkty w Rajdzie Polskiego Fiata. I na 22 odcinku specjalnym dramat: przy próbie szybkiego przejazdu przez zakręt wykleszczył się 3 bieg i bezwładny samochód — mimo prób ratowania sytuacji — rozbił się o drzewo. To jest właśnie owo ryzyko, które w tym sporcie ponoszą i najlepsi...

Rajd Polskiego Fiata zyskał sobie popularność nie tylko wśród naszych zawodników. Zasluga to grona działaczy Warszawskiego Automobilklubu z **Janem Bronikowskim** w roli komandora rajdu, który wkładał w tę imprezę bez przesady cały swój społecznikowski zapał i energię. Nie miałyby ten rajd tak dużego rozmachu gdyby nie pomoc Fabryki Samochodów Osobowych i nie bez przyczyny zwie się on Rajdem Polskiego Fiata. Tak więc FSO wraz z Automobilklubem Warszawskim znaleźli dość już udaną koncepcję rajdu, sprawdzili się też ludzie przeprowadzający ten rajd. Ich wysiłki nie poszły na marne: w przyszłym sezonie Rajd Polskiego Fiata będzie jedną z eliminacji Mistrzostw Europy.

BOGUSŁAW KOPERSKI

WYNIKI

XIII RAJDU POLSKIEGO FIATA

KLASYFIKACJA GENERALNA: 1. A. Jaroszewicz — R. Żyszkowski (Fiat Abarth) — 8667,4 pkt., 2. M. Stawowiak — J. Czyżyk (PF 125p 1600) — 9204,8 pkt., 3. W. Groblewski — K. Roćko (PF 125p — 1500) — 9357,4 pkt., 4. B. Lundstrom — F Sager — Szwecja (Toyota Celica) — 9377,4 pkt., 5. M. Karczewski — S. Brzozowski (PF 125 p — 1500) — 9410,2 pkt., 6. T. Dębowski — K. Szaykowski (PF 125p MC) — 9511,2 pkt.