

Polonez 2000 fabrycznej załogi FSO – Janusz Szerła – Marek Oziębło, która przyczyniła się do sporych perturbacji podczas imprezy.

Toyota Corolla Mariusza Kostrzaka i Marcina Augustyna okazała się najlepszym samochodem XX Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego – Castrola.

Rajd z przeszkodami

Rajd Warszawski ma już swoją historię. W latach 1962–65 rozgrywano go jako eliminację mistrzostw Okręgu Warszawskiego PZMot, a od 1967 roku – rajdowych samochodowych mistrzostw Polski. Potem organizowany był wspólnie z warszawską Fabryką Samochodów Osobowych. Począwszy od 1972 r. stał się imprezą międzynarodową, zaś w drugiej połowie lat siedemdziesiątych eliminacją rajdowych mistrzostw Europy. Czteroletnia przerwa w przeprowadzaniu Rajdu Warszawskiego (1981–84) spowodowała, że wypadł on z kalendarza imprez międzynarodowych. Dopiero tegoroczna edycja pod nazwą XX Rajd Warszawski – Castrol rozgrywana była znowu w obsadzie zagranicznej.

W komplecie stawiała się cała polska czołówka rajdowa, bo chociaż w walce o tytuł mistrzowski rywalizacja została już rozstrzygnięta w poprzednich eliminacjach, to jednak w kilku klasach wyniki końcowe nie były jeszcze przesądzone. Ostatecznie w rajdzie wystartowały 74 załogi, w tym 11 zagranicznych.

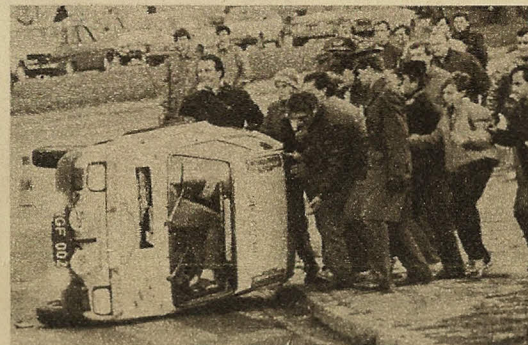
Temperaturę imprezy podnosił fakt ufundowania przez Fabrykę Samochodów Osobowych cennej nagrody w postaci najnowszego modelu samochodu Polonez 1600, przeznaczonego dla załogi, która osiągnie najlepsze czasy na odcinkach specjalnych. Losy tej nagrody długo się ważyły.

Po starcie spod Stadionu X-lecia rajdowcy pojechali na pierwszy odcinek specjalny rozgrywany w centrum miasta w czworoboku ulic Sanguszkii, Zakroczymskiej, Wenedów oraz Wistostady. Rajdowcy musieli pokonać sześć okrążeń tej pętli, co przy mokrej nawierzchni nie było wcale łatwe. Oczekiwano znacznie więcej widzów, ale ci którzy przyszli nie mogli narzekać na brak emocji. Szczególnie w tym rejonie dochodziło do niebezpiecznych zbliżeń pojazdów, jadących z niemałą prędkością. Na tej ulicznej próbie najszybsza okazała się załoga J. Szerla – M. Oziębło w Polonezie 2000 przed L. Orskim i L. Wójcikiem w Volkswagencie Golf GTI oraz M. Bublewiczem i R. Żyszkowskim w Polonezie 2000.

Po pierwszej próbie zawodnicy odjechali w kierunku północnym na Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie (później jeden z kierowców powie: po co było jechać tak daleko, skoro podobnie dziurawe boczne drogi, można znaleźć

także w okolicach Warszawy). Meldunki z trasy nie były pocieszające: najbliższy Warszawy OS-2 odwołano z braku pełnej obsady sędziowskiej, szutrowe odcinki specjalne po opadach deszczu były trudne do przejechania, niektóre OS (13 i 23) skracano, bowiem na prostych o długości przeszło 2 km znacznie przekraczano dopuszczalną średnią prędkość 110 km/h. Przed zgodną z nowym regulaminem sześciogodzinną przerwą w rajdzie, która miała miejsce w Nowym Mieście Lubawskim, stawce zawodników przewodził J. Szerla, tuż za nim znajdowali się B. Krupa i A. Koper jadący w Renault, a na czwartym miejscu prowadzący w konkurencji mistrzostw Polski – M. Kostrzak w Toyocie Corolli. Nad ranem rajdowcy wyruszyli na pętlę w trójkącie miast Brodnica – Lidzbark – Nowe Miasto Lubawskie i tutaj rozegrał się właściwy rajd. Odcinki specjalne na wąskich leśnych drózkach, na przemian asfaltowych i szutrowych pokonywane były przez zawodników co najmniej po dwa razy. Zaczynali odpadać faworyci. Na niezwykle dziurawym OS-ie Wawrowice – Gaj, w odległości około 400 m od siebie najpierw zakończyli dalszą jazdę Koper i Krupa – obaj z powodu podobnych uszkodzeń w ich Renaultach (pęknięcia osłony), później M. Sadowski, na skutek urwania się koła w FSO 1600. Trudno już zliczyć po raz który uległ awarii silnik Poloneza 2000 Turbo załogi Bublewicz – Żyszkowski.

Najbardziej brzemienne w skutkach był odcinek specjalny Płociczno – Gutowo. Po przejechaniu OS-u przez pierwszych zawodników, Polonez Janusza Szerli zablokował przejazd innym. Sa-



Na odcinku specjalnym w Warszawie nie brakowało emocji, natomiast zainteresowanie kibiców – średnie.

mochód powinien być jak najszybciej usunięty, aby umożliwić przejazd jadącym kolejno zawodnikom. Tak się jednak nie stało i ten incydent był przyczyną późniejszego zamieszania. Zespół komisarzy sportowych zastanawiał się czy nie nieważnił wyników tego OS-u. Protestowali zawodnicy, którzy zdążyli też swe zastrzeżenia inni. Po trwających przeszło 15 godzin (o kilkanaście godzin za długo!) debatach, ukarano zawodnika, który spowodował zablokowanie trasy.

Zwycięzcą rajdu została ostatecznie załoga Mariusz Kostrzak – Marcin Augustyn (Automobilklub Śląski i Morski). Uroczystość rozdania nagród została znacznie opóźniona, bowiem po ostatecznych decyzjach, trzeba było raz jeszcze ustalić kolejność 30 zawodników, którzy znaleźli się na mecie, i choć pomagali w tym komputery, jednak trwało to niezwykle długo.

Przebieg tych perturbacji śledził inspektor FISA – M.H.David, który został zaproszony do Warszawy w związku z zamiarem powrotu do organizowania Rajdu Warszawskiego jako eliminacji rajdowych mistrzostw Europy. Nietrudno przewidzieć jaką wyrobił sobie opinię o tej imprezie...

Były też i inne, nazwijmy je delikatnie, niezręczności. Językami urzędowymi imprez międzynarodowych w sporcie samochodowym są: francuski i angielski. Regulamin imprezy oraz program rajdu wydrukowano po polsku i ... niemiecku. Każde słowo podczas uroczy-

stości zakończenia imprezy tłumaczono na język niemiecki. Czyżby wyłączyć dla usatysfakcjonowania sponsorów i kilkunastu zawodników z RFN? Zapomniano, że była to przede wszystkim eliminacja mistrzostw Polski!

Tegoroczny Rajd Warszawski – Castrol (ten drugi człon nazwy dla usatysfakcjonowania zagranicznego sponsora, który dostarczył olej i ubrał działacza w kurtki i czapeczki) uatrakcyjniono m.in. defiladą starych samochodów, kryterium osób – dawnych zawodników rajdowych, wyścigiem motocyklowym i katingowym, kiermaszem handlowym. W sąsiedztwie Stadionu Dziesięciolecia, miejsca startu i mety rajdu, odbywała się też wystawa polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Były to bardzo udane imprezy. Czego niestety, nie można powiedzieć o samym rajdzie.

STANISŁAW SZELICHOWSKI
Fot. T. Klepczyński
A. Grzelec

XX RAJD WARSZAWSKI CASTROL WYNIKI

1. M. Kostrzak – M. Augustyn (Aklub Śląski – Aklub Morski) – Toyota Corolla – 11 373 pkt; 2. B. Caldeyey – H. Rautenberg (RFN) – Ford Sierra – 11 404 pkt; 3. F. Kissel – K. Hopfe (RFN) – Toyota – 11 500 pkt; 4. R. Chafas – Z. Atłowski (Aklub Warszawski) – FSO 1600 – 11 820 pkt; 5. J. Szerla – M. Oziębło (FSO Sport – Aklub Krakowski) – Polonez 2000 – 12 183 pkt; 6. H. Helle – R. Richard (Dania) – Opel Manta – 12 396 pkt.