

XVIII ORS IMPREZA MISTRZOWSKA

Automobilklub Warszawski zdobywa Puchar Prezesa Rady Ministrów Koalicja Syren pokonana przez Varisellę

wśród nich jedynaczka raidu, Renata Jonderko, którą zresztą i w następnej próbie hamowania spotyka niepowodzenie. Próba hamowania odbywa się na długim dystansie 200 m. Jugosłowianie wykonują ją bardzo ostrożnie. Najlepszy jest Vidmar na Porsche. Obaj Niemcy jadą bardzo dobrze — start, gaz trzymany do ostatniej chwili i następnie zdecydowane bardzo silne hamowanie. Najlepszy wynik z wszystkich klas uzyskuje Waryszewski — 14,2 sek.

W Giżycku próba zmiany kierunku. Startuje Rudiger na fabrycznym Wartburgu — wjeżdża w „kojec” obstawiony słupkami, ostry skręt, wsteczny, zgrzyt i — koniec. Na jezdni pozostają szczątki urwanego przegubu. Tego się nikt nie spodziewał w fabrycznie przygotowanym wozie.

Rusza stara, rozlatująca się „dykta” — to konkurent FSO Marek Varisella. Teraz następuje sensacja. Wjeżdża do „kojca” z dużą szybkością i bez odjęcia gazu blokuje hamulcem tylko tylne koła z jednoczesnym skretem kierownicy. Tył zarzuca i wóz staje przodem w kierunku linii mety. Teraz tylko regulaminowe włączenie wstecznego i po zwycięstwie do mety. Tego czasu nikt nie poprawi — Syreny „zarabiają” po 10 do 20 punktów karnych.

I tu Jugosłowianie jadą bardzo ostrożnie, nie znają naszych prób, a bez treningu trudno jest uzyskać rekordowe czasy bez obawy wywrócenia słupków. Tylko Vidmar (Porsche) jest zerowy lecz jest to raczej zasługa wozu, który nadrabia czas dzięki wspaniałemu przyspieszeniu na prostej.

Na próbie zwrotności w Olsztynie Varisella stosuje swoją metodę zarzucenia przy objeżdżaniu pętli wyznaczonej ósemką. Czasy są rekordowe, jednak próba w lewo nie wychodzi i są punkty karne za przewrócone słupki. Zerowym w tej części jest Wierzbza. Bardzo ładnie jedzie Jäger — zero punktów w skrajnie lewym, natomiast w prawym lepszy jest Vukovic na DKW 3=6.

Zdecydowaną przewagę nad konkurentem uzyskuje Waryszewski, jego przeciwnik

Jugosłowianin Maleric na Mercedesie nie czuje się dobrze w ciasnych przejściach między słupkami, zaś Nahorski (Triumph TR2) zarabia liczne punkty za przewrócenie słupków.

Raidowy wtorek zaczyna się od próby hamowania. Wierzbza pomyłkowo włączając na starcie trzeci bieg zamiast pierwszego uzyskuje kiepski czas i 40 pkt karnych.

Na drugie miejsce za Varisellą wysuwa się Zatoń, którego uważać można za jednego z najlepszych zawodników zespołu FSO. Dziś Vukovic jest zerowy, a drugim w klasie Wartburgów jest Pawlak tylko z 5 pkt. w stosunku do Jugosłowianina. Również Nahorski uzyskuje dobry czas, którego dziś nikt w tej klasie nie powtórzy.

Po powrocie do Olsztyna jeszcze raz odbywa się próba zwrotności. Goście znają już nawierzchnię toteż ich wyniki są coraz lepsze.

Po dwóch etapach w klasie III zdecydowanie prowadzi doskonale jadący Wędrychowski, mający tylko 11 punktów, drugim jest Steinhäusel z 90, jedyna kobieta Jonderko ma aż 191 punktów — tym razem szczęście jej dopisywało.

Klasa III S to rozgrywka pomiędzy FSO a Varisellą, który prowadzi z 19 punktami w stosunku do 65 Zatonii i 76 Wierzbzy, który teraz robi wszystko dla odzyskania utraconej pozycji.

Klasa IV „Wartburgów” prowadzona jest przez Jugosłowianina Vukovica (DKW 3=6), Jäger jest drugi, a trzecią pozycję zajmują Pawlak i Cencora. Niestety, ten ostatni kończy raid już następnego dnia, w środę, gdy przy próbie zmiany kierunku urywa się przegub.

Klasę V zdecydowanie prowadzi Hubera, a Jugosłowianin jadący na doskonałym Fiacie 1100 TV jest ostatni.

W klasie V S prowadzi Vidmar z dużą różnicą punktów, wozy zawodników polskich, wysłużone graty, nie mogą konkurować z Porsche. W klasie VII prowadzi Wainer, tuż za nim jest Paczkowski, jadący na Opel-Olimpia.

Środa. Trzeci etap rozpoczyna się w nocy. Trasa prowadzi przez Białystok, który

XVIII

Łódzki Raid Samochodowy w tym roku miał szczególne znaczenie, bowiem po raz pierwszy od dłuższego czasu gościliśmy zawodników zagranicznych i to niemałej miary. Pomimo to, w porównaniu z zawodnikami obywateli z imprezami międzynarodowymi, nasi kierowcy wypadli rewelacyjnie dobrze. Goście odnieśli zwycięstwo tylko w dwóch klasach i to na renomowanych samochodach Porsche 1300 i DKW 3=6, natomiast pokonany został wspaniały Mercedes 190 SL sklasyfikowany na drugiej pozycji za Waryszewskim oraz śliczny Fiat 1100 TV z silnikiem 54 konnym, który uległ w konkurencji wysłużonemu Skodom. Syreny nie miały bezpośredniego konkurenta zagranicznego — ale pozwólmy sobie na małe porównanie. W raidzie startowały dwa fabrycznie przygotowane Wartburgi, prowadzone przez doświadczonych niemieckich kierowców. Wartburg to samochód produkowany seryjnie od trzech lat, seryjnie, a pomimo to młoda Syrena sprawuje się lepiej, w tym roku nie miała ani jednego defektu. Tymczasem Wartburgi ulegają poważnym defektom.

Organizacyjnie ORS stał na najwyższym poziomie. Jest to przede wszystkim zasługą Komandora raidu, Juliana Zabokrzeckiego.

Osobny rozdział raidu, to emocjonująca walka Variselli, jadącego na starym DKW przeciwko fabrycznej koalicji Syren. ORS był raidem prób, prób, których mistrzem jest Varisella. Zresztą niemal we wszystkich klasach „nie było pewniaka”, niemal do ostatniej chwili ważyły się szanse poszczególnych zawodników. Wpłynął na to przede wszystkim wyrównany poziom jeździecki i duża ilość prób, tak że jednocześnie niepowodzenie nie przekreślało szans na zajęcie punktowanego miejsca.

Również bardzo udanym eksperymentem było wielokrotne powtarzanie tych samych konkurencji. Pozwalało to na lepsze poznanie możliwości zawodników.

Poniedziałek, 12 sierpnia — pierwszy etap raidu rozpoczyna się od próby rozruchu silnika. Tylko nieliczni mają pecha,

Pierwsza próba — pierwsze punkty karne. Jedyna kobieta startująca w ORS, Renata Jonderko na próbie hamowania.



wita zawodników upominkami. Zagraniczni goście otrzymują piękne, pluszowe miśki. Potem trochę snu i próba zmiany kierunku. Etap kończy się hamowaniem na mecie w Olsztynie.

Czwartek. Dzień wolny, nie dochodzi jednak do wspólnych wycieczek z powodu deszczu. Po południu zagraniczni goście podejmowani są lampką wina w Radzie Narodowej

Piątek. Zaraz po północy — start w kierunku Gdyni. Przejazd przez Elbląg nastręcza niektórym dużo trudności a i w Gdańsku niełatwo jest znaleźć drogę na Wejherowo, gdzie odbywa się próba górską.

W próbie górskiej startuje pierwszy Vukovic. Jedzie bardzo ładnie, biorąc zakręty ciasnym łukiem po wewnętrznej. To najkrótsza droga, więc powinna być najszybsza. Czas 1:35,6 jest najlepszym wynikiem w tej klasie, Pawlak ma 1:45,6, zaś fabryczny Wartburg jest o półtorej sekundy gorszy od Vukovica. Varisella bardzo ładnie wchodzi w najtrudniejszy zakręt „patelnia”, pęka główne pióro resoru i zewnętrzne przednie koło podwija się pod wóz. Samochód mija drzewo, zjeżdża na piasek i wpada do rowu. Varisella wyskakuje, nie odnosi żadnych obrażeń. Wóz zostaje wyciągnięty z rowu i zepchnięty z trasy.

Varisella zanim jeszcze ochłonął po emocjach wypadku, zaczyna myśleć, jak usunąć uszkodzenie. Ale wypadek powoduje poważne opóźnienie. Pierwsze miejsce w tej klasie uzyskuje Wierzba. Zatoń ma dość słaby wynik, natomiast Repeta jest tylko o 0,6 sekundy gorszy od Wierzby.

zupełnie nieziły czas uzyskuje Jonderko tylko o 10 sekund gorszy od mistrza tej klasy Wędrychowskiego.

Nahorski pojechał wspaniale, pokazując naprawę łwi pazur wyścigowca, jego czerwony Triumph uzyskuje najlepszy czas dnia 1:27, którego nie poprawi ani Waryszewski, ani Malevic na 190 SL. W Gdyni próba zwrotności. Tu odzyskuje nieco punktów Varisella pomimo, że „dykta” po wypadku prowadzi się bardzo źle. Pod koniec próby zaczyna padać deszcz. Startuje Wierzba. Śliska nawierzchnia bardzo utrudnia jazdę. Syrena ślizga się niebezpiecznie blisko słupków, tak, że czas — 24 sekundy uznać należy za wyjątkowo dobry.

Na autostradzie Tczew — Malbork próba przyspieszenia. 500 metrów ze startu stojącego i 500 z lotnego. Waryszewski uzyskuje doskonały czas 20 i 12,8 sek., drugi jest Triumph Nahorskiego, dopiero trzeci — Mercedes 190 SL. Zastanawiający jest wynik Pawlaka — 25,4 i 18,4 — lepszy od uzyskanego przez fabrycznego Wartburga, a na pierwszych 500 m — od DKW 3=6.

Sobota. Wyniki tego etapu nie przynoszą już żadnych radykalnych zmian. Etap kończy się oficjalną uroczystością ogłoszenia wyników. W ogólnej klasyfikacji międzynarodowej zwycięża zespół jugosłowiański, natomiast nagroda Prezesa Rady Ministrów dla Automobilklubu, który uzyskał największą ilość punktów do mistrzostw, przypadła w udziale zespołowi warszawskiemu. Impreza kończy się bardzo miłym, połącznym wieczorem w restauracji „Pod Zagłami”.

WYNIKI XVIII ORS

Klasa III, kat. N. 1) Wędrychowski A., AP W-wa, P-70 — 25 pkt., 2) Steinhausel H. AP — Śląsk, IFA F8, 175 pkt., 3) Roszewski R., AP Pomorski, IFA F8, 322½ pkt., 4) Jonderko R., AP Śląsk, IFA F8, 323½ pkt.

Klasa III kat. S. 1) Varisella M. LPZ W-wa, DKW F8, 118½ pkt., 2) Wierzba S., AP W-wa, Syrena, 142 pkt., 3) Zatoń M. AP Warszawa, Syrena, 164, 4) Repeta M. AP Warszawa, Syrena, 177½ pkt., 5) Kalinowski T., AP W-wa, Syrena, 298½ pkt.

Klasa IV kat. IV. 1) Vukovic Jugosławia, DKW 3 = 6, 35½ pkt., 2) Jäger W., NRD Wartburg, 180½ pkt., 3) Pawlak Z. LPZ Łódź, Wartburg, 182 pkt., 4) Maziański AP Śląsk, IFA F9, 410½ pkt., 5) Włoszczyna T. AP Tarnów, Wartburg 530 pkt.

Klasa V, kat. N. 1) Majkowski B. AP Morski, Simca 8, 152 pkt., 2) Dąbrowski A., AP Kraków, Simca 8, 180½ pkt., 3) „Sobik”, AP W-wa, Simca Aronde, 190½ pkt., 4) Huber R. LPZ W-wa, Skoda, 195 pkt., 5) Olszewski H., AP Łódź, Skoda, 212 pkt., 6) Szczęśniak Z., Fiat 1100, LPZ W-wa, 317 pkt., Jugosłowianin Santavee na Fiat TV poz..... 347 pkt.

Klasa V, kat. S. 1) Vidmar Jugosławia, Porsche 1300, 39 pkt., 2) Osiński K. AP Kraków, Simca 8, 100½ pkt., 3) Sobański A. AP Kraków, Simca 8, 280½ pkt., 4) Filus Z. LPZ W-wa, Skoda 366½ pkt.

Klasa VII, kat. N. 1) Paszkowski W. AP W-wa, Opel Olimpia, 184½ pkt., 2) Walner A., AP Śląsk, Citroen, 244½ pkt., 3) Nowosielski J. AP W-wa, Citroen, 263 pkt., 4) Bider M. LPZ W-wa, Citroen, 264 pkt., 5) Podbelski A., AP W-wa, BMW 326, 315½ pkt., 6) Zastempowski E. AP Pomorski, Citroen 327 pkt.

Klasa VII, kat. S. 1) Waryszewski W., AP Warszawa, BMW 328, 63½ pkt., 2) Maleric D. Jugosławia, Mercedes SL, 184 pkt., 3) Nahorski M. AP Śląsk, Triumph TR 2, 222½ pkt., 4) Kachelski L. AP W-wa, Citroen, 455 pkt.

Klasa VIII, kat. N. 1) Sochacki M. AP Kraków, M-20 Warszawa, 67 pkt., 2) Dubas T., AP Kraków, M-20 Warszawa, 72 pkt., 3) Lasota E. AMK Kielce, M-20 Warszawa, 192 pkt., 4) Śniగుrowicz M. AP Kraków, M 20 Pobieda, 192 pkt., 5) Porąbski J. AMK Tarnów, M-20 Warszawa, 277 pkt.

Międzynarodowa klasyfikacja zespołowa. 1) Zespół Jugosłowiański Auto Savez 258½ pkt., 2) zespół AP Kraków 359½ pkt., w składzie Osiński, Sobański, Śniగుrowicz, Sochacki., 3) zespół AP Warszawa 438½ pkt., w składzie: „Sobik”, Nowosielski, Paszkowski, Waryszewski.

Klasyfikacja krajowa. 1) zespół AP Kraków 248½ pkt., 2) zespół AP Warszawa 396 pkt., 3) zespół FSO 483½ pkt.

Nagrodę Prezesa Rady Ministrów za największą łączną ilość punktów do Mistrzostw Polski zdobył zespół AP Warszawa w wyżej wymienionym składzie.



Fabrycznie przygotowany Wartburg tak kończy raid i to już w połowie pierwszego etapu... Wóz Variselli po wypadku na próbie górskiej. Pierwszy dobiegł lekarz, gotów udzielić pomocy.