KRUPA NA DACHU

Samochodem rajdowym, jadąc po trasie odcinka specjalnego z szybkością sto dwadzieścia kilometrów na godzinę, można w dziesięć minut przejechać dwadzieścia kilometrów. Duża to odległość, jeśli wyobrazić sobie, że jest to na przykład różnica zwycięzcy rajdu nad najbliższym rywalem wywalczona na odcinkach specjalnych. Ponad 637 sekund wygrał Andrzej Jaroszewicz z drugim w klasyfikacji generalnej Maciejem Stawowiakiem. Trzecie miejsce w tej punktacji osiągnął kierowca olsztyńskiego „Stomila" Włodzimierz Groblewski na zwykłym seryjnym „Fiacie 125p" z silnikiem 1500 ccm. I to jest także wynik wspaniały.

Po tegorocznym bogatym w starty sezonie Andrzej Jaroszewicz walczący jeszcze o tytuł mistrza krajów socjalistycznych jest najlepszym polskim kierowcą, ma doskonały sprzęt, którym posługuje się z wielką łatwością i duże doświadczenie, ale w Rajdzie Warszawskim było parę nie gorszych od „Abartha" samochodów i ich kierowcy nie ukończyli rajdu. Daleko na ósmym miejscu znalazł się „Renault Gordini" Czecha Josefa Sivika, nie skończył rajdu ubiegłoroczny zwycięzca Horst Rausch z RFN startujący na „BMW 3,0 CS". Za rok rajd ten przyciągnie, jako eliminacja mistrzostw Europy, znacznie więcej zawodników. Nie będzie to może najważniejsza eliminacja, ale za rok ma szansę się w taką imprezę przerodzić.

Nie powiodło się tym razem kierowcom „Renault": i to zarówno czerwonej „piątce" Jerzego Landsberga jak i białej „dwunastce" Błażeja Krupy. Na ósmym odcinku specjalnym Grabin — Wilkowo około 500 metrów po starcie „Renault 5" Landsberga zbyt szybko wprowadzony został w zakręt i wylądował na drzewie z poważnymi uszkodzeniami, praktycznie niezdatny do użytku. Dwa odcinki wcześniej na trasie Mroczno—Rynek po długiej 300-metrowej prostej auto Krupy przy szybkości 180 km na godzinę wylądowało na dachu. Kierowca po ciemku nie zauważył, że gwałtowne awaryjne hamowanie wypadło na błotnistym wjeździe do zabudowań. Trochę piasku wystarczyło, by „renówka" po kilku kozłach zamieniła się w kupę pogiętej blachy. Krupa startować będzie w następnej eliminacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni już za kilka tygodni, dobrze, że ma jeszcze „siedemnastkę".

Interesująco zapowiadał się start Krzysztofa Komornickiego na prototypie „Fiata" rajdowego. Wentylowane hamulce i 16 zaworów w silniku to najciekawsze i zarazem najważniejsze elementy samochodu różniącego się zasadniczo od innych „Fiatów". Niestety jeden z przegubów wału napędowego nie wytrzymał mocy silnika i prototyp nie dotarł do mety. Nie dojechali również Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański. Ich auto dobrze już podmęczone na innych rajdach miało defekt dość charakterystyczny dla naszych samochodów, urwaną półoś. Tym razem ci młodzi kierowcy nie mieli bardzo zmartwionych twarzy, w przeddzień rajdu, niemal o tej samej godzinie ich żony urodziły synów.

Po sześciu odcinkach wycofał się z rajdu startujący gościnnie na „Polskim Fiacie" jeden ze zdolniejszych i młodszych kierowców fińskich Jussi Kynsylehto, jego zdjęcie w samochodzie lecącym dwa metry nad ziemią obiegło świat, ale w rajdzie warszawskim, po sześciu odcinkach, na których Fin był jednym z najlepszych, defekt tylnego mostu wyłączył go z walki.

Organizacja rajdu była sprawna i kierowcy nie narzekali na dobór trasy, czy pomiar czasu, najbardziej narzekała na imprezę odpowiedzialna za reklamę w Dziale Sportu pani Krystyna Gott, która trzy razy jeździła do huty szkła po kryształowe puchary, a których kilkanaście pozostało nie wręczonych.

J.O.

Fot. CAF