



Zacięta walka „Fiatów”

na stromej alpejskiej trasie Na razie górą „Renault Alpine”

W MONTE CARLO piękna pogoda. Przez cały dzień świeciło słońce. Było tak ciepło, że amatorzy mogli kąpać się w basenie nad morzem. W Alpach, gdzie zawodnicy pokonują trasę II etapu 41 Rajdu Monte Carlo, za to zima w pełni. Od południa padał gęsty śnieg, była mgła i — jak podawały komunikaty meteorologiczne — widoczność była zerowa, wynosiła zaledwie 3 metry.

W takich warunkach rajdowcy walczyli w trochę mniejszym tempie, ale szybkości na pewnych odcinkach są wciąż zawrotne.

Byłem na trasie II etapu rajdu. Obserwowałem jazdę zawodników na pierwszym odcinku specjalnym w odległości zaledwie 64 km od Monte Carlo. Odległość to nieduża, ale pokonanie jej jest trudne.

Odcinek miał 25 km długości. Miejscowość St. Auban leży u stóp ponad 1000-metrowego wzniesienia. Pod to właśnie wzniesienie wspinali się zawodnicy. Wspinaczka nie była łatwa, chociaż szosa jeszcze była sucha, a pogoda dobra. O pierwsze miejsce walczyli załogi jadące na samochodach „Porsche”. Najlepszym był Szwed Waldegaard, a po nim Francuz Larousse. Pierwszy miał czas 17 minut i 21 sekund, a drugi był o 9 sek. gorazy. Na trzeciej pozycji jechał znany nam Włoch Munari, który tak zaciekle walczył niedawno o mistrzostwo Europy z Sobiesławem Zasada. Przegrał on ze zwycięzcą tego odcinka Szwedem Waldegaardem o 35 sek.

Polacy pojechali zupełnie nieźle. Najlepszy był Bień na „Porsche” 23,30, potem Smorawiński na BMW 20,12, a następnie Jaroszewicz (pierwszy z „Polskich Fiatów”) — 21,39, Zasada — 22,11, Mucha — 22,23, Nowicki — 22,35 i Variella — 23,38.

Te różnice czasów najlepiej odzwierciedlają sytuację. Nawet gdyby nasi zawodnicy byli największymi geniuszami kierownicy, nie są oczywiście w stanie nawiązać walki z rywalami, jadącymi na samochodach o dwukrotnie, a czasami i trzykrotnie większej mocy.

Nikt zresztą nie wymaga aby nasze „Fiaty” wygrały Rajd Monte Carlo. Wykazujemy jednak szereg błędów i niedomagań organizacyjnych, bo chcemy, startując na „Fiatach”, wykorzystać wszelkie szanse.

* Wskazujemy więc palcem na Polski Związek Motorowy, który nie był w stanie zestawić silnego kierownictwa ekipy i właściwie pokierować przygotowaniem.

* Mamy pretensje do FSO, że wstawiając ekipę fabryczną nie chciała objąć władzy i uporządkować to, co się dzieje podczas rajdu. FSO ponosi również winę za niewłaściwe przygotowanie serwisu.

Jak już pisaliśmy wczoraj w części wydań „Expressu”, II etap rozpoczął się od wielkiego dramatu. 6 km za Monaco na stacji ESSO grupa rajdowców-mechaników w rekordowo krótkim

czasie 14 min. i 14 sek. zmieniła tylny most w samochodzie Sobiesława Zasady, a nawet w warunkach warsztatowych taka operacja trwa co najmniej godzinę. Mechanicy Franciszek Aromiński, Mieczysław Urtnowski i Karol Rymler w towarzystwie swych innych kolegów oraz dziennikarzy, którzy też pomagali, pobili więc chyba rekord świata. Wykonano tę pracę bezbłędnie, bo po 3 odcinkach specjalnych Zasada miał najlepszy czas z Polaków — 75,12 przed Smorawińskim — 76,56, Bieniem — 77,47, Muchą — 77,22, Jaroszewiczem — 79,09 i Nowickim — 80,24. Prowadził niespodziewanie Włoch Munari — 65,25.

Na IV odcinku specjalnym najlepszy czas z Polaków ma znów Zasada — 51,18 ale doskonale pojechał także Jaroszewicz — 51,54.

Później niestety było gorzej. Na V odcinku nasz mistrz Europy uzyskał zadziwiająco słaby czas — 39,55, gorszy o... 10 pełnych minut od czołówki rajdu. Co się stało? Myślę, że nie chciał za bardzo forsować swego „Fiatu”. Odcinek ten miał bowiem 28 km, a na tej krótkiej przestrzeni różnicę wzniesień aż 800 m! „Fiaty” na taką stromą ścianę mają niestety za słabą moc.

Po 6 odcinkach (na 8 w II etapie) prowadzenie objął Francuz Darniche na „Renault Alpine”, przed Włochem Munari na „Lancel” i Francuzem Nicolas

znów na „Renault Alpine”. Czyżby „Porsche” miały ponieść kolejną porażkę z lekkimi francuskimi samochodami?

Karnecik RMC

Całą noc w Pałacu Kongresów w Monte Carlo czynne est biuro prasowe, gdzie na wielkich tablicach ustawionych przy ścianach co chwila wpisywane są czasy poszczególnych odcinków specjalnych. Blisko 200 dziennikarzy nie kładzie się wcale spać. Co kilka minut idą w świat nowe meldunki.

*

Nieprzyjemne chwile przeżyła jadąca z rajdem ekipa sprawozdawców naszej Telewizji. Filmowała ona akcję przy naprawie samochodu Zasady, a potem szybko wyruszyła na trasę i... zapomniała zabrać kosztującego kilkaset dolarów jodowego reflektora, bez którego w nocy nie można robić zdjęć. Właściciel stacji ESSO jednak telefonicznie znalazł Polaków i wieczorem oddał im zabezpieczony przez siebie drogocenny reflektor.

*

Cztery samochody serwisowe, jakie towarzyszą naszym rajdowcom, nie są w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb. Dlatego też na trasę wyruszyli z pomocą rajdowcy — którzy przyjechali tutaj turystycznie.

*

W Monte Carlo zainteresowanie rajdem wreszcie jest duże. Miejskowe radio co chwila podaje komunikaty, a ludzie na ulicach stają przed tablicami, na których umieszczane są aktualne wyniki.

Okazuje się więc, że tylko „turystycznym” dojazdem do stolicy Monako mało kto się interesował. Teraz gdy rozpoczęła się decydująca walka wszyscy mówią tylko o rajdzie.

(Kos)