

A jednak jesteśmy!

START W BUDAPESZCIE WIELKIM SUKCESEM POLSKICH SAMOCHODZIARZY

10 sierpnia po raz pierwszy od paru lat polscy automobilści spróbowali swych sił zagranicą, na międzynarodowym wyścigu samochodowym w Budapeszcie. Startowały dwa nasze wozy klasy 750 — KRAB Longina Bielaka i RAK Jerzego Jankowskiego. Pomimo, że Jankowski miał najmniejszy wóz na wyścigu — kończy na drugiej pozycji w klasie do 1500 za najnowszym modelem PORSCHE RS 1500. W pobitym polu pozostały samochody o tak doskonałych walorach sportowych jak np. opisana w numerze 32 AMS — SKODA 1100 OHC z czeskim Mistrzem Sportu Bobkiem za kierownicą.

Niewątpliwie jednak bohaterem wyścigu był Bielak, który początkowo prowadził bieg. Niestety, urwanie się dźwigni zmiany biegów przekreśla szanse na zwycięstwo i Bielak kończy na 6 pozycji przez dwie trzecie wyścigu jadąc tylko na trzecim biegu.

Sukcesu startu polskich zawodników nie da się zamknąć w suchych wynikach. Start miał przede wszystkim olbrzymie znaczenie propagandowe. Węgry przekonali się, że sport samochodowy można oprzeć na tanich i prostych konstrukcjach krajowych, a nie konieczne na wozach, wyczynowych renomowanych marek. Początkowo lekceważone przez konkurentów polskie „minikary” po wyścigu stały się centralnym ośrodkiem zainteresowania prasy, telewizji, radia, kroniki filmowej...

Krab i Rak na wirażu trasy w Budapeszcie

ALE zaczniemy od początku. Po przyjeździe do Budapesztu nasza ekipa została powitana bardzo serdecznie przez gospodarzy. Jednakże po obejrzeniu polskich wozów na twarzach Węgrów pojawiły się uśmiechy rozczarowania. Małe i niepozornie wyglądające samochody, w które wetknęto jakieś tam silniki motocyklowe nie wzbudziły entuzjazmu konkurentów i organizatorów.

A jak wygląda konkurencja? — Wyścig rozgrywany jest tylko w dwóch klasach, do 1500 cm³ i powyżej, tak że w zgłoszeniach nie było samochodów klasy 750 poza wozami polskimi. Najmniejszym wozem wyścigu był więc RAK Jankowskiego z silnikiem o pojemności tylko 650 cm³. Najszerszym wozem klasy do 1500 był bez wątpienia PORSCHE RS 1500 rok produkcji 1958. Model RS jest samochodem wyczynowym dobrze znanym z wielu międzynarodowych wyścigów. Silnik rozwija wspaniałą moc 135 KM. Porsche prowadzony był przez jugosłowiańskiego zawodnika Boziec.

Ekipa czechosłowacka składała się z trzech wozów: jednej SKODA 1500 i dwóch najnowszych modeli sportowych SKODA 1100 OHC. Samochody te są wielką nadzieją Czechosłowacji i przewiduje się, że odegrają niemałą rolę na arenie międzynarodowej. Jak widać więc przewaga konkurentów wydawała się druzgocąca tym bardziej, że nie można było lekceważyć pozosta-

łych wozów. Przeważnie były to pojazdy już dość wystużone, lecz wyposażone w nowe silniki Skoda 1100 lub Fiat 1100. Z nielicznymi wyjątkami są to samochody jednorodnicowe.

Minorowa atmosfera panowała do pierwszego treningu, to jest do momentu, gdy przekniano się, że RAK i KRAB nie ustępują szybkością swym konkurentom. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej zmieniają się nastroje, gdy zostaje ogłoszone, że Jankowski uzyskał najlepszy wynik treningu bez względu na klasę.

Tak więc obydwaj nasze wozy zajęły miejsca w pierwszym szeregu na starcie. Chorągiewka opada — wyścig rozpoczęty. Bielak wspaniałym zrywem wysuwa się na pierwszą pozycję szybko oddalając się od konkurentów. Jankowski ma start bardzo słaby, po puszczeniu sprzęgła silnik przerywa. Ostatecznie rozpoczyna wyścig na bardzo dalekiej pozycji.

Przepchnięcie się przez konkurentów nie jest łatwe i mija kilka okrążeń zanim wozy rozciągną się po trasie. Tymczasem Bielak zwiększa stale swą przewagę. Niestety nie długo — urwana dźwignia zmiany biegów uniemożliwia użycie skrzynki i Bielak musi kontynuować wyścig mając do dyspozycji tylko trzeci bieg. Oczywiście przekreśla to zupełnie szanse na zajęcie dobrego miejsca.

Pozycja po pozycji Jankowski zbliża się do czołówki, którą stanowią teraz Porsche i z klasy ponad 1500 stare 3 litrowe Maserati. Wypierzenie Skody 1100 OHC z Cizkowskim za kierownicą

nie przedstawia dla Jankowskiego specjalnych trudności. Odbywa się to przed trybunami na oczach rozentuzjuszowanych tłumów. Ciekawe jest, że Skoda została wyprzedzona na przyspieszeniu po wyjściu z zakrętu, a więc tam, gdzie większa moc silnika 1100 powinna odegrać decydującą rolę. Jak się okazuje niedobór mocy można wyrównać lepszym wozem.

Druga Skoda 1100 OHC prowadzona przez czeskiego Mistrza Sportu, rutynowanego zawodnika Bobka, przedstawia znacznie trudniejszy orzech do zgryzienia. Przez całe okrażenie Jankowski jedzie jak cień za Skodą. Wreszcie ostateczny atak podejmuje na szybkim zacieśniającym się łuku. Na treningu rozbiła się tutaj Skoda 1500, może więc moment psychologiczny sprzyja, że Bobek nie będzie wirażował zbyt szybko.

RAK i Skoda wchodzą w łuk niemal przyklejone do siebie. Jankowski trzymając „pełny gaz” czeka na moment rozpoczęcia hamowania swego konkurenta. Bobek na chwilę przynymka gaz poczem daje potężną „szprycę” chcąc nagłym zrywem oderwać się od konkurenta. Jankowski postanowił jednak zaryzykować i bez odjęcia gazu wirażuje dalej. RAK staje nieomal bokiem i tak pokonuje łuk. Przerażony tłum rzuca się do ucieczki, ale nie jest to potrzebne, gdyż RAK pozostaje na trasie.

Wypierzenie Skody wysunęło Jankowskiego na drugą pozycję w klasie do 1500. Dalsza walka nie miała sensu, gdyż prowadzący Porsche był zbyt szybkim konkurentem i nie było szans

Tłok. Jankowski (nr 45) jest jeszcze wcisnięty pomiędzy konkurentów. Zwycięski Porsche (nr 42) widoczny na rogu pod latarnią.

na nawiązanie walki. Zresztą w ostatnim okrażeniu tylna prawa guma RAKA zaczyna spuszczać i Jankowski do parku zjeżdża już bez powietrza.

Entuzjazm jaki zapanował po wyścigu nie da się opisać, nasi zawodnicy i wozy były obłożone przez rozentuzjuszowane tłumy. Dla Węgrów nasz sukces ma ogromne znaczenie, bowiem dotychczas sądzono, że wyczynowy sport samochodowy można oprzeć tylko na drogim importowanym sprzęcie wykonanym przez zakłady o światowej sławie. Wydaje się, że polski koncert w Budapeszcie stanie się punktem zwrotnym w historii węgierskiego sportu i wcale nie byłoby dziwne gdyby Automobilklub Polski otrzymał zamówienie na eksport KRABÓW.

Nam zaś Budapeszt udowodnił, że z krajowym sprzętem możemy wystąpić poza granice kraju. Nareszcie więc znów żyjemy na arenie międzynarodowego sportu.

M.W.

WYNIKI WYSCIGU W BUDAPESZCIE

Klasa do 1500

1. MILIVOJE BOZIEC, Jugosławia, PORSCHE 1500;
2. JERZY JANKOWSKI, Polska, RAK 650;
3. VACLAV BOBEK, Czechosłowacja, SKODA 1100 OHC;
4. MEVEY, Węgry FIAT 1100;
5. VACLAV CIZKOWSKI, Czechosłowacja, SKODA 1100 OHC;
6. LONGIN BIELAK, Polska, KRAB 700.