

Jury podjęło decyzję po 21 godzinach

# Mistrz wygrał 20 Rajd Warszawski

(OBSŁUGA WŁASNA)

Dopiero po 21 godzinach od przybycia zawodników na metę jubileuszowego, dwudziestego Rajdu Warszawskiego — Castrol ogłoszono wyniki imprezy. Według podanych w sobotę o godzinie 20 wyników nieoficjalnych zawody wygrała załoga Janusz Szerla i Marek Oziębło, jadąca Polonezem 2000. Informację tę potwierdził w 3 godziny później przewodniczący Zespołu Komisarzy Sportowych M. Grzegorzczak. Tymczasem w niedzielę w południe jury po rozpatrzeniu licznych protestów podało oficjalnie, że pierwsze miejsce zajęli Mariusz Kostrzak i Marcin Augustyn (Toyota Carolla), którzy tym samym przypieczętowali zdobycie tytułów mistrzów Polski.

**P**RZYCZYNA tego nieoczekiwanego finału rajdu była sytuacja, jak miała miejsce na 15 odcinku specjalnym. Szerla i Oziębło — w myśl ich twierdzeń, chcąc uniknąć zderzenia z ruchomą przeszkodą gwałtownie hamowali. Samochód stanął bokiem, zakopany w piachu, tarasując przejazd innym. Dopiero po ok. 20 minutach udało się wspólnymi siłami kilku załóg przepechnąć auto i wszyscy ruszyli do mety.

Zawodnicy fabryczni FSO jechali jako siódmi z kolei. Sędziowie początkowo uznali zaistniałą sytuację jako nie zawinioną przez kierowcę Poloneza i po długiej naradzie — szczęściu pierwszych załogom zaliczono uzyskane przez nich czasy — wszystkim pozostałym przyznano czas najgorszego zawodnika z tej szóstki. Kierownicy zespołów zagranicznych, które najbardziej traciły w tej sytuacji złożyli protesty, podobnie uczynił M. Kostrzak. Ostatecznie komisja sędziowska postanowiła uznać Szerlę za winnego i policzyć mu wynik uzyskany przez niego na OS-ie, natomiast pozostałym — jak to było wcześniej czas najgorszego z szóstki.

Zmieniło to bardzo końcowe wyniki. Kostrzak i Augustyn z 3 miejsca awansowali na 1, wyprzedzając nie tylko Szerlę, ale i załogę RFN B. Caldewey — H. Rautenberg (Ford Sierra 4x4) i... otrzymali na mecie w nagrodę kluczyki do nowego Poloneza.

Odcinek nr 15 miał decydujące znaczenie, choć na 830 km trasie zlokalizowanych było 26 OS-ów (jeden z nich nie odbył się ze względów technicznych). Rywalizacja rozpoczęła się na ulicach Warszawy, gdzie na zamkniętej trasie przy ul. Sanguszkii najszybszy był Szerla przed Orskim, Bublewiczem, Schewe z RFN i Koperem.

Właśnie Szerla, Krupa, Koper, Orski i Bublewicz nadawali ton walce. Ten ostatni miał zresztą utrudnione zadanie — jechał za słabszymi przeciwnikami, przez co tracił wiele sekund — musiał ich wyprzedzać.

**S**PRAWDZIŁO się jednak wcześniejsze twierdzenie o wielkiej trudności rajdu. Faworytów zaczął prześladować pech. Jako pierwsi z rywalizacji odpadli Bublewicz i Zyszkowski (defekt silnika w Polonezie 2000 turbo), następnie Sadowski i Stępkowska (urwali koło w FSO 1600), Koper i Geborys (defekt płośni w Renault 11t), wreszcie Krupa i Mystkowski (defekt przegubu w Renault 5 GT turbo). Świetnie jechali natomiast Szerla i Oziębło, którzy mieli kilkanaście minut przewagi nad rywalami.

Wielkie brawa należą się też Chalasowi i Atowskiemu (FSO 1600), Adamkowi i Baranowi (Polonez 2000) oraz Holowczycowi i Omelańszukowi (Fiat 125p), którzy z powodzeniem rywalizowali z posiadającymi znacznie lepsze auta kolegami z zagranicy. Miejsce w czołówce zajęli także Kępka i Mazurek (Fiat 126p). Załoga FSM wykazała jak zwykle wielką ambicję i wolę walki. Po raz pierwszy w tym sezonie na mecie zameldował się też Polonez 1500 turbo, prowadzony tym razem przez W. Polaka.

Sukces odnieśli także zawodnicy KS Maraton: Marek Ryndak i Adam Nowak, którzy zajęli 14 pozycję, przegrywając w klasie A 13 jedynie ze zwycięzcami imprezy Kostrzakiem i Augustynem! Wynik ten pozwolił załodze Maratonu na zdobycie tytułu wice-mistrzów Polski w klasie A 12.

— Jestem bardzo zadowolony z wyniku — powiedział M. Ryndak — choć nie przyszedł on łatwo, miałem np. zderzenie z brzoza. Ale dzięki ofiarnej pracy serwisu wszystko skończyło się dobrze.

**N**ERWOWY finał rajdu pogorszył atmosferę, wpłynęło zapewne dodatkowo na nieprzychylną decyzję FISA w sprawie przyznania gwiazdki mistrzostw Europy. Choć wielu działaczy staralo się, aby impreza wypadła jak najokazalej, wielu działaczy nie wywiązało się z przyjętych na siebie obowiązków. W sobotnie popołudnie w biurze prasowym panowała zupełna dezinformacja, nie udostępniono nam też np. telefonu, odsyłając do uszkodzonego automatu. Tylko dzięki przychylności i pomocy komandora Jana Piściemnicka i wicekomandora Stefana Młynarskiego dziennikarze obecni na trasie mogli obsługiwać imprezę. Słowa uznania należą się też władzom Nowego Miasta Lubawskiego — zawodnicy spotkali się tam z rzadkim w kraju, niezwykle serdecznym przyjęciem.

Do rajdu wystartowały 74 załogi, ukończyło go 31, z których jedna została zdyskwalifikowana przez Komisję Techniczną. Wyniki: 1. Kostrzak — Augustyn, 2. Caldewey — Rautenberg, 3. Kissel — Hopfe (RFN — Toyota), 4. Chalas — Atowski, 5. Szerla — Oziębło, 6. Heile — Richardt (Dania — Opel Manta). Klasy: N 01 — Koczur i Witta, N 02 — Norin i Szostak, A 11 — Kępka i Mazurek, A 13 — Kostrzak i Augustyn przed Ryndakiem i Nowakiem, A 14 — Chalas — Atowski, B 31 — Białowas i Sękowski (Polonez 2000). Zespołowo — Automobilklub Śląski przed Krakowskim.

Końcowa klasyfikacja mistrzostw Polski: 1. M. Kostrzak i M. Augustyn — po 213 p., 2. R. Chalas — 201, 3. M. Sadowski — 182, 4. K. Holowczyk i M. Omelańszuk — po 174, 5. Z. Atowski — 161, 6. M. Kulikowski i S. Walentowicz — po 154.

Równoległe z trwaniem 20 Rajdu Warszawskiego — Castrol odbywały się w stolicy uroczystości związane z 100-leciem motoryzacji. Wyniki „Kryterium asów” na Stadionie X-lecia: zawodnicy — T. Ciecieryński przed D. Mydlarskim, piloci — J. Bronikowski przed K. Gąborysem.

ANDRZEJ KARACZUN



Na zdjęciu dolnym: załoga kobieca z RFN Prinz — Goltz na Oplu Corsie jechała ambitnie, ale nie dotarła do mety. Na zdjęciu górnym — M. Kostrzak (po prawej) i M. Augustyn (po lewej) wygrali 20 Rajd Warszawski — Castrol i zdobyli tytuły mistrzów Polski.