

Po raz pierwszy „Polskie Fiaty” @ RMC

GRUDZIEN to miesiąc treningów dla załóg startujących w Rajdzie Monte Carlo. Wszystkie załogi przejeżdżają raz po raz alpejskie, najtrudniejsze odcinki tego rajdu, zapisując dokładnie każdy wiraż, każde wzniesienie, każdą zmianę nawierzchni, każde rozwidlenie. Trzeba już wcześniej wiedzieć KTÓREBY i JAK się będzie jechać. Od tej żmudnej i dokładnej pracy przygotowawczej zależy w znacznej mierze ostateczny wynik.

Załogi „Polskich Fiatów”, które po raz pierwszy wystartują w Rajdzie Monte Carlo, spędziły na trasie 2 tygodnie. Wracają do kraju, wiedząc już doskonale co ich czeka.

Stuszną była decyzja zgłoszenia „Polskich Fiatów” w grupie II. Startując, jak pierwotnie zakładano, w grupie I, nie wolno byłoby robić żadnych przeróbek (jest to grupa zwykłych wozów seryjnych). Zdajemy sobie doskonale sprawę, że „Polski Fiat” jest bardzo dobrym samochodem użytkowym, ale jest przecież na świecie poważna grupa wozów o tej samej pojemności silnika, samochodów produkowanych w wielkich seriach, które jednak mają znacznie wyższą moc. A właśnie ta moc decyduje przy wszystkich górskich odcinkach, nie mówiąc już o próbach specjalnych, które są niczym innym jak wyścigami górskimi.

Przeniesienie „Polskich Fiatów” do grupy II pozwala na szereg zmian konstrukcyjnych, jak np. zwiększenie stop-

nia sprzętania, inne przełożenia, zmiany układu rozrządu, zmiany w układzie wydechowym, w układzie zasysania, w instalacji elektrycznej itp. Dzięki temu można samochód znacznie „wzmocnić”. Oczywiście to samo będą robili konkurenci, ale zmniejsza się w ten sposób i to poważnie różnica w osiągnięciach wozów. „Polskie Fiaty”, które w grupie I byłoby już na starcie na straconej pozycji, tu, w grupie II, po dobrze przemyślanych i wprowadzonych usprawnieniach, mogą całkowiec przyzwolicie „zawalczyć”.

Wszystkie „Polskie Fiaty” przygotowywane są do startu przez Zerań. Trzy polskie załogi, które były na trasach Monte Carlo, spędzą święta już w domu. Natomiast czwarta — małżeństwo Zasadowie, udaje się na trening alpejski 1 stycznia.

40 Rajd Monte Carlo podzielony na 3 etapy będzie w tym roku pierwszą eliminacją mistrzostw świata dla marek fabrycznych. Już od lat pierwszy etap stanowi zjazd gwiazdzisty z 10 punktów startowych. Tym razem do dawnych punktów startu doszły trzy nowe, a to w Marakeszu (Maroko), Bukareszcie oraz w Almierii (Hiszpania). Trasa w Warszawie do Monte Carlo ma długość 3595 km.

Nowością jest wprowadzenie na koncu I etapu pierwszego odcinka specjalnego, który przysporzy pierwszych punktów karnych. Na II etapie, będącym wielką pętlą alpejską długości 1516 km, przewidziano 9 odcinków specjalnych o łącznej długości 252,5 km. Najlepszych 60 załóg walczyć będzie na trasie III etapu, rozgrywanego w nocy w wysokich górskich partiach w pobliżu Monte Carlo, gdzie na trasie długości 603,5 km rozmieszczonych jest 7 odcinków specjalnych o łącznej długości 153 km. Zawodnik, który dojedzie do mety będzie miał za sobą 5639,5 km, w tym 17 odcinków specjalnych mających łącznie 444 km.

Trasa warszawska zyskała sobie od lat miasto szczęśliwej. Przecież właśnie startujący z Warszawy tacy zawodnicy jak Elford czy Waldegaard wygrali rajd, a wielu startujących z Polski uplasowało się w czołówce. Zawodnicy lubią iść za szczęściem, ale nie tylko tym można tłumaczyć fakt zapowiedzi startu z Warszawy w najbliższym rajdzie Monte Carlo aż 35 załóg. Trasa w Polsce cieszy się również dobrą sławą z uwagi na jej wzorowe przygotowanie i zabezpieczenie.

Oceniając realnie szanse „Polskich Fiatów” w najbliższym Rajdzie Monte Carlo, nie możemy być chorobliwymi optymistami i spodziewać się wielkich sukcesów. Niemniej jednak, jeśli wozy będą właściwie przygotowane, a kierowcy pojadą z głową i z ambicją, i nie będzie ścigał ich pech, to powinniśmy słyszeć o „Polskich Fiatach” startujących do ostatecznej rozgrywki na III etapie wśród najlepszych 60 załóg. Na pierwszy start „Polskich Fiatów” byłoby to bardzo dobry wynik.