Trwa XXXI Rajd Polski. Kolejna eliminacja do mistrzostw Europy i mistrzostw Polski. Walka „ludzi i maszyn" — jak napisze później odkrywczo większość z kilkudziesięciu obsługujących tę imprezę sprawozdawców sportowych. Tylko że tym razem, w tym żargonowym sformułowaniu kryć się będzie sporo prawdy.

Oto na drugim etapie Ewa i Sobiesław Zasadowie w momencie najmniej spodziewanym, cudem unikają groźnej kraksy. Droga prosta jak stół, prowokuje do maksymalnego dociśnięcia pedału gazu. Zwłaszcza, iż wiadomo, że Czechosłowak Hubaček, główny, i w zasadzie jedyny konkurent w walce o zwycięstwo, jest diabelnie szybki i poważnie zagraża naszemu Sobiesławowi. I gdy właśnie państwo Zasadowie mkną tak o brzasku z szybkością dochodzącą do 160 kilometrów na godzinę, na drodze ukazują się nagle sosnowe bierwiona i wielka granitowa kostka, zmyślnie przegradzająca w poprzek jezdnię. Ostre hamowanie. Skurcz krtani. Trzeba błyskawicznie usunąć „rajdową" barykadę. Murowana strata cennych minut. Pani Ewa pierwsza wyskoczyła z wozu i widzi jakieś postacie umykające w leśny gąszcz. Wreszcie BMW z polską załogą rusza dalej. Po chwili nadjeżdża inna maszyna. Ale i przeszkoda znów pojawia się na szosie. W tym samym miejscu. Ułożona już nie tak starannie, bo w pośpiechu widać, ale przecież jest.

Trwa zatem owa walka „ludzi i maszyn".

O maszynach za chwilę.

Faworyt tego wyścigu, polski kierowca o italskim nazwisku — Marek Varisella, świetny zresztą jeździec, już po kilkudziesięciu kilometrach poszybował w pole.

— Marek nie lubi jeździć na „ opis", tylko na „nosa" — powie potem któryś z mechaników serwisowych FSO. Pytamy więc mistrza co sam o tym sądzi.

— Nieprawda. Rysiek Żyszkowski dał mi swój opis tego odcinka. Były to jednak dane mało precyzyjne. Wchodziłem w wiraż według jego wskazówek: „dwójka-gaz"...

— Przede wszystkim jechałeś po swojemu, po drugie nie ja ci dawałem, lecz tyś mnie o to prosił — wnosi rzeczową poprawkę do relacji Variselli, Żyszkowski.

Pisane w hotelu „Cracovia"

RAJD POLSKI

(Obsługa własna)

go pojazdu — otóż, aby po każdej takiej próbie, fabryka informowała nas za pośrednictwem prasy o swych wnioskach przekazywanych do produkcji. Taki jest bowiem, a nie inny, racjonalny sens lokowania milionowych kapitałów w rajdy. Tylko wtedy będziemy mogli mówić, że sport „nic nie kosztuje", ponieważ przynosi inne bardzo wymierne zyski.

* * *

Na marginesie już tylko powyższych rozważań, jeszcze parę słów o serwisowych wozach FSO. Było ich 5. Znawcy przedmiotu uważają, że to bardzo dużo. Wytwórnia BMW przysłała tylko jeden samochód. Ale ten niemiecki serwis zwijał się jak w ukropie. Pojawiał się wszędzie tam, gdzie był akurat najbardziej potrzebny. Przeciętna szybkość niemieckiego serwisu zbliżona była do prędkości jaką uzyskał zwycięzca rajdu Sobiesław Zasada. Nie doceniamy jeszcze w sposób należyty roli pomocy technicznej na trasie, lub brak nam może po prostu doświadczenia. Serwis zagranicznych stajni rajdowych, jest niebywale szybki i operatywny, gdyż taktyka pomocy organizowana jest przez byłych lub aktualnych zawodników, samochody pomocy technicznej prowadzone są przez licencjonowanych rajdowców, a nie ludzi z trzecią kategorią amatorskich praw jazdy.

STEFAN KUBIAK

Na trasie, na dystansie ponad 2000 kilometrów toczą się rajdowe kółka 102 polskich i zagranicznych samochodów. Na pierwszym etapie Bo już do drugiego rusza tylko 47 załóg. Rajd ukończy 37 wozów. Mimo świetnej, bezdeszczowej pogody i kilku tylko niegroźnych zresztą karamboli, z których kraksa Bułgarów pod Zakopanem kończy się najgorzej bo Zelew musi poddać się zabiegowi zszywania czupryny. Ale jadący z nim Bonew wraca bez szwanku do hotelu w Krakowie. Autostopem!

Polskie Fiaty stanowiące jako marka najliczniejszą grupę, spisują się bardzo dobrze. Dwa z nich zostają sklasyfikowane w pierwszej dziesiątce. Ten rajd jest nie tyle dla Fiatów, ile dla nas wszystkich innego rodzaju pozytywnym sprawdzianem. Oto bowiem odbyła się publiczna prezentacja walorów techniczno-eksploatacyjnych naszego pojazdu. Na dystansie ponad 2000 kilometrów. Cóż z tego np., jeśli wytwórnia na Żeraniu wiedziała o mankamentach Fiata, skoro myśmy tych wad nie znali. Teraz wiemy już, że na trasie rajdu w ciężkich warunkach eksploatacyjnych, najczęściej defektowały prądnice. Niechże więc FSO weźmie do galopu kooperanta dostarczającego ten niezbyt wydarzony element.

Chcielibyśmy również, aby po każdej takiej dużej imprezie sportowej w której następuje konfrontacja reklamowych zapewnień i sloganów z rzeczywistym poziomem wytwarzane-

Załoga Polskiego Fiata Nowicki – Schramm – zwycięzcy I etapu.

Fot. CAF