

REDAGUJE
JAROSŁAW
MAZNAS



Spis rzeczy: 50. RAJD POLSKI

Rajdy samochodowe

50. Rajd Polski - fotoreportaż 62

Wyjątkowe wydarzenie -

Andrzej Koper relacjonuje

przebieg rywalizacji sportowej 63

Elmot - Rajd niespodzianek -

relacja J. Jankiewicza

i P. Mystkowskiego z rajdowych

eliminacji mistrzostw Polski 64

Po raz piętnasty - tyle razy

startował w Rajdzie Polski

Piotr Mystkowski 65

U mnie na piątkę -

Jerzy Jankiewicz ocenia

organizację Rajdu 65

Zimny Karkołom - po raz drugi

terenowcy wystartowali

po punkty 67

Formuła 1

Ostro do przodu - GP Hiszpanii 66

Do McLarena przyszedłem po

mistrzostwo - wywiad

z Mikką Häkkinenem 68

Rekord pobity - GP Monaco 69

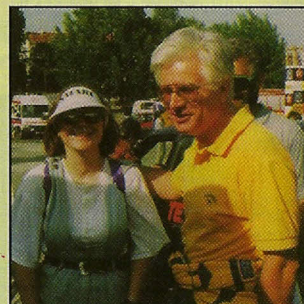
PANORAMA SPORTOWA

Formuła 1

W dniach 17-19 września w Porto Cervo na Sardynii odbędzie się pokazowy wyścig Formuły 1. Dotychczas udział w imprezie zgłosiły trzy włoskie zespoły: BMS-Lola, Minardi i Ferrari. Jeżeli organizacja przedsięwzięcia zostanie wysoko oceniona, Sardyńczycy chcieliby zgłosić wyścig w Porto Cervo do kalendarza Grand Prix Formuły 1. ■ Sześć FISA, Max Mosley, odwiedził Amerykę Południową, gdzie przebywał między innymi w Wenezueli i wizytował tor, na którym miałyby się odbywać wyścigi Formuły 1. Decyzję w tej sprawie ma podjąć FIA już w najbliższym czasie. ■ W sierpniu 1989 roku powstał projekt nowej fabryki McLarena i od tego też czasu Ron Dennis czekał na pozwolenie rozpoczęcia budowy. Decyzja ta zapadła na początku czerwca br. Nowa fabryka wraz z torowiskiem doświadczalnym powstanie w miejscowości Lydden Hill.

IndyCar

Dan Gurney, menażer dwóch kierowców IndyCar - Juana-Manuela Fangio II i P. J. Jonesa - chciałby dostać dla swych podopiecznych silniki Toyota. Będzie to możliwe w wypadku, gdy Gurney znajdzie drugi zespół zainteresowany japońskimi silnikami, zgodnie z obowiązującym regulaminem IndyCar.



Rajdy

Po zwycięstwie w Rajdzie Atlasu, Bruno Saby prowadzi w klasyfikacji generalnej do mistrzostw świata. Jeżeli międzynarodowe władze sportu samochodowego zaliczą do eliminacji mistrzostw świata również Rajd Tunezji, taką samą liczbę punktów co Saby będzie miał jego zespołowy kolega Fontenay. ■ Zwycięzcą 23. Rajdu Barum został Austriak Mundl Baumschlager, startujący samochodem Ford Escort RS Cosworth. Relacja z Rajdu w następnym numerze „A-I”.

Konkurs

Piotr Mystkowski, przedstawiciel Camela, gratuluje Olii Wolskiej z Karpacza zwycięstwa w konkursie o Formułę 1.





Fot. G. Chyła



Widowiskowy przejazd P. C. Baroniego na prologu

Fot. T. Szved



Fot. M. Glinka

"3,2,1, START" – pod Wzgórzem Andersa rozpoczęła się walka o punkty

"Jak wam się podoba moja treningówka?"
– Leszek Orski... bez niego nie ma rajdu



Fot. G. Chyła



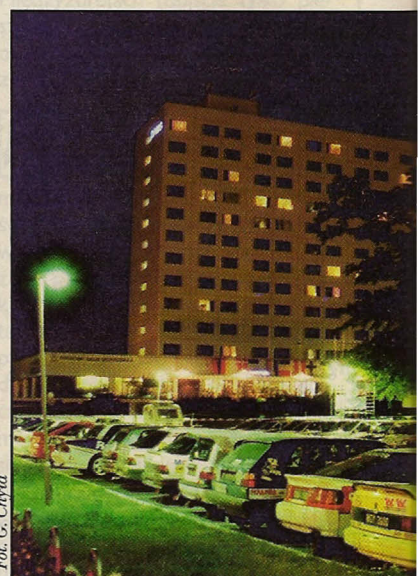
Robert Droogmans z Ronny Joostenem w drodze po zwycięstwo

Ten numer startowy był zarezerwowany dla Mariana Bublewicza

Najlepszy wśród Polaków, Paweł Przybylski, zajął bardzo dobre miejsce



Fot. G. Chyła



Wyniki 50. Rajdu Polski

Rajd odbył się w dniach 10–13 czerwca 1993, na trasie długości 985,56 km, z 21 odcinkami specjalnymi o łącznej długości 379,59 km. Start i meta we Wrocławiu.

Wystartowało 66 załóg, **sklasyfikowano** 40.

1. Droogmans/Joosten (B)
Ford Escort RS Cosworth
3:36.33 godz.
2. Baroni/Giraudet (F)
Lancia Delta HF Integrale
3:39.17 godz.

3. Przybylski/Gęborys (PL)
Toyota Celica GT 2000 4WD
3:45.37 godz.
4. Gieruszczak/Skrobot (PL)
Toyota Celica GT 2000 4WD
3:48.42 godz.
5. Min/Lambert (B)
Mitsubishi Galant VR4 (1.-gr. N)
3:57.06 godz.
6. Stec/Maciejewski (PL)
Mitsubishi Galant VR4 (2.-gr. N)
4:00.31 godz.
7. Vasin/Kalatchev (SU)
Opel Corsa GSi
4:02.52 godz.

Fot. G. Chyła

Rajdowe mistrzostwa Europy i Polski – 50. Rajd Polski

Wyjątkowe wydarzenie

Andrzej Koper – kierowca rajdowy, ekspert w dziedzinie sportów samochodowych, relacjonuje dla AUTO International przebieg rywalizacji sportowej na 50. Rajdzie Polski.

Tegoroczny Rajd Polski był bez wątpienia wyjątkową imprezą – przygotowano się do niej wyjątkowo solidnie i wyjątkowa (bo skromna) była frekwencja europejskiej czołówki rajdowej. Poza Droogmansem, Baronim i Snijersem, reszta zawodników, która stanęła na starcie we Wrocławiu, zaliczana jest do tzw. drugiej ligi europejskiej.

50. Rajd Polski nie należał do najłatwiejszych imprez. Najpierw słońce, potem deszcz – to sprawdzian umiejętności nie tylko dla kierowców, ale również dla serwisów. O ile czołówka sprawnie radziła sobie z przegrupowaniem ekip serwisowych, które zawsze zdążyły zmienić opony typu slick na tzw. deszczówki, o tyle polscy kierowcy dość często startowali do odcinków specjalnych na oponach nieprzystosowanych do nawierzchni. Jazda po mokrym asfalcie na slickach musi kończyć się, w najlepszym razie, stratą wielu sekund.

Jeśli oceniać poszczególnych kierowców, to z czołówki zawiódł nieco Pierre-Cesar Baroni. Na konferencji prasowej stwierdził wprost, że Rajd był nieco za szybki. Tłumaczy go to, że we Francji czy południowych Włoszech, gdzie Baroni najczęściej startuje, trasy są dobierane pod kątem jak największej liczby zakrętów. Stąd zrozumiał jest jego strach, gdy po dyktowaniu przez pilota "lewy pięć dno", wjeżdżał z maksymalną prędkością między drzewa rosnące blisko drogi.

Pamiętam podobną reakcję innego francuskiego zawodnika, Bugalskiego, którego poznałem przed laty na rajdzie w Jugosławii, gdzie zająłem 5. miejsce a on, początkujący, był wtedy 8. Po jakimś czasie spotkaliśmy się właśnie na Rajdzie Polski i już wtedy był on znaczącym kierowcą we Francji. Na mecie Bugalski powiedział mi wtedy, że nie jest w stanie wjeżdżać bardzo szybko w zakręty, bo nigdy tego nie robił.

Do trasy Rajdu Polski jest natomiast przyzwyczajony Kurt Göttlicher z Austrii, który po raz trzeci startował na wrocławskiej imprezie. Sądziłem, że z tego też powodu wygra on grupę N, a tymczasem w tej właśnie grupie przegrał z Belgiem Minem i Wieskiem Stecem. Prawdopodobnie Göttlicher miał jakieś problemy ze sprzętem.

Nicolas Min i Wiesiek Stec startowali na identycznych autach Mitsubishi Galant VR4, stąd łatwiej ocenić umie-

jętności Belga i Polaka. Min jest świetnie jeżdżącym kierowcą, co widać było szczególnie podczas pokonywania zakrętów, w których był szybszy od Steca o jakieś 15 km/h. Trzeba jednak przyznać, że i dla Wieśka był to bardzo udany start, a stwierdzam to z przekonaniem, gdyż mam okazję ob-



serwować go od wielu sezonów. Na identycznych samochodach startowali również Paweł Przybylski i Marek Gieruszczak. Należy podkreślić, że ich A-grupowe Toyoty są poza zasięgiem krajowej konkurencji. Różnica jest tak duża, że nawet jeżeli któraś z Toyot wpadnie do rowu na 3 czy 4 minuty, to na tak długiej trasie jak trasa Rajdu Polski nie ma to wpływu na końcowy wynik.

Trzecie miejsce Pawła dowodzi tego, że zdobył on już bardzo duże doświadczenie. Jest w tym spory udział pilota, Krzysztofa Gęborysa, który startując z mną przez wiele lat, między innymi na Rajdzie Polski, doskonale poznał trasę i wie, gdzie mogą pojawić się niespodzianki. Drugi kierowca Toyoty, Marek Gieruszczak, może mówić o przesładującym go od początku roku pechu, bowiem bez względu na to, czy Paweł chce być pierwszy czy też nie, zawsze jest z przodu – ale tak czasami w życiu bywa.

Podobała mi się jazda Piotra Kufreja na Nissanie Sunny GTI-R. Kufrej od niedawna jeździ samochodem z napędem na dwie osie a już zdążył pokazać wyższą klasę niż kierowcy, mający zdecydowanie większe doświadczenie z napędem na cztery koła, jak chociażby Robert Herba. Niestety, Kufrej nie dojechał do mety, podobnie jak Herba. Nie dojechał również Bogdan Herink,

choć miał dużą szansę na niezłą pozycję. Rozczarował mnie Waldek Doskocz, któremu nie udało się powtórzyć sukcesu z Rajdu Elmot, choć do Wrocławia przywiózł Peugeota 309 GTI z sześciobiegową skrzynią. Ale może właśnie to było przyczyną nie najlepszej jazdy – czasami, w początkowej fazie, lepszy sprzęt przeszkadza. Tak bym też skomentował wypadek Cezarego Fuchsa już na 2. OS. Chyba trochę za wcześnie nastąpiła przesiadka do 300-konnego samochodu. Z niepokojem obserwowałem Krzysztofa Hołowczyca, trzeciego kierowcę zespołu Toyoty, który na wielu odcinkach specjalnych przegrywał z Ładą Samarą czy Skodą 130. Trochę to dziwnie wygląda, gdy Toyota Celica GT 2000 4WD, przygotowana przez Toyota Motor Poland, jest wolniejsza od Łady Girsdauskasa. Saulis Girsdauskas jest jednak bardzo dobrym kierowcą, jego samochód jest świetnie przygotowany, a Toyota Hołowczyca, jak wykazano podczas BT-1, waży prawie 1 470 kg, więc może należałoby nieco odchrząknąć do auta?

Kłeską natomiast był start Macieja Kołomyjskiego. Uważam, że jest to stracony sezon dla tego zawodnika, stracona nadzieja i stracone pieniądze Rafinerii Gdańskiej. Mnie doświadczenia z Lancią Deltą HF Integrale kosztowały 10 tysięcy dolarów i dlatego zawsze będę powtarzał, że samochód ten jest dobry tylko wtedy, jeżeli przygotowuje go do rajdów zespół fabryczny Lancii. Najlepszy dowód – w Rajdzie Polski wystartowało 6 samochodów tej marki, a do mety dojechały 2.

W sumie, liczba kierowców z listy priorytetowej FIA, którzy pojawili się na starcie wrocławskiej imprezy, dowodzi, że sport rajdowy przechodzi kryzys. Dotyczy to przede wszystkim mistrzostw Europy. Gdyby nie fakt, że właśnie start w mistrzostwach Europy traktowany jest przez Belgów na równi z udziałem w mistrzostwach tego kraju, obsada czołówki mogła być jeszcze skromniejsza. Warto może zainteresować startami w Rajdzie Polski na przykład niemieckich kierowców lub zespół fabryczny Skody. W tej konfrontacji moglibyśmy znaleźć na pewno więcej emocji.



Na 6 Lancii, które wystartowały w 50. Rajdu Polski, do mety dojechały tylko 2 – P. C. Baroniego oraz Grzegorza Skiby i Igora Bieleckiego



Na kilka godzin przed startem



8. Göttlicher/Jahrbacher (A)
Ford Sierra Cosworth 4x4 (3.-gr. N)
4:03.11 godz.
 9. Girsdauskas/Sakalauskas (LT)
Łada Samara
4:06.25 godz.
 10. Simashka/Bachiliunas (LT)
Nissan Sunny GTI-R (4.-gr. N)
4:07.24 godz.
- Prowadzący po poszczególnych odcinkach specjalnych:**
OS 1 Snijers, Przybylski
OS 2-5 Snijers
OS 6-21 Droogmans



Fot. M. Rutkowski

Eliminacje samochodowych mistrzostw Polski

Elmot – rajd niespodzianek

III eliminacja samochodowych mistrzostw Polski. Świdnica 14 – 16.05. Trasa wiodła przez Sudety Środkowe i wynosiła 407 km, z 19 odcinkami specjalnymi o łącznej długości 178 km (44% trasy Rajdu). Dyrektorem Rajdu był Andrzej Dobosz, który jest autorem 20 tras rajdów Elmot. Na starcie stanęło 59 załóg, sklasyfikowano 29.

Zamiast relacji z Rajdu przedstawimy tym razem opinię o tej imprezie wybitnego zawodnika, obecnie działacza, Piotra Mystkowskiego.

– Zgodnie z przewidywaniami

Paweł Przybylski na Toyocie robił co chciał, jechał bardzo ładnie, efektywnie i efektywnie. Gonił go rywal z zespołu – Marek Gieruszczak. Różnice na metach odcinków specjalnych były naprawdę

"Będą z niego ludzie" – komentował Piotr Mystkowski przejazd w wykonaniu Czarka Fuchsa, którego pilotował Mirek Skrobotowicz

bardzo niewielkie. Można generalnie powiedzieć, że był to Rajd niespodzianek, bowiem wydarzyło się kilka spraw, których nie sposób było przewidzieć. Chodzi mi mianowicie o pewne okoliczności, które sprawiły, że kilka aut nie dojechało do mety, a wyniki, szczególnie w rywalizacji grupy N, były dość zaskakujące. Otóż, najwięcej spustoszenia uczynił deszcz. Niektórzy zawodnicy jechali tak, jakby o tej porze roku nie przewidywali opadów. Dotyczy to także lidera – Pawła Przybylskiego. Rozmawiałem z nim, on po prostu nie zdążył zmienić opon.

Po jednej stronie góry było sucho, po drugiej lało. Zdecydował się pojechać na oponach typu slick. Wjechał nie tyle w deszcz ile w ulewę. Płynął, nie mógł nawet podjechać pod górę. Ten odcinek na Walimiu przegrał wyraźnie z Gieruszczakiem, który wyszedł na prowadzenie. Tak się po tym zwycięstwie zmobilizował do walki – taka jest nie tylko moja opinia – że na następnym odcinku zjechał z drogi, urwał koło i zakończył Rajd. Wypadków było sporo, na szczęście niegroźnych. Przygody mieli Wiesław Stec na Mitsubishi Galancie, Robert Herba na Nissanie, Piotr Kufrej także na Nissanie. Głównie przez pogodę. Niespodzianką in minus była zdecydowa-

nie słaba postawa Steca, który w tym rajdzie pojechał źle technicznie. Natomiast godną podziwu była rywalizacja Kufreja z Herbą. Ta walka „na noże” dostarczyła sporo emocji kibicom. Kufrej wyszedł z tego pojedynku zwycięsko, zadowolając to znakomitej jeździe. Romuald Chałas zajął czwarte miejsce, ale trzeba powiedzieć, że ten zawodnik z klasy A 10 dał się „objechać” dwóm zawodnikom z klasy N. Dowodzi to, że jego Mazda ma już godziny policzone. Bogdan Herink z Barbarą Stępkowską, na Renault Clio, był wprawdzie siódmy, należy jednak zwrócić uwagę, że był to pierwszy samochód w klasyfikacji generalnej z napędem na jedną oś. Warto tu wspomnieć, że ten napęd i bez turbowspomagania jest obecnie

dokończenie na str. 67



Fot. T. Szawec

Paweł Przybylski przed trudnym wyborem – złe dobrane opony mogły go kosztować stratę zwycięstwa

O takiej sytuacji fotoreporterzy śnią miesiącami – takie sytuacje spędzają sen z powiek kierowców. Na zdjęciu VW Golf Leszka Orskiego i Tomka Chmiela.

Fot. G. Chyła



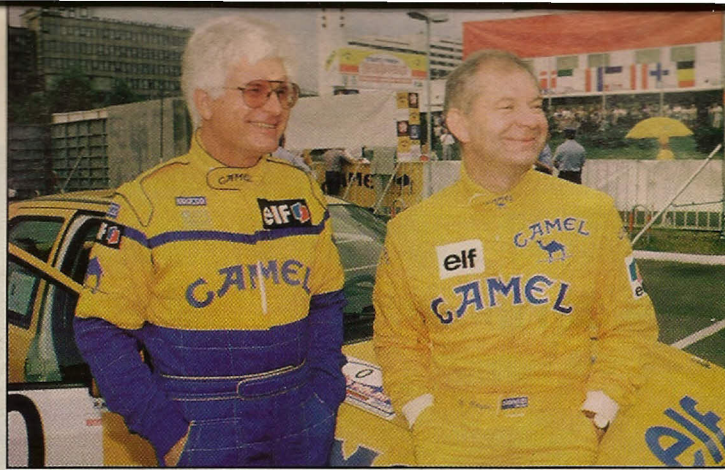
Ze względu na jubileusz Po raz piętnasty...

Najwięcej razy w Rajdzie Polski startowali: Marek Ryndak (20), Ryszard Żyszkowski (19), Błażej Krupa (15) i Piotr Mystkowski (14 razy). Dwaj ostatni byli „Vorläuferami” jubileuszowego. Choć praktycznie zakończyli karierę – Krupa jeszcze startuje w wyścigach górskich – jeszcze raz usiedli obok siebie w prawdziwym rajdowym samochodzie, w prawdziwych kaskach, kombinezonach, z prawdziwym opisem trasy.

– *Panie Piotrze, jakie Rajdy Polski utkwily panu na zawsze w pamieci?*

– Oczywiście te pierwsze, gdy jechałem obok Ryśka Żyszkowskiego (dwa razy) i z Adamem Smorawińskim – też dwukrotnie. Potem już dziesięć razy z Błażem. Mogę powiedzieć, że pamiętam wszystkie. Jednakże dwa będą pamiętałem najdłużej, ze względu na dramaturgię. Pierwszy raz, gdy odnotowaliśmy jeden z najcięższych, najgroźniejszych naszych wypadków. Przy pomocy Renault 17 i prędkości 140 km/h opuściliśmy drogę. Po wykonaniu 7 kołków zatrzymaliśmy się w polu, 150 metrów od miejsca, w którym oderwaliśmy się od ziemi. Pamiętam, że jedno koło znalazł helikopter, 500 metrów od naszego samochodu. Na szczęście – było to w 1965 roku – nic się nam nie stało. Wyszliśmy z tego wypadku bez szwanku. Drugi wypadek miał miejsce znacznie później, gdy jechaliśmy z ogromnymi szansami na podium. Pomogliśmy szwedzkiemu zawodnikowi Carlssonowi. Miało to miejsce na odcinku specjalnym. Zatrzymałem nas znakami umownymi sugerującymi, że potrzebna jest pomoc. Umówiliśmy się, że pomagamy sobie wzajemnie. Gdy wypchnęliśmy auto, Carlsson przed odjazdem rzucił nam na pożegnanie: „mnie sponsorzy nie płacą za parkowanie tylko za jazdę”. Zostaliśmy sami w rowie. Gdy się stamtąd wygrzeballiśmy, straciliśmy ponad 20 minut. Nie muszę dodawać, że straciliśmy dobry wynik i ochotę na jazdę.

– *Szwed najadł się później wstydu, a wy otrzymaliście w Paryżu nagrodę „Fair Play”.*



Znowu razem... Piotr Mystkowski i Błażej Krupa jeszcze raz wyruszyli na trasę Rajdu Polski, tym razem w nietypowej roli i jak stwierdzili – znacznie trudniejszej



– Tak, to była ogromna satysfakcja. Podkreślam jednak, że nie zatrzymaliśmy się dla nagrody. Zawsze pomagamy gdzie to możliwe, ponieważ sami zawsze możemy potrzebować pomocy. Nie mieliśmy szczęścia do tego rajdu, chociaż wspominam go zawsze z dużym sentymentem, bez względu na przykre przypadłości. Rajd Polski to z pozoru łatwa, ale w istocie bardzo trudna impreza. Tak wielu kierowców miało kompleks Rajdu Polski. Jeden z trudniejszych rajdów, o wielu niespodziankach czyhających na trasie. W Polsce nie ma odcinków szutrowych, które można by sklasyfikować po europejsku. A zatem asfalt, szybki asfalt powinien być i ostatnio jest preferowany w Rajdzie Polski. Piękne tereny, świetne techniczne trasy długo powinny utrzymać ten Rajd w czołówce imprez.

– *Czy kolejne spotkanie w sportowym samochodzie z Błażem Krupą nie rozbudziło tęsknot do sportowej konfrontacji?*

– O nie! Dotrzymuję słowa. Kilka lat temu powiedziałem, że koniec ze sportem i naprawdę żadne wzruszenia czy wspomnienia nie zmieniają mojej decyzji. Wystartowałem – jeśli można tak powiedzieć – po raz piętnasty, wskutek prośby organizatorów i także ze względu na jubileusz Rajdu, który tak lubiłem i sędzę, że będę lubił nadal.

J. J.

W kurzu i deszczu

U mnie na piątkę

50. Rajd Polski przeszedł do historii. Choć kilku sponsorów niemal w ostatniej chwili pozostawiło organizatorów bez gotówki (z wyjątkiem Camela), to jednak udało się tę imprezę przeprowadzić tak, jak na jubileusz przystało.

Przed wszystkim należy wyróżnić urozmaicenie strony sportowej imprezami towarzyszącymi. Jak nigdy dotychczas, przygotowano bardzo bogaty program. Był to prawdziwy tydzień sportów motorowych i motoryzacji – oprawa godna 50. Rajdu Polski.

Hala Ludowa gościła nie tylko dwie



wystawy motoryzacyjne, ale także tam przeprowadzono badanie techniczne. Powiązanie tych elementów było pomysłem bardzo udanym.

Strzałem w dziesiątkę było przeprowadzenie prologu na wzgórzu Andersa. Ten naturalny amfiteatr, niemal w centrum miasta, „zgrupował” wielu kibiców. Dowodzi to, że rajdy nie zamierają, jak twierdzą niektórzy zgorzkniali działacze. Piękna pogoda wyciągnęła kibiców z domów.

Kurzyło. Ale to dobrze. Fotoreporterzy rzucili się w tumany kurzu, wiedzieli, że jest to okazja do zrobienia świetnych zdjęć. Dla kibiców była to dodatkowa atrakcja – wydawało się bowiem, że samochody jadą szybciej, dynamiczniej, w ten szczególnie sposób podkreślając technikę pokonywania zakrętów. Właśnie ów kurz był tym elementem, który ujawniał geometrię i rysunek jazdy. Bez niego przejazdy byłyby mało plastyczne i mniej widowiskowe.

66 załóg na starcie – z ponad 80 zgłoszonych – nie stanowiło może rekordowej frekwencji, wymarzonej przez organizatorów i kibiców, ale kilka nazwisk wybitnych kierowców europejskich mogło usatysfakcjonować najwybredniejszych. Lista startowa nie przekroczyła setki, a kierowcy zgłosili interesujące samochody. Dawniej frekwencję robiły nasze krajowe „rzęchy”, a tylko gdzieś tam w szpicy brylowało kilka zachodnich kolorowych aut. W 50. Rajdzie Polski można było obejrzeć niemal wszystkie liczące się jednostki, zarówno w grupie A jak i N.

Polacy, Paweł Przybylski i Krzysztof Gęborys, odnieśli spektakularny sukces – wskoczyli na tzw. pułdo i mogą wpisać ów sukces do swoich największych osiągnięć. Jak wiele lat polscy kibice na to czekali, jak wiele lat marzyli o takim wyniku krajowi mistrzowie kierowcy. Marzył o tym także Marian Bublewicz. Nie zapomniano tu o nim. Numer startowy „1”, był zarezerwowany właśnie dla niego.

Druga część rajdu została storpedowana przez deszcz. Wymiotło trochę kibiców.

Sięgając pamięcią do ponad 30 Rajdów Polski oglądanych przeze mnie, muszę przyznać jubileuszowemu wysoką notę. Emocje sportowe dostarczyły spodziewanych wzruszeń, szkoda, że nie zdążyłem obejrzeć wszystkich imprez towarzyszących.

Jerzy Jankiewicz

Gorące podziękowania składamy tym, bez których pomocy 50 Rajd Polski nie mógłby się odbyć:

**R. J. Reynolds Tobacco Poland LTD
PZU SA-2 Wrocław**

oraz

**POLMO Praszka SA • UNI COMP – Wrocław • MAW TELECOM •
SOFT-TRONIK • TELIMENA • EUROIPEX • HELICOPTER**

Organizatorzy 50 Rajdu Polski