



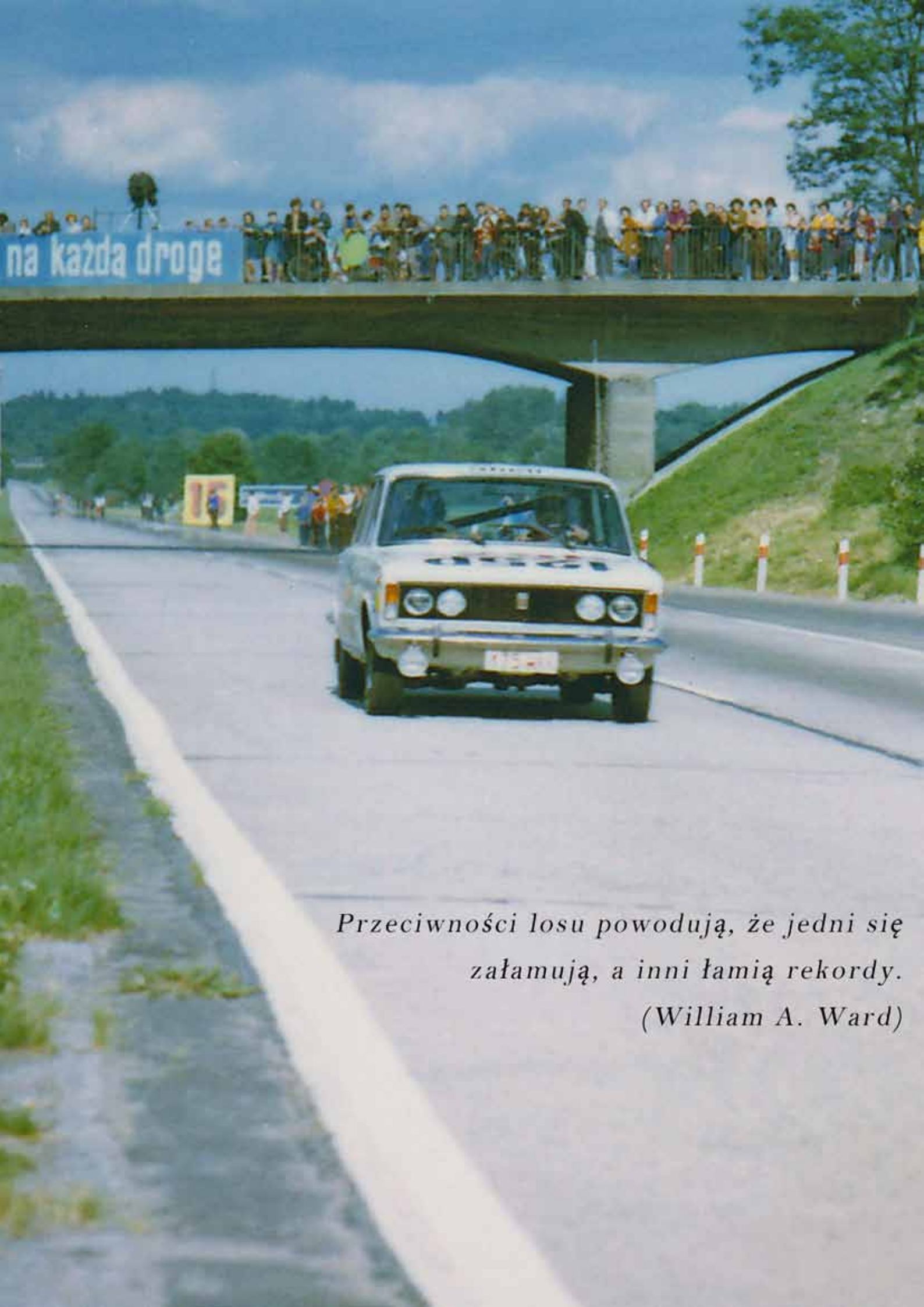
40 LAT REKORDÓW POLSKIEGO FIATA

1973 - 2013



INFORMATOR JUBILEUSZOWY

KĄTY WROCŁAWSKIE - KOBIERZYCE - 22.06.2013



na każda droge

*Przeciwności losu powodują, że jedni się
załamują, a inni łamią rekordy.
(William A. Ward)*



Szanowni Państwo!

Rok 2013 jest dla polskiej motoryzacji szczególnie ważny. To data podwójnego jubileuszu, przywołująca na myśl kamienie milowe polskiego sportu motorowego, składające się w spójny tor rozwoju i osiągnięć polskich zawodników i pasjonatów.

W 1921 r. zorganizowano po raz pierwszy Rajd Polski – imprezę, której 70. edycja ma miejsce w tym roku. Na trasach Rajdu Polski zaznaczyły się największe nazwiska rajdów samochodowych. Nie dziwi, że ci sami ludzie, ci sami zawodnicy sięgali po kolejne laury i pokonywali kolejne granice, będąc pionierami swojej dziedziny.

40 lat temu Polski Fiat pobił rekord świata w prędkości, wyprzedzając francuską Simkę i plasując się w czołówce ówczesnej myśli technicznej. Załoga tego samochodu to paleta znakomitych zawodników, znanych ze startów w kolejnych edycjach Rajdu Polski: Jerzy Dobrzański, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Ryszard Nowicki, Marek Varisella, Andrzej Aromiński, Franciszek Postawka, a także jego czterokrotny zwycięzca, Sobiesław Zasada. Każde z tych nazwisk i obie wspomniane daty to dla wszystkich miłośników motoryzacji w Polsce powód do dumy. Sam Rajd Polski, jako najważniejsza impreza motorowa w Polsce, została uhonorowana patronatem Prezydenta RP, Bronisława Komorowskiego.

W imieniu Polskiego Związku Motorowego chciałbym nie tylko złożyć serdeczne gratulacje autorom sukcesu Polskiego Fiata, ale także wyrazić nadzieję, że pozostanie on źródłem inspiracji dla wszystkich adeptów sportów motorowych.

*Ze sportowym pozdrowieniem
Andrzej Witkowski
Prezes PZM*

Warszawa, 22. VI 2013 r.



Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce broszurę informacyjną Jubileuszu 40-lecia światowych rekordów Polskiego Fiata 125p. Jest ona próbą podsumowania wyjątkowej pracy olbrzymiego zespołu osób odpowiedzialnych wtedy za ustanowienie rekordów na podwrocławskiej autostradzie. Jest nam szczególnie miło zaprosić Państwa do wspólnego odsłonięcia w Kątach Wrocławskich pomnika trzech światowych rekordów prędkości, odwiedzenia wystaw i prelekcji w Kobierzycach oraz poznania największych sław polskiego sportu motorowego.

W tym wspaniałym dniu, przy historycznym, zwycięskim samochodzie, nastąpi spotkanie po latach mistrzów kierownicy, mediów i publiczności w miejscu startu i mety rekordów. Dzięki zrozumieniu i poparciu wielu osób i instytucji państwowych, głównie Starosty Powiatu Wrocławskiego, Wójta Gminy Kobierzyce, a także Burmistrza Kątów Wrocławskich, w historycznym miejscu pojawiają się ponownie bohaterowie tamtych dni: Sobiesław Zasada, Robert Mucha, Andrzej Jaroszewicz, Andrzej Franciszek Aromiński, Jerzy Dobrzański oraz Ryszard Nowicki. To oni przed 40 laty tworzyli historię najnowszą naszego kraju, która przełożyła się na sukces eksportowy rodzimej fabryki, a także pozostała w pamięci milionów Polaków i dopingujących wzdłuż autostrady polski samochód mieszkańców Dolnego Śląska.

Doceniły to władze Polskiego Związku Motorowego i Politechniki Wrocławskiej, które jako organizacje bliskie społeczności motoryzacyjnej, objęły patronatem honorowym dzisiejsze wydarzenie. Wyjątkowy jest też odzew ze strony różnych osób, firm i instytucji, którzy ofiarowując materiały, wykonując wydruki oraz udzielając wszelkiej pomocy przyczynili się do realizacji tych obchodów. Znakomity kamieniarz, Bogusław Solima, wykonał pomnik na miarę rekordu, a sieć dealerska ADF Auto postarała się, aby rocznicę uświetnić pobiciem rekordu Guinnessa. Nie sposób jest także wymienić wszystkie pomocne osoby związane z FSO, jego dyrekcją oraz życzliwych nam współczesnych miłośników marki. Tło uroczystości tworzą eksponaty pochodzące z wyjątkowych kolekcji muzealnych: Zamku Topacz, Inżynierii Miejskiej w Krakowie oraz Górnictwa i Sportów Motorowych w Wałbrzychu.

Cichym bohaterem spotkania jest także oryginalny Fiat 125p „rekord”, pochodzący ze zbiorów Muzeum Techniki w Warszawie. Wszystkim Wam drodzy Państwo dziękujemy i zapraszamy do odkrywania dawnych tajemnic polskiej motoryzacji. Jeśli w najbliższym czasie spotkamy równie życzliwych ludzi, zakończymy bardzo zaawansowane prace nad przygotowywaną od lat publikacją książkową.

Organizatorzy Jubileuszu
Marek Prokopowicz
Marcin Wrzesiński
Julian Obrocki

Sekcja Historii Motoryzacji
Fundacji Otwartego Muzeum Techniki
we Wrocławiu

KAPITUŁA HONOROWA JUBILEUSZU:

- Sobiesław Zasada
- Andrzej Jaroszewicz
- Robert Mucha
- Andrzej Franciszek Aromiński
- Jerzy Dobrzański
- Ryszard Nowicki

PATRONI HONOROWI:

- Bogdan Zdrojewski, Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego
- Joanna Mucha, Minister Sportu i Turystyki
- Rafał Jurkowlaniec, Marszałek Województwa Dolnośląskiego
- Aleksander Marek Skorupa, Wojewoda Dolnośląski
- Andrzej Witkowski, Prezes Polskiego Związku Motorowego
- Zbigniew Sroka, Prorektor ds. Studenckich Politechniki Wrocławskiej

KOMITET ORGANIZACYJNY:

- Andrzej Szawan, Starosta Powiatu Wrocławskiego, Przewodniczący Komitetu
- Antoni Kopeć, Burmistrz Kątów Wrocławskich
- Ryszard Pacholik, Wójt Gminy Kobierzyce
- Artur Cierczek, Dyrektor GCKiS w Kobierzycach
- Bogusław Piątek, Prezes ZO PZM
- Jerzy Mazur, Prezes Zarządu J.M. Mazur Nissan

MECENASI OBCHODÓW:

- Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
- Muzeum Górnictwa i Sportów Motorowych w Wałbrzychu
- Muzeum Zamku Topacz
- Muzeum Techniki w Warszawie
- Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie
- Automobilklub Sudecki
- Stowarzyszenie FSO AUTOKLUB

WSPARCIA PRZY REALIZACJI WYDARZENIA UDZIELAJĄ:

- Piramida Sp. z o.o.
- ATUT PW Sp. z o.o.
- ADF Auto Sp. z o.o.
- PPUH Nissan J.M. Mazur Sp. z o.o.
- PW Anex
- Krause Sp. z o.o.
- ATM Studio Sp. z o.o.
- MaxiMedia
- Exence S.A.
- Shell Polska
- Santander Consumer Bank S.A.
- Szybka Kawka
- Agencja Universal Events

KOMITET WYKONAWCZY:

- Marek Prokopowicz
- Julian Obrocki
- Marcin Wrzesiński
- Karol Ferenc
- Jacek Śłopek

PROGRAM JUBILEUSZU ŚWIATOWYCH REKORDÓW POLSKIEGO FIATA 125P

22 czerwca 2013 r.

Od godz. 10:00 otwarcie biura jubileuszu,
rejestracja załóg uczestniczących w zlocie,
recepcja hali widowiskowej GCKiS w Kobierzycach;

13:00 Otwarcie terenu wystawienniczego w hali GCKiS,
ul. Bukowa, Kobierzyce;

14:00 Odświeżenie pomnika światowych rekordów Polskiego Fiata,
teren stacji benzynowej BP, autostrada A-4, zjazd Kąty Wrocławskie;

14:45 Przejazd do Kobierzyc;

15:15 Panel dyskusyjny z kierowcami rekordowego Fiata - konferencja prasowa;

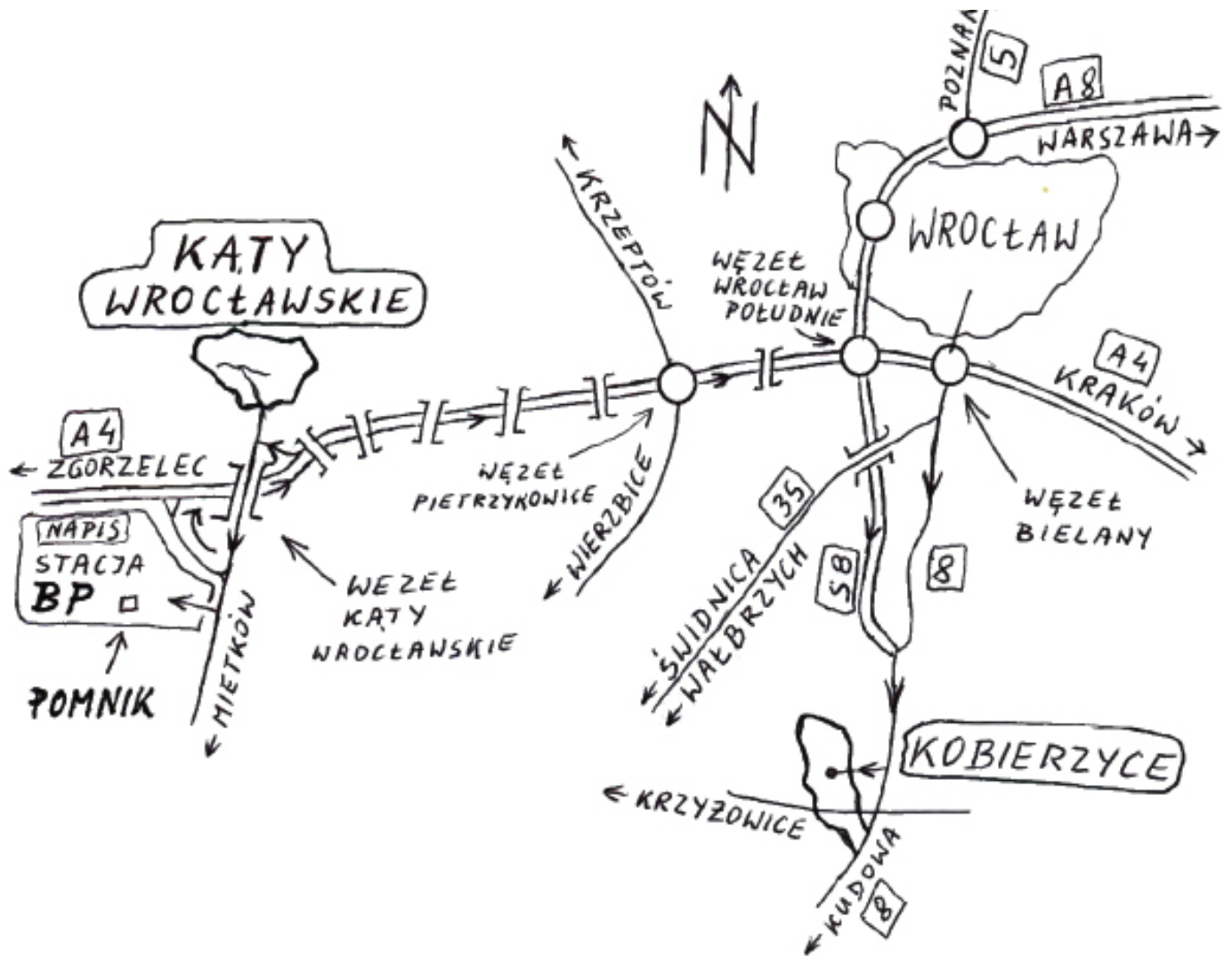
16:30 Start próby ustanowienia Światowego Rekordu Guinnessa, prelekcje;

17:30 Meta rekordu, uroczyste ogłoszenie wyniku;

Do godziny 20:00 Imprezy towarzyszące:

- prezentacje prototypowych pojazdów
- prelekcje z dziedziny historii motoryzacji i BRD,
- historia Rajdu Polski – wspomnienia i pamiątki,
- Ballada o Fiacie i siedmiu wspaniałych – film i wystawa,
- występy artystyczne

Mapa dojazdów do Kątów Wrocławskich i Kobierzyc





HISTORIA POLSKICH REKORDÓW ŚWIATA

Autor: Jacek Ślopek

Zdjęcia: archiwum Muzeum Motoryzacji, archiwum FOMT

TROCHĘ HISTORII

Odkąd w 1886 roku na drogach pojawił się skonstruowany przez Karla Benza pierwszy samochód na świecie, rozwojowi tego wynalazku towarzyszy stała chęć poprawiania jego osiągnięć. Od samego początku nie chodziło jedynie o ergo- i ekonomiczne aspekty wykorzystania pojazdów. Osiągana przez pojazdy mechaniczne prędkość nie oznaczała jedynie przełomu w podróżach na lądzie i skracaniu się czasu potrzebnego na przebycie konkretnej trasy. Gdy tylko pojawiło się więcej samochodów, fascynacja prędkością i leżąca w naturze człowieka chęć rywalizacji dały o sobie znać. Samochód przestał być jedynie narzędziem do odbywania podróży.

Nie trzeba było długo czekać, by pojawił się pomysł bicia rekordów prędkości na lądzie i skracania czasu przejazdu danej odległości. Później pojęcie rekordu zostało rozszerzone na wszelki

wyczyn szybkościowy pojedynczego samochodu z przejazdem w określonym czasie (rekordy bite w jeździe na czas w trakcie 1, 6, 12 i 24 godzin). Historia bicia rekordów prędkości zaczęła się oficjalnie 18 grudnia 1898 roku. Francuski kierowca, hrabia Gaston de Chasselors Chasseloup-Loubat zasiadł za kierownicą elektrycznego pojazdu Jeantaud i pomknął z prędkością 63,149 km/h. Od tego momentu przełamywano kolejne bariery. Z prędkością ponad 100 km/h pojechano już parę miesięcy później, w kwietniu 1899 roku. W ponad sto lat od momentu pojawienia się pierwszego samochodu, nie ustają próby podnoszenia tej poprzeczki. Od 1997 roku na szczycie listy rekordów widnieje wynik 1223,657 km/h (dystans 1 km, ze startu lotnego).

Rekordy na krótkich odcinkach oczywiście pobudzają wyobraźnię, gdyż to na nich padają te najbardziej wysrubowane bariery.

Ale absolutne rekordy prędkości są jedynie wycinkiem zmagania o najlepsze wyniki na świecie. Równolegle toczono walkę o rekordy w jeździe długodystansowej, gdzie samochody poddawane są próbom równie, a może nawet bardziej wymagającym – pojazdy biorące w takich próbach muszą bowiem bezawaryjnie pokonywać dystanse mierzone w setkach, czy tysiącach kilometrów. Międzynarodowa Federacja Samochodowa (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA) ustanowiła, że dystanse, na których można podejmować próby bicia rekordu to odcinki od 1 kilometra do 100000 mil.

Wyróżnia się także próby rozgrywane w określonym czasie – tj. w trakcie 1, 6, 12 lub 24 godzin. Pojazdy, które przystępują do bicia rekordu podzielono na cztery kategorie:

- A - pojazdy specjalnie przygotowane do próby
- B - produkcyjne samochody seryjne
- C - pojazdy specjalne (m. in. turbo-odrzutowe, raketowe),
- D - tzw. dragstery.

W obrębie kategorii A i B wyodrębnia się również Grupy (podział ze względu na rodzaj silnika – m. in. benzynowe, diesla, wodo-



rowe, elektryczne, parowe) i Klasy (podział ze względu na pojemność silnika, lub masę pojazdu).

Bicie rekordu może odbywać się na drodze lub na zamkniętym torze, przygotowanym na czas próby lub będącym stałym obiektem. Na trasie muszą znajdować się stacje kontrolne: po jednej na starcie i mecie (lub jedna, jeśli start i meta jest w tym samym miejscu), a także stacje pośrednie, ustawione w odległości maksymalnie 5 km od siebie, by umożliwić sprawną kontrolę nad przebiegiem wydarzenia. Pojazd nie może zniknąć z oczu komisarzom na dłużej niż przez minutę. Stacja położona przy linii startu jest bazą, w której mogą odbywać się wszystkie dozwolone operacje (takie jak np. tankowanie, czyszczenie, mocowanie elementów, wymia-

i w przypadku niespodziewanych awarii, cech chronometrażu w tym dokładności z jaką dokonuje się pomiarów czasu, ilości części i narzędzi, jakie można zabrać ze sobą na pokład samochodu. Kierowcy w trakcie jazdy nie mogą jechać dłużej niż 4 godziny w trakcie swojej zmiany i nie dłużej niż 14 godzin w ciągu doby.

Rekordowe próby stanowić mogą wyjątkową okazję nie tylko dla śmiałków chcących przekroczyć kolejną granicę wyznaczoną przez poprzedników, ale także dla fabryk samochodów, które w ten sposób mogą zareklamować swoje produkty. Nie dziwi więc fakt, że w tabelach rekordowych wyników napotkać można całą plejadę znanych marek. Dociekliwy obserwator w Polsce, przeglądając

POLSKI FIAT 125P W REKORDOWYCH ZMAGANIACH

Chcąc dowiedzieć się czegoś o genezie wyczynu sprzed 40 lat, trzeba cofnąć się w czasie do końca lat 60-tych XX w. W 1967 roku, na polskie drogi wyjechały pierwsze Polskie Fiaty 125p. Już w 1968 roku 125-ka zadebiutowała na krajowych rajdowych trasach. W kolejnych latach samochody te były wykorzystywane coraz liczniej w rodzimym sporcie samochodowym, zastępując poprzednią generację pojazdów, na których Polacy rywalizowali w kraju i za granicą.

W roku 1970 FSO przeznaczyła sześć Fiatów 125p dla wytypowanych kierowców polskiej czołówki. Ten rok miał być próbą generalną przed stworzeniem zespołu fabrycznego. Wyniki uzyskiwane



na kół, świec, dokonywanie napraw, czy spawanie). Niektóre ze stacji pośrednich mogą służyć za miejsca tankowania paliwa, niemniej nie może ich przypadać więcej niż dwie na 5 km trasy.

Przepisy regulują również wiele innych aspektów związanych z zachowaniem się obsługi, samych kierowców w trakcie jazdy

tabele w oficjalnych dokumentach FIA, zwróci na pewno uwagę, że na listach rekordów wśród wyników osiągniętych na Fordach, Mercedesach, Porsche, Fiatkach, czy Alfach Romeo, znajdują się aż trzy wpisy związane z Polskim Fiatem 125p. Polacy mogą bowiem pochwalić się wyczynem, jaki miał miejsce pod Wrocławiem w czerwcu 1973 roku.

przez załogi na Fiatkach sprawiły, że przyszłość rysowała się bardzo obiecująco. Wygrane w swojej klasie Fiat zaliczył w Rajdzie 25-lecia Węgierskiej Republiki Ludowej, w rajdach Złotych Piasków, w Rajdzie Polski, Rajdzie Monachium-Wiedeń-Budapeszt, a także





w Rajdzie Wartburga. Po dwóch latach startów (1971-1972) w międzynarodowych imprezach rajdowych (można tu wymienić choćby Rajd Monte Carlo, Rajd Akropolu, Rajd Olimpijski, Rajd Polski), które przyniosły sukcesy na polu sportowym, ale owocowały również wymiernym sukcesem handlowym, zrodził się pomysł, by poza startami w rajdach o randze międzynarodowej wypromować produkt polskiego przemysłu poprzez dokonanie próby bicia rekordu świata prędkości średniej w jeździe długodystansowej (na dystansach 25000 km i 25000 mil). Postanowiono, iż próba taka będzie miała miejsce w połowie 1973 roku. Wydarzenie to, jak się okazało, było jedynym w swoim rodzaju w historii naszej motoryzacji.

Ponieważ w Polsce nie istniał tor owalny, na którym można by przeprowadzić próbę, miejscem, które wybrano do jej rozegrania był 30-kilometrowy odcinek

starej, betonowej poniemieckiej autostrady na południe od Wrocławia. Autostrada ta była pozostałością po planowanej trasie Berlin - Gliwice (określanej w III Rzeszy jako Reichsautobahn (RAB)), w której wyróżniono dwa odcinki: z Berlina do Wrocławia i z Wrocławia do Gliwic. Budowa tej trasy rozpoczęła się w latach 30-tych XX w. Projektu nigdy nie ukończono – rozbudowę sieci drogowej w tej części Niemiec przerwała II Wojna Światowa. Co ciekawe, poniemiecka autostrada przetrwała bez zmian i większych remontów aż do lat 90-tych XX w. Przez te kilkadziesiąt lat nawierzchnia drogi wykonana metodą odlewania na miejscu płyt betonowych, uległa deformacji głównie w wyniku przesunięć pionowych płyt oraz ich zużycia w pobliżu styku płyt. Niektórzy złośliwie nazywali ją „najdłuższymi schodami nowoczesnej Europy”, nawiązując do tytułu serialu filmowego „Najdłuższa wojna nowoczesnej

Europy”.

Próba bicia rekordu prędkości miała miejsce na najdłuższym z trzech odcinków oddanych do ruchu 27 września 1936 r., a więc na odcinku Legnica - Wrocław/Bielany Wrocławskie. Na potrzeby wydarzenia zamknięto jedną z nitek autostrady (!), wyremontowano ubytki i łączenia płyt betonowych, zbudowano dwa nawroty z wymalowanym torem jazdy, tworząc trasę o całkowitej długości 65,192 km.

Bazę próby wyznaczono przy nieistniejącym już motelu „Oaza” na południe od Kątów Wrocławskich. Tuż przy bazie wybudowano specjalny najazd do wykonywania przeglądów i ustawiono namiot serwisowy. W bezpośrednim sąsiedztwie głównej bazy ustawiono przy pomocy wojska, ogromny napis: „Fiat 125p w walce o rekord”. Na pozostałej części wyznaczonej pętli, na pasie zieleni oddzielającym nitki autostrady, wojsko uczestniczące w przygotowaniach





ustawiło 20 namiotów, w taki sposób, by spełnić wymogi przepisów FIA dotyczących odległości pomiędzy poszczególnymi punktami kontrolnymi. Wszystkie punkty sędziowskie wyposażono w łączność telefoniczną.

W FSO przygotowanie do próby dwa egzemplarze Polskiego Fiata – jeden z samochodów miał brać udział w próbie bicia rekordu, drugi zaś stanowił rezerwę i pozostawał w odwodzie, na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, czy awarii w trakcie przygotowań do próby. Oba auta, o identycznym wyposażeniu, brały udział w docieraniu na dystansie 3000 km. Silniki zostały osobno złożone w Dziale Badań Silników FSO, podobnie w Dziale Badań Podwozi przygotowano za-

wieszenie. Wszystkie części składowe układu korbowo-tłokowego pasowano indywidualnie. Kolektory były polerowane i wygładzane. Zmieniono aparaty zapłonowe, zamontowano stosowane w autach rajdowych świece firmy Champion oraz zastosowano „zdwojone” cewki wysokiego napięcia. Zmodyfikowano układ wydechowy. W silnikach, skrzyniach biegów i tylnych mostach zastosowano oleje firmy Shell. Zamontowano amortyzatory Bilstein a tarcze sprzęgieł i klocki hamulcowe produkcji firmy Tektar. Oświetlenie otrzymało wkłady francuskiej firmy Cibie, zamocowano także reflektory przeciwmgielne firmy Zelmat/. FIA wymagało, by samochody były wyposażone w klatki bezpieczeństwa. Wykonano

je w Dziale Budowy Prototypów. Auto wyposażono w zbiornik paliwa powiększony do pojemności 70 litrów (seryjny miał 45 litrów) z możliwością szybkiego tankowania. Zbiornik zajął miejsce seryjnego zbiornika i wnętrza na koło zapasowe. Wlew paliwa o powiększonej średnicy znajdował się pod klapą bagażnika - analogiczne rozwiązanie stosowano w rajdowych Fiatach, z tą różnicą, że w tych autach wyprawiano go na zewnątrz. W bagażniku znalazło się także miejsce na 76 kg części zamiennych i narzędzi, które można było zgodnie z przepisami zabrać ze sobą w trasę. W przypadku awarii mechanicy mogli korzystać wyłącznie z tego zapasu. Wzmocniono podłużnice, wieszaki resorów, zastosowano gumo-









wy smok pompy olejowej, czujnik temperatury oleju oraz dodatkową elektryczną pompę paliwa uruchamianą przełącznikiem na desce rozdzielczej. Większość elementów instalacji elektrycznej zdublowano. Zmienił się także typ tłumika - użyty w rekordowym egzemplarzu był bardziej odporny na przepalanie się. Na desce rozdzielczej znalazły się dodatkowo: obrotomierz, wskaźnik temperatury oleju, kontrolka ciśnienia oleju i włącznik świateł przeciwmgłowych. W kabinie zamontowano także na tunelu wału napędowego radiostację firmy Unitra, której antenę zamocowano na tylnym lewym błotniku. Klapę bagażnika i maskę zabezpieczały gumowe zapinki Abarth. Usunięto zbędne lusterko boczne, by zmniejszyć opór powietrza. Najważniejszą modyfikacją była jednak wymiana skrzyni biegów. Zamontowano skrzynię o 5 przełożeniach, która dzięki nadbiegowi umożliwiła jazdę ze stałą, wysoką prędkością,

przy zachowaniu dopuszczalnych obrotów silnika (nie przekraczających 5600 obr./min. na każdym z biegów). Zmiana ta była, jak podkreślają zarówno kierowcy, jak i autorzy tekstów opisujących bicie rekordu, kluczowa do osiągnięcia sukcesu. Gdyby bowiem samochód był wyposażony w seryjną skrzynię biegów, najprawdopodobniej silnik nie wytrzymałby jazdy z obrotami utrzymującymi się na stałym poziomie, około 20% wyższym od optymalnego. Tak zmieniony samochód był w stanie podróżować z prędkością maksymalną wynoszącą 175 km/h. W trakcie bicia rekordu utrzymywano jednak niższą, optymalną dla próby prędkość, tj. ok. 140-150 km/h).

JAZDA PO REKORD!

Zadanie jakie postawili sobie uczestnicy próby było jasne - pokonać obowiązujący od 16.08.1952 r. rekord prędkości średniej na dystansie 25000 km,

należący do francuskiego auta Simca Aronde. Rekord ten wynosił 117,609 km/h i został uzyskany przez 9-osobową ekipę na owalnym torze Linas-Montlhery. Brano także pod uwagę próbę pobicia rekordu prędkości średniej na dystansie 25000 mil, należącego od 15.08.1963 r. do Forda Cortiny i jego 21-osobowej francuskiej załogi. Do pobicia był osiągnięty przez nich wynik 118,564 km/h uzyskany na torze Istres-Miramas. Taki był plan minimum. Organizatorzy mieli jednak w zanadru jeszcze jedno wyzwanie, do realizacji którego można by stanąć, gdyby w poprzednich dwóch próbach osiągnięto sukces. Na dystansie 50000 km Polski Fiat miał się zmierzyć ponownie z rekordem Simci Aronde, uzyskanym też w 1952 r. i wynoszącym 117,276 km/h. By próba się powiodła i została oficjalnie zatwierdzona, wynik naszego samochodu musiał być przynajmniej o 2% lepszy od poprzednich, obowiąz-





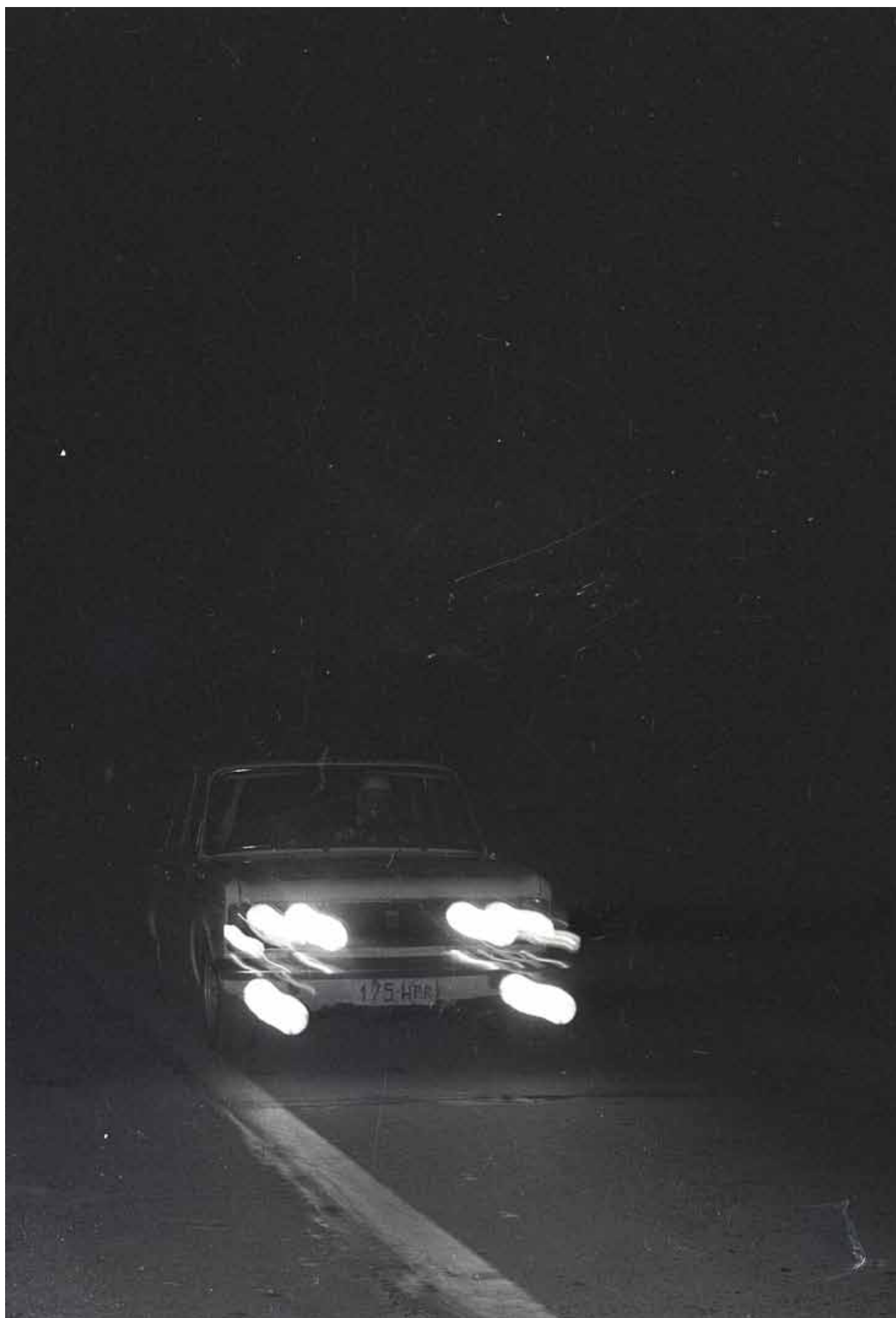
zujących wówczas rezultatów. Pomysł ustanowienia nowego rekordu ujrzał światło dzienne już w roku 1971, kiedy to Sobiesław Zasada i red. Eugeniusz Pach znany spiker z Telewizji Polskiej postanowili zrealizować przedsięwzięcie, o którym mówiono już od jakiegoś czasu w środowisku kierowców rajdowych. Wówczas z powodu niejasności regulaminowych i ogólnego braku klimatu sprzyjającego próbie wśród „czynników decyzyjnych” w naszym kraju, do próby bicia rekordu nie doszło. W dwa lata później duet Zasada - Pach ponownie inicjuje starania o przeprowadzenie próby. Na barki trzykrotnego mistrza Europy i dwukrotnego wicemistrza Starego Kontynentu, najlepszego polskiego zawodnika rajdowego - Sobiesława Zasady spadła odpowiedzialność za opracowanie planu taktycznego rekordowej jazdy Polskiego Fiata, a także skompletowanie ekipy kierowców, którzy pojadą w próbie. Do patronowania wydarzeniu, udało się namówić Telewizję Polską, gdzie jednym z największych entuzjastów próby był wspomniany już red. Pach. To on właśnie na początku lat 70-tych dla Redakcji Programów Sportowych

oraz dla Redakcji Reportażu TV, realizował filmy dokumentalne, m. in. „Pierwsza w Monte Carlo”. Sam miał duże rozeznanie w temacie sportów motorowych i co więcej, zdobyte wcześniej osobiste doświadczenia w rajdach. Pach został kierownikiem ekipy telewizyjnej i opracował scenariusz imprezy. Od strony technicznej realizacją transmisji TV zajął się Jan Rogala.

W materiałach dotyczących tego wydarzenia, za osoby, które zainicjowały przygotowania do zorganizowania próby bicia rekordu, wymienia się również Roberta Muchę, Andrzeja Jaroszewicza a także dwóch redaktorów „Motoru” - Andrzeja Zielińskiego i Marka Wachowskiego, którzy wymyślili i przeprowadzili wiele prób bicia różnych rekordów Syreną, Osą, WFM-ką. Twierdzili oni już w 1969 roku, że Polski Fiat 125p jest teoretycznie w stanie pobić obowiązujący od 1952 roku rekord. Bicia rekordu Simci podejmowali się już wcześniej Anglicy na Fordzie Anglia i BMC, Japończycy na Datsunie i Czesi na Skodzie. Były to jednak próby nieudane i rekord uzyskany 21 lat wcześniej pozostawał wciąż niepokonywany. Ciekawostką

było, że Sobiesław Zasada startował w rajdach za kierownicą auta Simca Aronde (m. in. W Rajdzie Monte Carlo w 1961 roku). Niektórzy autorzy piszący o próbie bicia rekordu, wspominają, że pomysł „chodził” za Zasadą od tamtych czasów. Zapadł mu bowiem w pamięci pewien detal związany ze wspomnianym francuskim autem. Samochody Simca Aronde miały na pokrywie bagażnika srebrzystą plakietkę, na której widniał ziemski glob, opasany biegnącym wzdłuż równika napisem „Record du Monde” (rekord świata). Umieszczono ją tam jako pamiątkę wyczynu dokonanego w 1952 roku.

Ideę ciekawego sposobu promocji polskiego samochodu podchwycił również ówczesny dyrektor handlowy POL-MOT-u, Zygmunt Drozda. Pomimo wyrażanych przez Ministra Przemysłu Maszynowego Tadeusza Wrzaszczyka wątpliwości, które budziła potencjalna porażka, mogąca mieć niekorzystny wpływ na eksport naszych samochodów, pomysł został zaakceptowany. Całkiem możliwe, że przeważała pozytywna opinia wyrażona przez Macieja Szczepańskiego, prezesa do spraw Radia i Telewizji, które-





mu również pomysł przypadł do gustu. Dzięki wsparciu TVP, wydarzenia z podwrocławskiej autostrady nagrywano i transmitowano (programy pt. „Próba” emitowano 36 razy, a łączny czas wszystkich wejść związanych z próbą bicia rekordu wyniósł 5 godzin i 27 minut), a z nagranych materiałów powstał później film dokumentalny zrealizowany przez Mariusza Waltera p. t. „Ballada o Fiacie i 7 wspaniałych”. Zdziwiwiające, że FSO nie było początkowo zainteresowana próbą. Ostatecznie jednak fabryka dołączyła do grupy wspomagającej organizatorów przedsięwzięcia i dzięki jej wsparciu można było sfinansować drugą część próby. Jak wspomina red. Pach, niezwykle owocna okazała się także współpraca

z Dowództwem Śląskiego Okręgu Wojskowego i Milicją Obywatelską, która obstawiała i zabezpieczała trasę próby. Do TVP dołączyła firma oponiarska Stomil (zgodnie ze słowami red. Pacha dyrektor Henryk Olejniczak był jedyną poza nim i Sobiesławem Zasadą osobą, która wierzyła od samego początku w powodzenie przedsięwzięcia), która dostarczyła na próbę nowe, opracowane w Ośrodku Badawczo Rozwojowym Przemysłu Oponiarskiego w Poznaniu opony radialne 175 SR 13 D-90, o indeksie prędkości 180 km/h i oznaczeniu bieżnika D-90. Zaplecze paliwowe rekordowej próby zapewniła Centrala Produktów Naftowych „CPN”. Chronometraż odbywał się przy użyciu aparatury pomiarowej Heuer.

Ekipa, która miała podjąć próbę bicia rekordu składała się, poza Sobiesławem Zasadą, z sześciu, a ostatecznie z siedmiu dodatkowych zawodników zaproszonych do wzięcia udziału w przedsięwzięciu przez naszego mistrza. Byli to: Jerzy Dobrzański, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Ryszard Nowicki, Marek Varisella, Andrzej (Franciszek) Aromiński i w późniejszym etapie próby do „siedmiu wspaniałych”, jak określano ich po rekordzie, dołączył zasłużony polski rajdowiec Franciszek Postawka. Ostateczne przygotowania ruszyły na trzy tygodnie przed wykupionym w FIA okresem obowiązywania licencji na bicie rekordu. O godz. 12:16, 30 maja 1973 roku ekipa w składzie Zasada, Dobrzański, Nowicki,





Varisella, Aromiński wyruszyła w 24-godzinną jazdę próbną, podczas której przejechano 3205 kilometrów ze średnią prędkością 133 km/h (wynik uwzględniający postoje). Średnia uzyskana jedynie podczas jazdy wynosiła 142 km/h. Uzyskane wyniki wskazywały, że pobicie rekordu ustanowionego przez Francuzów jest w zasięgu polskiego zespołu. Było wiadomo, że

próba miała trwać 9 dni i nocy, więc wszyscy wykazywali wówczas raczej ostrożny optymizm. W trakcie tej przymiarki w jeździe brali udział nie tylko kierowcy, ale również zaproszeni dziennikarze, którzy opisali swoje wrażenia w prasie, podsycając atmosferę oczekiwania na początek właściwego wydarzenia. Taktyka założona przez Sobiesława Zasadę przewidywała oszczędną

eksploatację auta, by nie powtórzyć błędów poprzedników. Jak się niedługo później okazało, żelazna dyscyplina narzucona przez Zasadę zaważyła na powodzeniu całego przedsięwzięcia.

11 czerwca 1973 r. ruszyły przygotowania na autostradzie – wykonano doraźny remont nawierzchni, zorganizowano bazę i resztę infrastruktury, przygotowanych na okres







15-30 czerwca, gdy Polski Fiat miał oficjalnie ruszyć do bicia rekordu. W piątek, 15 czerwca o godz. 17:00, po krótkiej ceremonii, wystartował wybrany jeden z dwóch przygotowywanych do próby samochodów. Pierwszym kierowcą, który zasiadł za kierownicą był Sobiesław Zasada, po nim trasę pokonali Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Jerzy Dobrzański, Marek Varisella, Ryszard Nowicki i Andrzej Aromiński. Ustalono, że kierowcy będą utrzymywać w miarę stałe tempo, nie przekraczając w trasie prędkości 150 km/h i obrotów na poziomie maksylanie 5600 obr./min. Po-

nieważ jedno okążenie zabierało 27-28 minut, kierowcy zmieniali się co 7 kółek, a więc co około 3 h 15 min.

W niedzielę, 17 czerwca, około godz. 16:30, po przejechaniu około 6500 kilometrów dochodzi do pierwszego defektu. Jerzy Dobrzański zgłasza, że samochód zaczyna dymić i traci moc. Baza nakazuje kierowcy zjechać jak najszybciej do namiotu serwisowego i nie gasić silnika. Mechanicy gorączkowo szukają przyczyny takiego zachowania się auta i odnajdują uszkodzoną świecę Champion N9Y i wypaloną dziurę w denku tłoka trzeciego

cylindra. Marek Varisella wraz z Andrzejem Aromińskim i Pawłem Filipowiczem z ekipy mechaników zdejmują głowicę i miskę olejową. Uszkodzony tłok zostaje wymieniony. We wspomnieniach inż. Macieja Cendrowicza było to „najbardziej stresujące zdarzenie podczas całej próby”. Do momentu uszkodzenia przeciętna prędkość wozu wynosiła 140,7 km/h, a po dokonaniu naprawy i przejechaniu dystansu 7500 km spadła do około 136 km/h.

W poniedziałek, 18 czerwca, o 2:43 Marek Varisella kończąc swoją zmianę zaraportował o intensywnym zapachu benzyny, jaki wyczu-





wał w kabinie. Jerzy Dobrzański, który go wówczas zmienił musiał poczekać, aż serwis usunie przeciek z dziurawego przewodu benzynowego przy pompie i umocuje w bagażniku obłuzowaną opaskę połączenia gumowego od wlewu do zbiornika paliwa. Postój trwał 9 min. i 37 sek. zanim można było kontynuować próbę. O 6:07 Ryszard Nowicki zmienił Dobrzańskiego. Postój trwał 1 min. 11 sek. Za Fiatem była już trzecia część trasy, 129 okrążeń (około 8500 km) przejechanych z przeciętną 135,7 km/h. O 9:23 Nowicki przekazał kierownicę Zasadzie. Pod wieczór, gdy samochód prowadził Andrzej Jaroszewicz, Fiat przejechał 10000 km ze średnią 136,312 km/h. Opony, w które był wyposażony Polski Fiat na tym etapie wykazywały 2mm zużycia (nowy bieżnik miał 9 mm). Serwis z Poznania, kierowany przez Jerzego Kubisa, odpowiedzialnego w czasie próby za rekordowe ogumienie, zarządził pierwszą wymia-

nę kompletu opon.

We wtorek, 19 czerwca Fiat minął półmetek próby, utrzymując wciąż średnią w pobliżu 136 km/h. Prace podstawowych serwisów uległy przyspieszeniu gdyż zespół mechaników w bazie nabierał coraz większego doświadczenia w wykonywanych czynnościach. Niemniej zaczęły pojawiać się pierwsze oznaki zmęczenia - wszyscy pracowali w napięciu, które nie znikало na czas odpoczynku. Serwis i kierowcy spalili krótko. Polski Fiat wciąż jedzie, ale wszyscy wiedzą, że samochód może odmówić posłuszeństwa nawet na kilka kilometrów przed metą.

W czwartek, 21 czerwca Fiat przejechał przeszło 17000 km z przeciętną 138,7 km/h. Walka o rekord trwa. Dzień później nad miejsce próby napływają chmury deszczowe i zrzucają swój ładunek na okolicę. Opony trzymają się drogi dobrze, ale Sobiesław Zasada przezornie nakazuje zmniejszyć

prędkość. Średnia nieco spada, lecz nadal utrzymuje się przewaga około 20 km/h nad wynikiem Francuzów. Każdy kilometr trasy wzbudza większe emocje. Do rekordu coraz bliżej.

23 czerwca, sobota. Sukces! Około godziny 5:45 pada rekord Simci Aronde! Po przejechaniu 25000 km (tj. ok. 384 okrążeń, przejechanych w 181 godzin, 3 minuty i 3 sekundy), Polski Fiat zanotował średnią 138,080 km/h. W obecności dyrektora naczelnego FSO, Jerzego Bieleckiego i przy akompaniamencie chóralnego „sto lat”, siódemka kierowców zwycięskiego wozu tradycyjną lampką szampana świętuje to osiągnięcie. Poprzedni wynik został pobity o przeszło 20 km/h, co oznacza, że Polski Fiat „nadrobił” nad Francuzami około 3870 km (dystans do Londynu i z powrotem)! Tuż po ustanowieniu rekordu zapada decyzja o kontynuowaniu jazdy i podjęciu próby pobicia wyniku Forda Cortiny na 25000 mil (około 41



tys. km). W trasę wyrusza Andrzej Jaroszewicz. 25 czerwca do zespołu dołącza Franciszek Postawka, co pozwala na skrócenie okresu jazdy poszczególnych zmian i zwiększa możliwość odpoczynku zmęczonych kierowców. W okresie 23-27 czerwca samochód sprawował się dobrze. Pomiędzy pobiciem pierwszego i drugiego rekordu serwis fabryczny usuwał jedynie drobne niedomagania sprzęgła i dokonał wymiany miseczki przegubu krzyżakowego wału napędowego. Uszkodzenia powstały na skutek uderzeń kół (pompowanych o 1 atm. więcej niż wynosiło ciśnienie użytkowe, miało to na celu zmniejszenie oporów toczenia podczas jazdy) o spojenia betonu. Pogoda pokrzyżowała nieco plany utrzymania bardzo wysokiej przeciętnej - Fiat na tym etapie jechał w gwałtownej ulewie, mgle, a później w 30-stopniowych upałach. Wysoka temperatura i wilgotne powietrze sprawiły, że silnik grzał się, więc podjęto decyzję o zdjęciu atrapy, co pozwoliło na utrzymanie temperatury wody w granicach 90 stopni, a oleju - 110 stopni. Nerwowy moment nastąpił, gdy za kierownicą zasiadał Robert Mucha. Jeden z posterunków, „Oaza 13”, poinformował o poprawnie wykonanym nawrocie, ale również o zauważonym wycieku. Mucha zgłasza Zasadzie przez radiotelefon brak ciśnienia oleju. Lider zespołu po szybkiej konsultacji z Varisellą nakazuje kierowcy wyrzucić na luz i zatrzymać się, uzupełnić olej zapasem, z bagażnika samochodu i dojechać do serwisu. Mucha potwierdza nerwowym głosem wykonanie polecenia. W serwisie ktoś sugeruje przed postojem samochodu, że przyczyną może być wadliwie działający czujnik oleju. Fiat dociera do bazy, mechanicy przewracają wóz na bok. Sprawdza się hipoteza z czujnikiem - wyciek powstał spod jego mocowania. Czujnik zostaje dokręcony,

olej zostaje uzupełniony, a samochód wyrusza w dalszą drogę.

27 czerwca, o godz. 19:49 Robert Mucha przekroczył 25000 mil. Zanotowano średnią prędkość wynoszącą 138,186 km/h i tym samym Polski Fiat poprawił wynik Forda Cortiny na tym dystansie o 19,622 km/h. Ponieważ pozostały jeszcze trzy dni z okresu licencji przydzielonej przez FIA, rekordowa ekipa postanawia przystąpić do ataku na trzeci rekord, który pozostaje jeszcze w ich zasięgu - 50000 km.

W sobotę 30 czerwca, w ostatnim dniu próby na trasie pojawiają się tłumy. Na ostatnich kilometrach swojej zmiany kapitan zespołu, Sobiesław Zasada, oddaje miejsce za kierownicą najmłodszemu w ekipie Andrzejowi Jaroszewiczowi. To on o 18:20 z polską flagą wystawioną przez okno drzwi wjeżdża na metę próby. Rekord Simci Aronde na dystansie 50000 km pada łupem polskiego zespołu! Czas przejazdu to 361 godzin, 36 minut i 39 sekund. Średnia prędkość na tym dystansie wyniosła 138,270 km/h. Strzelają petardy i korki szampana, a po toście ósemka kierowców odbywa honorową, pożegnalną rundę. Rekordy na 50000 mil, 100000 km, 100000 mil pozostaną już nie pobite, gdyż właśnie upłynął czas wykupionej licencji w FIA.

Sobiesław Zasada tak wspomina nerwowe chwile, jakich doświadczył jako kapitan rekordowego zespołu: „Uczestniczyłem w wielu rajdach. Miewałem sporo, jak to niektórzy określają, przygód. Tych, gdzie życie bywało w niebezpieczeństwie - też nie brakowało. Ale tamte chwile pod Wrocławiem, były dla mnie chyba najbardziej deenerwujące. Prestiż? Tak, na pewno. Może nie tak bardzo chodziło w tym wypadku o moją osobę, choć włożyłem w tę imprezę dużo serca i wysiłku. Ważniejszy był jednak Polski Fiat. Próbę bicia rekordu zorganizowaliśmy nie dla zyskania

sławy czy zaszczytów. Jako kierowcy rajdowi mieliśmy już w Europie, a nawet na świecie, wyrobioną markę. Chcieliśmy w te czerwcowe dni 1973 roku pokazać, że i naszego Polskiego Fiata należy zaliczyć do czołowych samochodów na świecie. Odetchnęliśmy z ulgą, dopiero gdy samochód minął metę 50000 km. Ale tak naprawdę uspokoiliśmy się, kiedy w kilkanaście dni po nieprawdziwych notatkach o biciu rekordów przed Forda na torze w Monza, przeczytaliśmy w biuletynie Międzynarodowej Federacji Samochodowej tabelę rekordów. Figurowały wśród nich wyniki Polskiego Fiata, uzyskane na podwrocławskiej autostradzie.”

Po tym wielkim sukcesie, opony dostarczone przez OBRPO Stomil w Poznaniu zostały wprowadzone do sprzedaży i na cześć zwycięskiej jazdy zostały oznaczone nazwą handlową „Rekord”. Bardzo dobry wynik próby szybko przełożył się na nowe kontrakty i wzrost sprzedaży samochodu za granicami kraju.

CO Z REKORDAMI POLSKIEGO FIATA?

Rezultat osiągnięty przez polską ekipę został wpisany w oficjalne tabele rekordów świata FIA. Wyniki Polskiego Fiata 125p (kat. A, gr I i kl. 6), zostały pobite dopiero 9 lat później przez samochód Alfa-Romeo Alfasud Sprint. 28 października 1982 r. włoska ekipa jadąca na torze Nardo, odbyła z powodzeniem próbę bicia polskich rekordów na dystansach 25000 km, 25000 mil i 50000 km. Zanotowano następujące wyniki prędkości średniej: 166,961 km/h, 161,382 km/h i 155,543 km/h. Wyniki te do dziś nie zostały pobite. Podobnie jest z rekordami na 50000 mil, 100000 km i 100000 mil ustanowionymi jeszcze w 1963 r. (!) przez Forda Cortinę.

Jacek Śłopek (www.rekord73.pl)

Mecenasi obchodów jubileuszu:





*Publikację zrealizowano dzięki uprzejmości
Drukarni Anex*



www.anex.pl