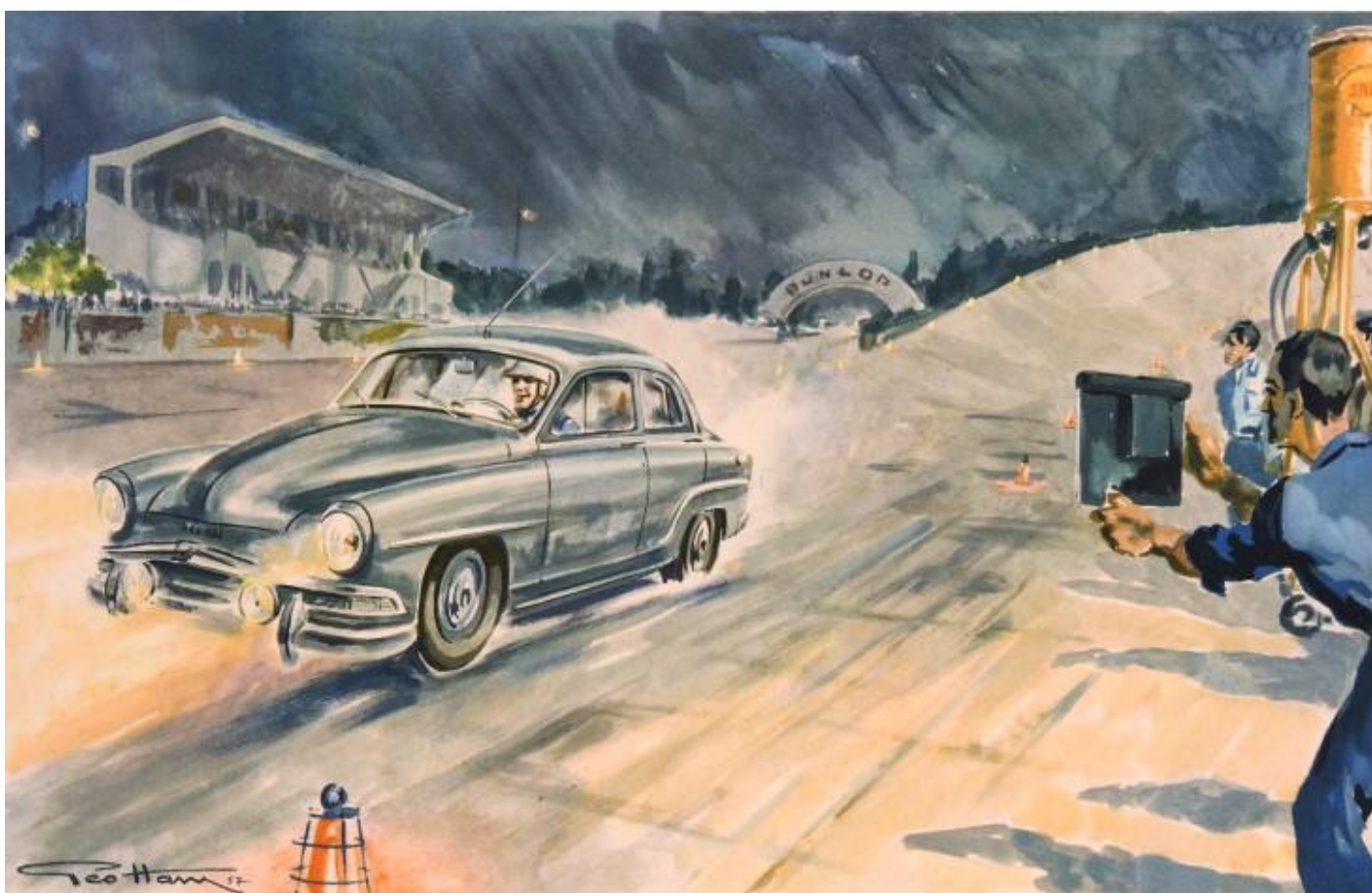


Niniejszy tekst jest efektem wielomiesięcznych badań zagadnienia, rozmów z uczestnikami tamtego wydarzenia – nie tylko z żyjącymi jeszcze kierowcami, ale także z członkami ekipy technicznej, która sprawowała pieczę nad legendarnym już dziś biciem rekordu.

Skąd ten pomysł

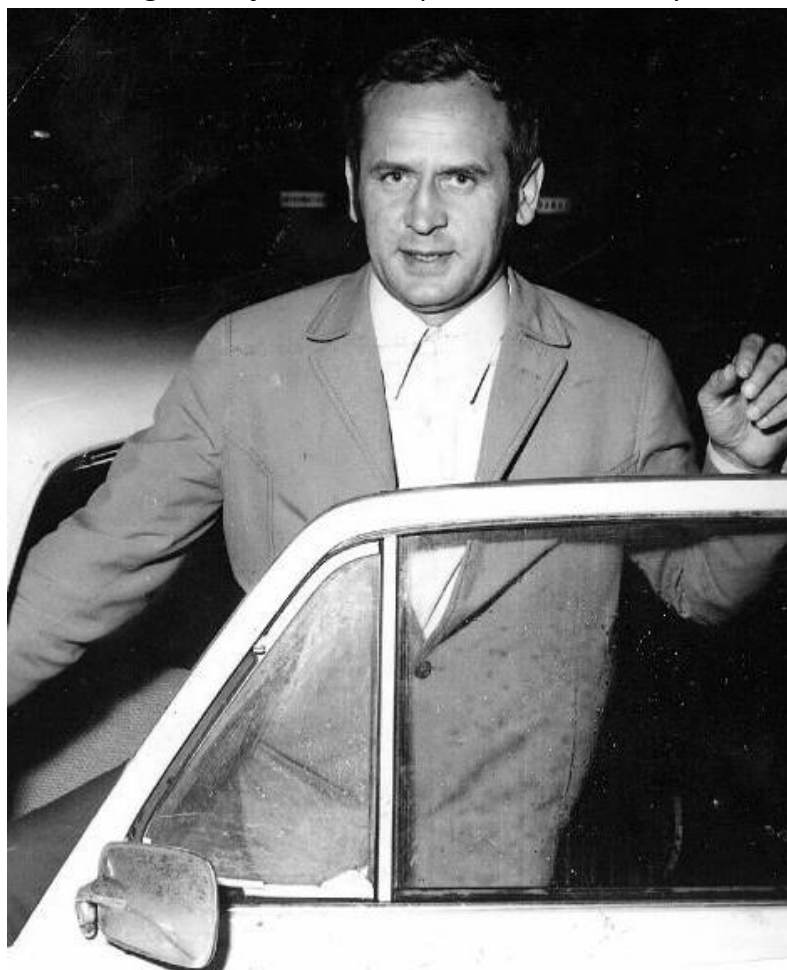
Na początku lat 60 polski sport motorowy wydawał się być w rozkwicie. Sobiesław Zasada, nasz jeden z najlepszych kierowców rajdowych ścigał się jeżdżąc samochodem Simca Aronde. Korzystał z tej marki nawet podczas Rajdu Monte Carlo. Francuska fabryka ozdabiała swoje modele charakterystycznym srebrnym emblematem przedstawiającym kulę ziemską z poziomym napisem „Records du Monde”. Emblemat nawiązywał do pobicia kilku rekordów świata w długodystansowej jeździe na czas i z pewnością nie uszedł uwadze naszego rajdowego mistrza. Simca z silnikiem 1300 cm² w 1952 roku przejechała dystans 25 tys. km, a następnie 50 tys. km ze średnią prędkością ok. 117 km/h. Jak na początek lat 50. był to całkiem niezły wynik, nic zatem dziwnego, że projektanci auta zdecydowali się umieścić na karoserii wspomniany emblemat. W sierpniu 1963 roku swoje „3 grosze” dołożył Ford Cortina, który na torze Istres-Miramas przejechał dystans 25 tysięcy mil ze średnią prędkością 118 km/h.



W 1973 roku produkowany w Polsce Fiat 125p wydawał się jeszcze samochodem dość nowoczesnym. Powstał w 1967 roku, a jego najstarsze elementy były o kilka lat starsze. Silnik pochodził z modelu 1500, który we włoskim Turynie produkowano od 1961 roku. To nader udana jednostka, wydajna, niezawodna i mało skomplikowana, a dzięki temu trwała.

Po rozmowie z popularnym w czasach PRL dziennikarzem sportowym, Eugeniuszem Pachem, Sobiesław Zasada przypomniał sobie o emblemacie samochodu Simca Aronde.

Idea była prosta: stary rekord, nowy samochód z nowymi możliwościami dawały szanse na sukces. Należało wszystko tylko przygotować w aspekcie organizacyjnym, choć wbrew pozorom to wcale nie było takie proste i wiązało się z szeregiem wysiłków zarówno logistycznych, jak i finansowych. Nie stanowi tajemnicy, że Zasada nie był zwykłym kierowcą sportowym w polskich ekipach. Ten człowiek cieszył się nieprawdopodobną popularnością wśród kibiców, ale także, a może przede wszystkim niespotykaną estymą wśród wyżej postawionych decydentów w tamtych realiach politycznych. Nie można mu zarzucić, że aktywnie wspierał system komunistyczny, bo tego nie robił, skupiając się tylko na dokonaniach sportowych, ale nie da się ukryć, że politycy postrzegali go jako ambasadora Polski i obowiązującego w Polsce ustroju. Utożsamiano się z Zasadą w myśl koncepcji, że w komunistycznym systemie sukcesy amatorskiego sportu motorowego też są możliwe na poziomie zawodowym.



Mając taką pozycję Sobiesław Zasada mógł sobie pozwolić na znacznie więcej, niż inni kierowcy, no może z wyjątkiem Andrzeja Jaroszewicza, ale to jest już zupełnie inne zagadnienie. Gdyby inny kierowca wpadł na pomysł bicia rekordu, do próby prawdopodobnie by nie doszło. Z drugiej strony nie oznacza to, że wszyscy natychmiast przyjęli z aprobatą propozycję mistrza. Początkowo takiego przedsięwzięcia nie wyobrażało sobie kierownictwo warszawskiej FSO z dyrektorem Jerzym Bieleckim na czele. Ci ludzie na bieżąco widzieli poprodukcyjne perypetie seryjnych aut z Żerania i zdawali sobie sprawę, że przejechanie dystansu 25 tys. km bez żadnej poważnej awarii jest zadaniem wątpliwym do zrealizowania. Na co dzień Polskie Fiaty dość często musiały korzystać z napraw gwarancyjnych, szczególnie te przeznaczone na rynek krajowy. Najczęstszym pytaniem, z jakim spotykał się w tym czasie Zasada było „czy dacie radę?”.

Również nie do końca był przekonany minister Tadeusz Wrzaszczyk, polityk wielce zasłużony dla polskiej motoryzacji. Ten człowiek, któremu Polacy zawdzięczają zakup licencji na Polskiego Fiata 125p miał poważne wątpliwości, czy bicie starego rekordu Simki Aronde jest zasadne. Uważał, że stawiamy na jednej szali rozgłos, reklamę, a na drugiej fiasko i kompromitację polskiego przemysłu. Dla ministra tej właśnie branży ryzyko wydawało się zbyt wysokie. Na szczęście zupełnie inaczej przedsięwzięcie widział Maciej Szczepański, który prywatnie był nawet zaprzyjaźniony z Zasadą. Nader wpływowy prezes radiokomiteu nie unikał hazardowych posunięć, wiedząc, że próba może okazać się nie tylko promocją rodzimego przemysłu, ale także owocną reklamą Telewizji Polskiej, co zresztą się stało. Szczepański nawiązał współpracę z lokalnymi jednostkami wojskowymi, otrzymał rzeszę żołnierzy do pomocy. Gdy jeszcze do tego zaangażował helikoptery, wozy transmisyjne, dziesiątki kamer i wielu dziennikarzy, zapachniało Wielkim Światem. Temat nagłośniła TVP i próba bicia rekordu zaczynała stawać się popularna. Początkowo tylko wśród braci interesującej się motoryzacją. Jednak z każdym dniem przedsięwzięcie nabierało rozgłosu, a pod koniec kibicowała mu cała Polska, łącznie z kołami gospodyń wiejskich.

Przecież mamy doświadczenie

W tym miejscu należy koniecznie poruszyć kwestię stosunku Polaków do Fiata 125p, potencjalnego rekordzisty. Oczywiście każdy patriota chciał, by nasze rodzime auto spisało się jak najlepiej, cieszył się gdy biło rekordy, ale tak naprawdę szary Kowalski nie utożsamiał się z produktem żerańskiej FSO. Owszem, „Duży Fiat” na początku lat 70. był obiektem marzeń, ale tylko marzeń. Raczej niedostępnym dla przeciętnego obywatela.

Bezpośrednio przed biciem rekordu, w roku 1972 Polski Fiat 125p kosztował 175 tys. zł. To cena oficjalna, która nijak się miała do ceny realnej. Zakup auta w tej kwocie stanowił swoistą „Mission Impossible” i wymagał specjalnych przydziałów dla wybranych. Wybranymi okazywali się zazwyczaj aktywni działacze i propagandziści komunistycznego ładu. Szczęśliwcom przydzielano odpowiedni talon, ale nie częściej, niż raz na 5 lat. Szary obywatel musiał szukać innej ścieżki. Mógł zakupić auto na giełdzie od pierwszego właściciela. Nabywca, choć stawał się drugim właścicielem, to otrzymywał pojazd fabrycznie nowy. Po prostu zdarzało się, że posiadacz talonu zamiast Fiata wołał gotówkę. W takiej jednak transakcji cena żerańskiego produktu drastycznie rosła. Zamiast 175 tys. kosztował około 250-280 tys. Czy to było dużo? Rocznik statystyczny podaje, że przeciętna pensja wynosiła wówczas 2509 zł. Zatem Polski Fiat 125p przekraczał równowartość około 100 pensji. Pomnóżcie sobie Państwo swoją dzisiejszą pensję razy 100 i otrzymacie realną cenę ówczesnego obiektu westchnień. Pamiętajcie jednak, że Kowalski nie otrzymywał samochodu, do jakiego jesteśmy dziś przyzwyczajeni. Obiekt westchnień, to auto z silnikiem 70 KM, bez wspomagania kierownicy, bez klimatyzacji, nawigacji, pasów bezpieczeństwa, zagłówków i radia. W dodatku nabywca nie mógł wybrać koloru, bo „łapał” to, co akurat trafiło się na giełdzie. Nic zatem dziwnego, że przeciętny Polak, jak napisaliśmy, nie utożsamiał się z Polskim Fiatem 125p. Niemniej jednak bicie rekordu go interesowało, gdyż doskonale wpisywało się w propagandę sukcesu.

W „czasach gierkowskich” propaganda zajęła swoje miejsce w życiu codziennym Polaków. O ile w większości dziedzin informacja w mediach wydają się dziś mocno przesadzone, o tyle w dziedzinie sportu opisywano dokładnie to, co się działo i to wystarczyło. Polska w latach 70. była potęgą sportową. Siatkówka: ekipa Wagnera zdobywa mistrzostwo świata i złoty medal olimpijski. Piłka nożna: złoto olimpijskie i trzecie miejsce na Mistrzostwach Świata. Tenis: Wojciech Fibak w finale Turnieju Masters. Kolarstwo: Ryszard Szurkowski jest mistrzem świata, mamy też złoto drużynowe. Lekkoatletyka: Szewińska, Ślusarski, Wszół, Kozakiewicz, te nazwiska mówią same za siebie. Nawet w sportach zimowych mieliśmy złoty medal



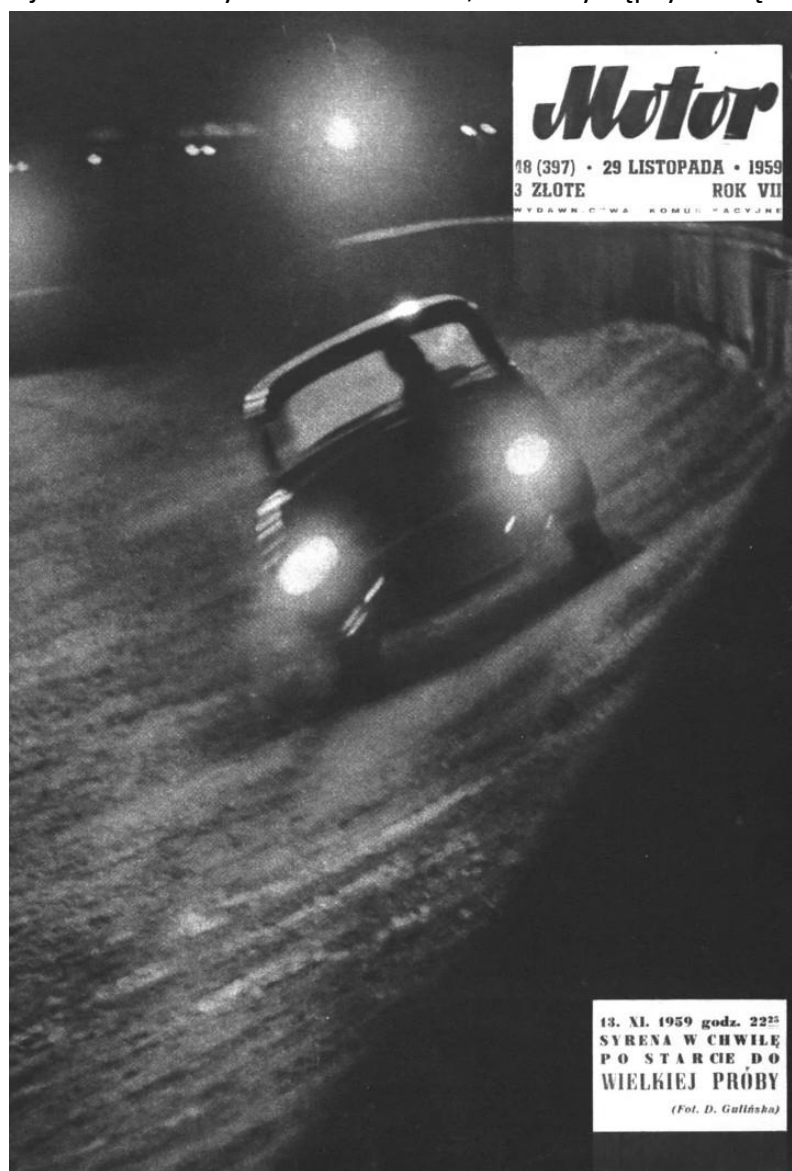
olimpijski, jako jedyny przez następnych prawie 40 lat. Mistrzami byliśmy też w żużlu, żeglarstwie, boksie i kilku innych dyscyplinach. Nie gorzej nam wychodził sport samochodowy. W 1972 roku Robert Mucha wygrał rajd Monte Carlo w swojej klasie, jadąc właśnie na Polskim Fiacie 125p. Nic zatem dziwnego, że każdy nowy pomysł na jakikolwiek wyczyn sportowy wzbudzał zainteresowanie, ale wiązał się ze sporymi oczekiwaniami.

Polacy mieli już pewne doświadczenia w jeździe długodystansowej. W 1959 roku doszło do bicia dwóch rekordów Polski. W październiku na nieistniejącym już torze FSO przy ówczesnej ulicy Stalingradzkiej (dziś Modlińska) odbyła się próba jazdy na 24 godziny skuterem Osa. Polski jednośląd poradził sobie, choć nie bez kłopotów. W ciągu doby pokonał 1500 km, uzyskując średnią prędkość 62,5 km/h. Bicie rekordu odbyło się w chłodny, jesienny dzień, co miało niebagatelne znaczenie, bowiem Osy powszechnie znane były z dość nieskutecznego systemu chłodzenia. Przeprowadzenie testu latem skutkowałoby katastrofą. Po udanej próbie Warszawska Fabryka Motocykli na ulicy Mińskiej reklamowała swój wyrób specjalnie z tej okazji przygotowanym folderem, gdzie na pierwszej stronie wielkimi literami napisano: 1500 km w ciągu 24 godzin. W folderze przemilczano fakt, że na większych obrotach napięcie niepokojąco wzrastało do 16V, potem urwała się linka gazu, dwukrotnie przepaliła żarówka, zatkał się gaźnik, następnie zanieczyścił iskrownik, aż wreszcie silnik prawie się zatarał.

Drugą, także udaną próbę bicia rekordu Polski stanowiła długodystansowa jazda na tym samym torze, tym razem dwuśladem. Odbyła się w listopadzie 1959 roku, a testowano Syrenę – pierwszy całkowicie polski samochód osobowy produkowany po wojnie. Próbę przeprowadzono na dystansie 5 tysięcy km. Syrena dojechała do mety choć lista usterek, które wystąpiły w międzyczasie może współczesnego kierowcę nie tyle

przyprawić o ból głowy, co niebawem rozbawić. Gdy dziś kupujemy auto, zakładamy, że przez pierwszych 5 tysięcy kilometrów nie powinniśmy mieć z nim żadnych problemów. O ile nie trafimy na jakiś wyjątkowo pechowy egzemplarz, nasze założenia sprawdzają się. Nie można tego powiedzieć o ówczesnej Syrenie. Choć dokładnie sprawdzona przed próbą, rozebrana na części i ponownie złożona, dała się we znaki mechanikom podczas bicia rekordu, jak rozplakane, rozkrzyczone niemowlę w nocy. Na tym dość krótkim dystansie prądnicę wymieniano siedem razy! Wymieniono też świece (dwukrotnie), opony, regulator napięcia, przerywacze, elementy układu wydechowego i pół bagażnika innych części. Niemniej jednak Syrena dojechała do mety, osiągnęła „magiczne” 5 tysięcy km, uzyskując średnią prędkość 76,5 km/h, a tygodnik Motor pozytywnie ocenił egzamin produktu z FSO, pisząc w podsumowaniu, że trwałość układu korbowego, tłoka, pierścieni godna jest podziwu.

Obie opisane próby organizowali dwaj dziennikarze z tygodnika Motor: Andrzej Zieliński i Marek Wachowski. Sobiesław



Zasada doceniając ich doświadczenie w tego typu przedsięwzięciach, zaprosił obu panów do współpracy podczas bicia rekordu. Tam były jednak lata 50. W roku 1973 na Żeraniu produkowano już znacznie nowocześniejszy pojazd, od którego więcej oczekiwano. Miał on zrobić to, co nie udało się Anglosasom Fordem, Japończykom Datsunem i Czechom Skodą. Pobić Simkę Aronde!

Najpierw przygotowania

Wśród ówczesnych miłośników motoryzacji krążyła plotka, jakoby podczas bicia rekordu korzystano z dwóch egzemplarzy Fiatów 125p, z których jeden, schowany gdzieś w krzakach podmieniał głównego bohatera, gdy ten miał jakąkolwiek poważniejszą usterkę. Tego typu teorie spiskowe wydają się dość powszechne, a Polak zazwyczaj szuka drugiego dna. Skąd wzięła się plotka? Otóż FSO, gdy już dała się namówić na udział w przedsięwzięciu, przygotowała dla zawodników nie jeden, tylko dwa samochody. Pochodziły z serii przeznaczonej na eksport do Francji. Niejako „z urzędu” ta seria oferowała trochę lepszej jakości elementy, jak choćby „francuski wałek”, będący marzeniem każdego właściciela krajowego Fiata. Zaoferowane egzemplarze pochodziły już z nowej serii i miały kilka zmodyfikowanych elementów, które



wchodziły do produkcji seryjnej. Samochód posiadał tylne zawieszenie z drążkami reakcyjnym oraz szersze i dłuższe 2-piórowe resory, które zastąpiły krótkie 4-piórowe. Drzwi posiadały ogranicznik, a otwierano je klamkami kasetowymi, pochodzącymi z oryginalnego włoskiego modelu 125. Zyskujący właśnie popularność czarny, matowy plastik zastąpił chromowaną atrapę chłodnicy w pasie przednim. Nowy wzór foteli nie posiadał jeszcze zagłówek, ale był tak zaprojektowany, że dopuszczał ich montaż.

Fabryka przygotowała także dość spory pakiet części zamiennych, z których udałoby się złożyć bez mała trzeci samochód. Ktoś gdzieś zauważył, że Żerań opuściły dwa samochody i plotka gotowa. Istniały także pogłoski, że Sobiesław Zasada widząc niechęć fabryki, sam zapłacił za wspomniane pojazdy. Tę wersję po latach zdementował sam zainteresowany. Przekazane przez FSO dwa Fiaty trafiły do warsztatu Jerzego Dobrzańskiego. Należał on do zespołu kierowców bijących rekord. Zaczęło się drobiazgowe badanie wybranego egzemplarza. Drobiazgowe, bowiem doszło nawet do prześwietlania zamkniętych profili i niewidocznych elementów. Prześwietlono kilka wspomnianych wałów napędowych i wybrano najlepszy, prześwietlano korbowody, które następnie dokładnie wypolerowano.

Na ile prawdziwe były pomówienia, że „rekordowy Fiat” niewiele miał wspólnego z produktem fabrycznym? Zanim przyjrzymy się najważniejszym zmianom i przeróbkom, których dokonano,

przypomnijmy istotny w tamtych czasach podział, obowiązujący w FIA. Fédération Internationale de l'Automobile to organizacja międzynarodowa z siedzibą w Paryżu. Skupia przedstawicieli federacji sportów samochodowych z różnych państw i jest bezpośrednim organizatorem wyścigów, poczynając od kartingu, a na Formule 1 kończąc.



W przypadku aut biorących udział w bicu rekordów na prędkość, wytrzymałość lub długie dystanse FIA zastosowała podział na cztery kategorie. Interesują nas dwie pierwsze, które obejmują samochody seryjne. Kategoria A, to pojazdy seryjne, ale specjalnie przygotowane do próby. Nadal mogły składać się tylko z elementów wykorzystanych na taśmie produkcyjnej, jednak regulamin dopuszczał ich odpowiednie dobranie, sprawdzenie, a nawet modyfikację w wąskim zakresie. Są podzielone na klasy według pojemności skokowej silnika, a także według rodzaju napędu: benzynowe, diesle, czy nawet parowe. Dziś pewnie doszłyby także elektryczne. W Kategorii B znalazły się auta seryjne, które z linii produkcyjnej losowo wybierała wcześniej wytypowana komisja FIA. W tych pojazdach nie można było przeprowadzić żadnych usprawnień. Jaki samochód wybrano, takim jeździłeś. Dwie pozostałe grupy, które nas nie interesują to pojazdy specjalne z silnikami odrzutowymi w Kategorii C, i tzw. dragstery w ostatniej, czyli D. Polski Fiat znalazł się w Kategorii A, (seryjne, nieznacznie modyfikowane), w Klasie 6 z benzynowymi jednostkami napędowymi do 1500 cm³.

Fiat 125p posiadał fabryczną czterostopniową skrzynię biegów. Biorąc pod uwagę, że cały czas będzie jechał z wysoką prędkością, niezbędne okazało dodanie jednego przełożenia, tzw. nadbiegu. Pozwalał on na mniejsze wysilenie jednostki napędowej przy prędkościach przekraczających 140 km/h. Zapadła decyzja, by wymienić całą skrzynię, zastępując ją przekładnią z Fiata 132. To był następca modelu 125 i pojawił się na rynkach europejskich rok wcześniej. Niektórych może dziwić, że całkowicie nowy model zastąpił tak szybko włoskiego 125, który był produkowany zaledwie 5 lat. Nawet na dzisiejsze standardy to wyjątkowo krótki czas, a w początkach lat 70. wręcz sensacyjny. Do takiego obrotu przyczynił się spektakularny sukces Polskiego Fiata, który przebojem wdarł się na rynki zachodnie kosztem produktu z Turynu. To zmusiło Włochów to przyspieszonej wymiany modelowej. Niebawem Fiata 132 można było także kupić w Polsce, ale za waluty wymienialne, po cenie wręcz zaporowej. Co ciekawe, Włosi produkowali Fiata 132 przez 13 lat. To ogromna różnica w stosunku do modelu 125.

W dalszej części przygotowaliśmy wymieniono świece. Zamiast rodzimych „Iskier” wstawiono produkt firmy Champion, model N9Y. Starsi z Państwa doskonale pamiętają, że te świece można było kupić tylko w Pewexie i polscy kierowcy często dokonywali takiej wymiany w swoich prywatnych samochodach. Sobiesław Zasada i jego team nie mieli również zaufania do polskiego oleju Selector. Z tego powodu zastąpiono go oryginalnym Shellem. Dobry olej smarował elementy silnika przeznaczonego do wersji eksportowych, o kilka koni mocniejszego od tych, które montowano w standardowych samochodach. Fabryka podwyższoną moc uzyskała dzięki niewielkiej modyfikacji tłoków, głowicy i odpowiednich ustawień gaźnika. W ten sposób zyskano sporo, bo aż 12 KM. Takie właśnie silniki montowano w niektórych wersjach eksportowych. Należy pamiętać, że w początkowym okresie produkcji model 1500 dysponował mocą 70 KM, a nie 75, jak w późniejszych latach. Niebawem na polskim na rynku (ale tym dewizowym) ukazał się „Polski Fiat 125p Sport”. Miał właśnie wzmocniony silnik (82 KM), lepszy olej, gaźnik i świece „Champion”. Na błotnikach, zgodnie z ówczesną modą umieszczono lusterka wsteczne. Niektórzy z Państwa mogą pamiętać tę wersję z serialu „Życie na gorąco”, który miał być niejako kontynuacją „Stawki większej niż życie”, choć kapitana Klossa zastąpił redaktor Maj.



Spodziewano się, że wzmocniony silnik będzie potrzebował więcej paliwa. Mechanicy połączyli dwa baki, ale ponieważ część elementów zachodziła na siebie, łączna pojemność wyniosła 70 litrów, a nie 90, jak podają niektóre źródła. Benzyny nie nalewano przez otwór w lewym błotniku, tylko po otwarciu klapy bagażnika. Tam znajdowała się końcówka rury o średnicy około 100 mm, co ułatwiało bardzo szybkie tankowanie. Dodatkowo został zmodyfikowany układ wydechowy. Fiat otrzymał podwójny tłumik ze stali odpornej na przegrzanie. Bezpośrednio po zakończeniu próby wydech był już w dość sfatygowanym stanie i auto przywrócono oryginalny układ, dlatego dziś nasz muzealny Fiat Rekord ma z tyłu jedną rurę. Należy także wspomnieć o amortyzatorach Bilstein, które wyraźnie utwardzały zawieszenie i nieznacznie je obniżały oraz o tarczach sprzęgła i klockach hamulcowych firmy Textar. Regulamin pozwalał także na wykorzystanie rezerwowej pompy paliwa i zdublowanie instalacji elektrycznej. Na zewnątrz samochód wyróżniał się oświetleniem z wkładami francuskiej firmy Cibie, oraz efektownymi reflektorami przeciwmglowymi firmy Zelmoł, których wyłącznik, dość prymitywny i nie pasujący do pozostałych elementów, znajdował się po lewej stronie kierownicy. Halogeny w tajemniczy sposób zniknęły po pobiciu rekordu. Były towarem poszukiwanym na rynku, wręcz luksusowym i najpewniej „zaopiekował się” nimi ktoś z ekipy mechaników. W kabinie dodatkowo przybył jeszcze czujnik temperatury oleju i obrotomierz. To był model Fiata sprzed liftingu i nie posiadał seryjnie montowanego miernika obrotów. Po roku 1974 obrotomierze pojawiły się na desce rozdzielczej, ale w latach 80. FSO znowu zrezygnowała z ich montażu w ramach oszczędności. Z tyłu, na lewym błotniku wyróżniała się długa antena, podobna do tych, jakie współcześnie używają posiadacze radia CB. To był element radiostacji wykonanej przez Zjednoczenie Unitra, która umożliwiała w czasie jazdy komunikowanie się kierowców z bazą serwisową.



Współczesnych kierowców może dziwić brak lusterek zewnętrznych. W tamtych czasach nie wszystkie Fiaty opuszczały fabrykę z lusterkami bocznymi. Zdarzały się wersje z lewym lusterkiem, natomiast prawego nie montowano nigdy, poza modelem Kombi. Samochody przeznaczone na rynek krajowy zazwyczaj lusterek zewnętrznych nie posiadały. W tym przypadku Fiat dysponował lewym lusterkiem, bo była to wersja eksportowa, ale Zasada kazał je zdemontować. Wszyscy zgodnie uznali, że poradzą sobie bez tego elementu, a auto w zamian odwdzięczy się mniejszym oporem. Rzeczywiście lusterka nie okazały się konieczne, za to

według przepisów federacji FIA samochód należało zaopatrzyć w tzw. klatkę bezpieczeństwa, która w razie dachowania auta miała zabezpieczać kierowców.

Ostatnią poważną zmianą było założenie nowych, zupełnie nieznanymi opon. Wspomnieliśmy już, że początkowo niewiele osób wierzyło w powodzenie przedsięwzięcia. Wśród nielicznych, którzy zdecydowanie wspierali Sobiesława Zasadę znalazł się dyrektor Stomilu, Henryk Olejniczak. Od samego początku był przekonany o sukcesie, dlatego fabryka Stomil miała sporo czasu na przygotowanie całkiem nowej odmiany opon. Po latach możemy uznać, że świetnie się spisały. Zaprojektowane, bardzo dobre (wręcz rewelacyjne, jak na nasze standardy) opony radialne Stomil-Rekord 175 SR 13 D-90, dopuszczały jazdę z prędkością do 180 km/h. Później zadebiutowały w sprzedaży detalicznej i choć kosztowały niemało, to cieszyły się ogromnym zainteresowaniem klientów.

Niebagatelny jest fakt, że wszystkie modyfikacje przeprowadzono zgodnie z regulaminem, inaczej międzynarodowy rekord nie zostałby uznany. Swoje samochody poprawiali nie tylko Polacy, ale również Francuzi, Amerykanie i Japończycy. Istotne było tylko, by nie przekroczyć dozwolonego zakresu zmian. Ważny jest jeszcze inny

szczeół. Większość zmian przeprowadzono, ponieważ testowany samochód miał się poruszać w zupełnie innych warunkach, niż pozostałe fabryczne wyroby FSO. Czekala go jazda specyficzna: z ciągłymi wysokimi obrotami i z dużą prędkością. Żaden zwykły kierowca tak nie jeździ, żaden zwykły samochód nie jest w ten sposób użytkowany. Zmiany nie byłyby konieczne, gdyby ten Fiat miał się poruszać po standardowych drogach z przyjętymi prędkościami. Zwykłe świece, tłumik, czterobiegowa skrzynia, standardowe opony, fabryczny wydech i olej Selector zupełnie wystarczająco radziły sobie w normalnych warunkach. Tutaj warunki nie były normalne.

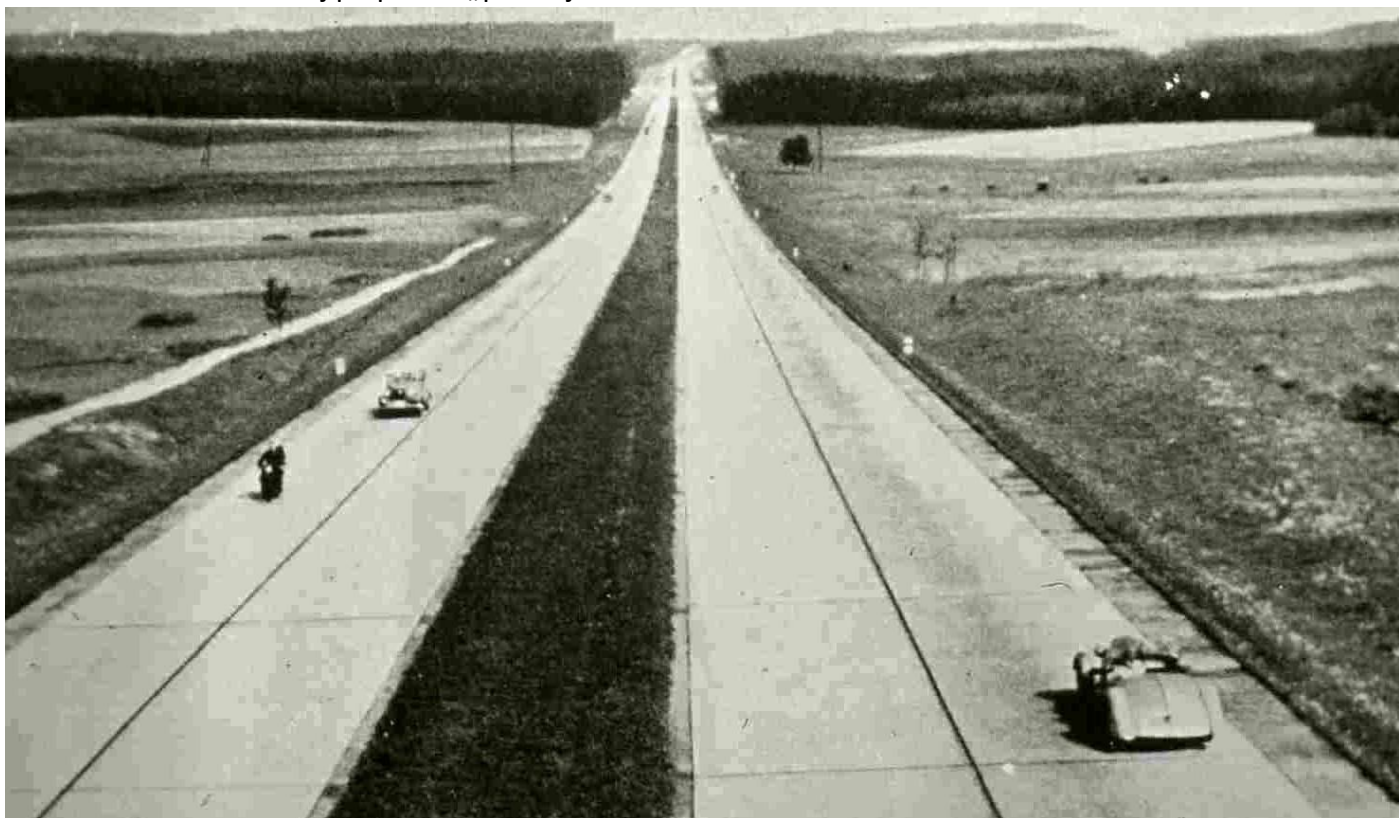


Po jakim torze mamy jeździć

Regulamin FIA dość precyzyjnie wyznaczał parametry miejsca, gdzie miała odbywać się próba. Miał to być odcinek zamknięty dla wszystkich innych pojazdów, a kierunek jazdy musiał się zmienić przynajmniej raz. Na początku i na końcu, lub w jednym miejscu, gdy początek jest zarówno końcem winny znajdować się główne stacje sędziowskie, a co 5 kilometrów punkty kontrolne, na których monitorowany ma być przebieg próby. Chodzi o to, by pojazd nie zniknął z oczu na dłużej, niż minutę.

W latach 70. Polska nie dysponowała żadnym torem do przeprowadzenia tego rodzaju próby. Tor przy fabryce, na Żeraniu był nieodpowiedni. Owszem, testowano na nim Polskie Fiaty, ale na krótkich odcinkach. Był to obiekt zdecydowanie za krótki do tego rodzaju sprawdzianów. Zasada potrzebował długiego, w miarę prostego odcinka. Mieliśmy ich w kraju sporo, ale zawsze to były drogi wąskie i jednopasmowe. Na przykład wystarczająco szeroka, długa, idealnie prosta Droga Krajowa między Wyszkiem a Ostrowią Mazowiecką doskonale nadawała się do próby, ale wymagałaby ona zamknięcia ruchu dla cywilnych pojazdów. W ten sposób na dwa tygodnie sparaliżowano by komunikację między Warszawą a Białymstokiem. Należało wybrać drogę dwupasmową, aby jedno pasmo zostawić dla pozostałych użytkowników. Takich dróg nie mieliśmy zbyt wiele. Tzw. gierkówkę dopiero zaczęto budować i ukończono ją za 3 lata. Pozostały jedynie ponemieckie autostrady, a właściwie jedna autostrada koło Wrocławia, bo odcinki pod Szczecinem i Elblągiem dawno już pozbawiono drugiego pasma. Demontaż rozpoczęli Rosjanie, gdy już w latach 40. długie ciągi betonowych płyt wywozili do siebie, albo do swoich jednostek na terenie Polski. Tak oto zapadła decyzja, że próbę bicia rekordu przeprowadzi się na fragmencie ponemieckiej autostrady między Wrocławiem a Legnicą.

To była przedwojenna Reichsautobahn 9. W zamierzeniu miała łączyć stołeczny Berlin z Bytomiem na Górnym Śląsku, biegnąc po drodze przez Chociebuż (Cottbus) i Wrocław. Pracę zaczęto w 1934 roku, a więc krótko po dojściu Hitlera do władzy. Symboliczną łopatę Niemcy wbili w czerwcu na terenie podwrocławskiej dzielnicy Breslau-Hartlieb (dzisiejsze Partynice). We wrześniu 1936 roku ukończono pierwszy odcinek. Był to właśnie najbardziej nas interesujący fragment na zachód od Wrocławia. Otwarcia osobiście dokonał Adolf Hitler. Przybył na miejsce, bowiem obliczono, że był to jednocześnie tysięczny kilometr autostrady w III Rzeszy. Odcinek Bolesławiec – Chociebuż (Cottbus) Niemcy ukończyli w 1937 roku. Po wojnie większa jego część znalazła się w granicach Polski. Aż do XXI wieku nie przeprowadzono tam żadnych poważnych remontów, przez co autostrada zyskała mało zaszczytną nazwę „drogi polskiej hańby”, ale większość kierowców mówiła o niej po prostu „patatajka”.

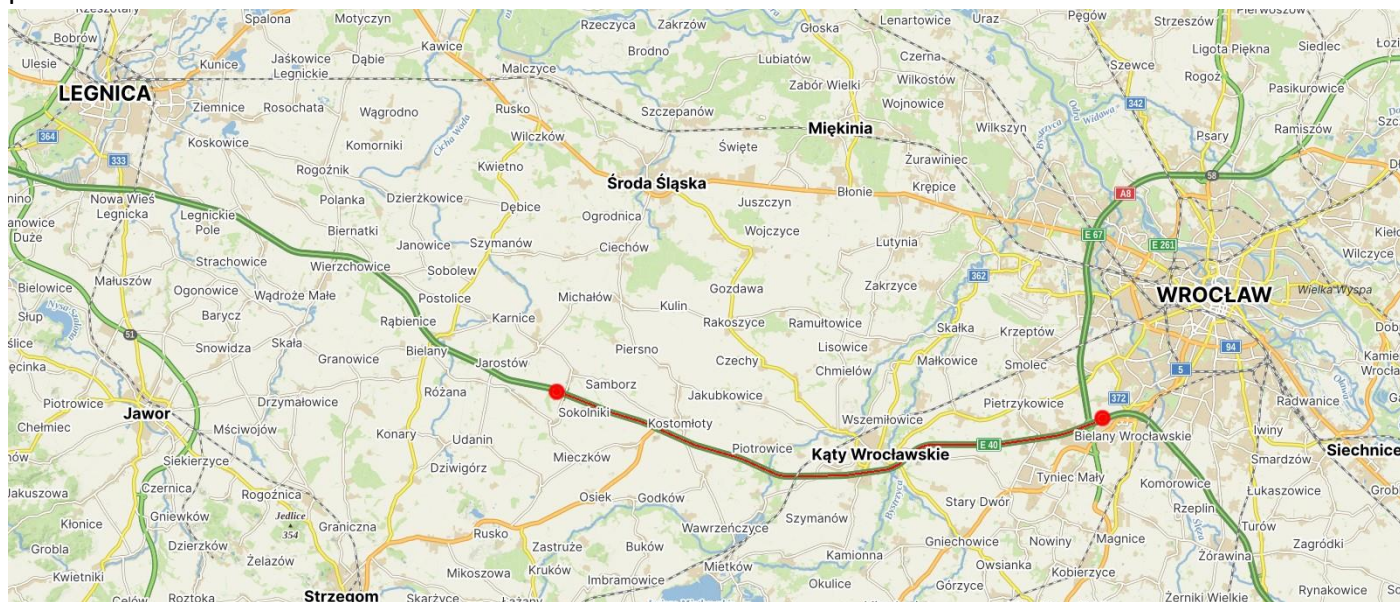


Choć autostrada na początku XXI wieku była w fatalnym stanie, to bezpośrednio po zbudowaniu mogła dla nazistów stanowić powód do dumy. Niemieccy budowlańcy na starannie przygotowanych kilku warstwach piasku i gliny kładli 60 centymetrów pospółki, a dopiero na niej płyty betonowe o wysokości 22 cm. Podczas budowy inżynierowie niemieccy stosowali technikę „toczonych rolek”. Szalunki do budowy wiaduktu ustawiano najpierw pod jedną nitką. Były one ułożone na specjalnie w tym celu przygotowanych rolkach. Po ukończeniu jednego otworu cały szalunek niejako „turlał się” kilkanaście metrów i zaczynało budowę wiaduktu dla drugiej nitki. Taka organizacja przynosiła oszczędności w czasie i w materiale.

Reichsautobahn 9 prezentowała się okazale. Była równa, szeroka i posiadała łagodne łuki. W trakcie działań wojennych uległa częściowym zniszczeniom. W radzieckiej strefie okupacyjnej Sowietci natychmiast przystąpili do jej odbudowy i dość szybko uporali się z tym zadaniem. Po polskiej stronie sprawa przedstawiała się znacznie gorzej. Dopiero w latach 50. autostrada przybrała taką formę, jaką miała za czasów Hitlera. Odbudowano wiadukty, polatano dziury, ale płyty betonowe zostały te same. Na początku lat 70. niemal 40-letnia nawierzchnia w dzisiejszym rozumieniu nie nadawała się do użytku. Owszem, jeździły po niej ciężarówki i samochody osobowe, ale szczeliny między płytami zrobiły się tak głębokie, że kierowcy zwłaszcza osobówek w miarę możliwości omijali dawną Reichsautobahn 9 i starali się szukać dróg alternatywnych.

Do bicia rekordu wytypowano odcinek o długości 32,5 km między Wrocławiem a Legnicą. Przejazd w dwie strony, wraz z wybudowanymi punktami zawracania liczył sobie dokładnie 65 km i 192m. Gdzie dokładnie? Uwzględniając dzisiejszą nomenklaturę i obecne nazwy węzłów, wytyczona trasa biegła między węzłami

Bielany Wrocławskie na zachodzie, a Jarosław (Sokolniki) na wschodzie. Bazę główną zaplanowano niemal dokładnie w połowie odcinka, w rejonie przecięcia autostrady z drogą do Kilianowa. Dziś tam znajduje się parking, stacja paliw, a także ustawiony w 2013 roku pomnik Polskiego Fiata 125p Rekord, upamiętniający 40. rocznicę bicia rekordu. Waży prawie 20 ton i jest najcięższym osobowym fiatem, jaki kiedykolwiek powstał.



Na początku czerwca służby drogowe zabrały się za przygotowanie toru. To był ogrom pracy i konieczna okazała się pomoc wojska. Na szczęście Dowódca Dolnośląskiego Okręgu Wojskowego, generał Zygmunt Zieliński przychylnie patrzył na całe przedsięwzięcie i taką pomoc zapewnił. Zamknięto południową nitkę autostrady, zostawiając społeczeństwu pasmo północne. Potężne płyty betonowe ułożono niemal 40 lat wcześniej i od tego czasu zdążyły się wypaczyć. Nie leżały w jednej płaszczyźnie. Dziury pomiędzy nimi łątano przez lata dość prowizorycznie, co wystarczało na spokojną eksploatację, ale z pewnością nie na jazdę wyczynową. Prace przygotowawcze polegały na wyrównywaniu nawierzchni, zalaniu asfaltem największych ubytków betonu, zwłaszcza na łączeniach oraz na pomalowaniu pasów. Gdzieś tam trafiły się także namalowane na betonie żółtą farbą napisy „Stomil”, albo „Unitra”. Pomoc wojska okazała się nieoceniona, ale warto zaznaczyć, że w różnego rodzaju pracach udział brali także cywile. To było co najmniej 300 osób, a wśród nich uczniowie, istniejącego od 1952 roku przy ulicy Mickiewicza, legnickiego technikum samochodowego.

Oprócz robót konserwatorskich i naprawczych zbudowano oba nawroty i największy obiekt całej infrastruktury - bazę główną przy nieistniejącym dziś motelu Oaza. Na nawrotach ustawiono dodatkowe namioty. W nich przechowywano zaplombowane bańki z benzyną, kilka kompletów kół zapasowych, rezerwy oleju Shell i płynu do chłodnicy.

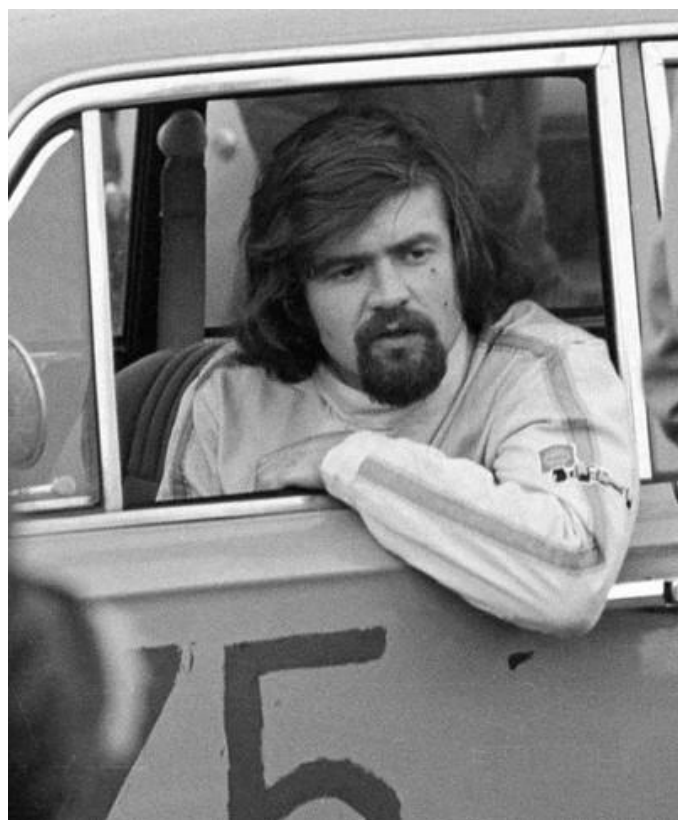
Z kolei w bazie głównej obok wielu namiotów dla reporterów, mechaników i telewizji znalazło się miejsce na estakadę, czyli popularną „wzwyżkę” do przeglądu podwozia. Tuż obok, CPN ulokował swoje dystrybutory do szybkiego tankowania benzyny. Wszystko na tle wielkiego napisu z pojedynczych, białych liter: "Fiat 125p w walce o rekord". Litery miały prawie 9 metrów wysokości. Zarówno baza, jak i nawroty otrzymały nawierzchnię asfaltową. Wzdłuż trasy wojsko zainstalowało elementy sieci łączności, a także rozstawiło aż dwadzieścia punktów obserwacyjnych z namiotami, które przeznaczono dla arbitrów. Taka liczba stanowisk świadczyła o pewnej nadgorliwości organizatorów. Chciano, by samochód nigdy nie zniknął z oczu dyżurującym sędziom, choć regulamin dopuszczał taką sytuację, ale nie dłużej, niż przez minutę. Stanowiska kontrolne, podobnie jak stanowisko główne przy bazie, również nazywano Oazami i miały swoje kolejne numery, czyli Oaza 1, Oaza 2 itd. Baza główna obok motelu została wybrana z powodu korzystnej lokalizacji. Znajdowała się dokładnie w połowie drogi. Skoro jeden cykl miał 65,2 km, to jedna nitka ciągnęła się na długości 32,6 km. Oznaczało to, że Polski Fiat nigdy nie oddalał się na więcej, niż 17 km od bazy.

Siedmiu Wspaniałych

Pora przedstawić głównych bohaterów wydarzenia. Kapitanem zespołu był 43-letni **Sobiesław Zasada**, jeden z najlepszych polskich rajdowców w całej historii, wielokrotny mistrz Polski i trzykrotny mistrz Europy. To on dobrał zespół, wytypował najodpowiedniejszych jego zdaniem kierowców. Kogo wybrał?

Rolę swojego zastępcy powierzył **Robertowi Musze**. Mucha cieszył się ogromną popularnością, był w Polsce powszechnie rozpoznawalny, a rok wcześniej wygrał Fiatem 125p Rajd Monte Carlo w swojej klasie. Zawsze uśmiechnięty, fotogeniczny i życzliwie nastawiony do całego zespołu. Mimo dość młodego wieku - kończył właśnie 30 lat, to niezwykle doświadczony kierowca, który swoją wiedzą zawsze chętnie dzielił się z innymi.

Najmłodszym członkiem zespołu okazał się **Andrzej Jaroszewicz**. Wśród polskich rajdowców ten 26-letni chłopak miał chyba najcięższe życie, bowiem oprócz sportowych pojedynków na trasie musiał toczyć walkę z mitami, pomówieniami i plotkami. Społeczeństwo



nazywało go „Czerwonym Księciem”, zarzucając mu, że do elity dostał się dzięki poparciu ojca, Piotra Jaroszewicza, który pełnił funkcję premiera rządu w PRL. W rzeczywistości młody Jaroszewicz wykazywał się naprawdę niezwykłym talentem i doskonale radził sobie w rajdach. Właśnie wygrał w swojej klasie niezwykle trudny i wymagający rajd Akropolis, jadąc Fiatem 125p. Znaczący temat przyznawali skwapliwie, że mógł zostać mistrzem Europy, gdyby wrodzony talent połączył z pracowitością i mniejszymi skłonnościami do szarżowania. Miłośnicy polskiego kina mogą Andrzeja Jaroszewicza kojarzyć z postacią Ekstra Mocnego w serialu „Dom”. Syn premiera to właśnie jego pierwowzór.

Z kolei najstarszym członkiem „wspaniałej siódemki” okazał się wspomniany wcześniej **Jerzy Dobrzański**, bliski przyjaciel kapitana. Akurat cztery dni przed rozpoczęciem próby obchodził 50. urodziny. Przed wojną był bramkarzem Juvenii Kraków. Jako 19-latek, aresztowany przez gestapo, resztę wojny spędził w obozach koncentracyjnych. W latach 60. wielokrotnie zdobywał tytuł Mistrza Polski. Z Sobiesławem Zasadą znali się doskonale, ponieważ często jeździli razem, a Dobrzański wówczas pełnił rolę pilota.

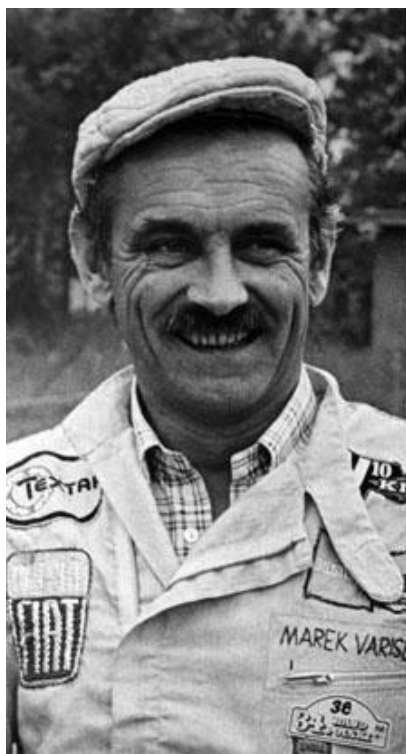
46-letni **Ryszard Nowicki**, ekspert od opon był kierowcą fabrycznym Stomilu. Wyróżniał się szczególnymi umiejętnościami jazdy we mgle. Również miał na koncie tytuły Mistrza Polski, choć trochę jak Robert Kubica musiał mierzyć się nie tylko z innymi kierowcami, ale także z własną słabością. Jako młody chłopak brał udział

w Powstaniu Warszawskim. Podczas obrony Muranowa został ranny w lewą rękę. Do końca życia (2021) nie odzyskał w niej pełni władzy.

Wśród siedmiu wytrawnych kierowców, **Andrzeja Aromińskiego** uważano za najlepszego mechanika. Chyba nikt w Polsce nie znał lepiej Polskiego Fiata ze strony technicznej. Aromiński miał własny warsztat i specjalizował się w serwisowaniu samochodów rajdowych. Zaufanie Zasady zdobył rok wcześniej, podczas rajdu Monte Carlo. Zasada jechał z żoną Ewą jako pilotem, gdy doszło do awarii tylnego mostu. To poważna naprawa, wymaga długich procedur, a Zasada miał tylko 15 minut rezerwy czasowej. Aromiński wymianę mostu przeprowadził na przydrożnej stacji benzynowej. Potrzebował 14 minut i 40 sekund. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że bez niego cała próba bicia rekordu Polskiego Fiata zakończyłaby się fiaskiem, ale o tym napiszemy później. Pan Aromiński to jeden z czterech jeszcze żyjących bohaterów naszej opowieści. W dniach próby liczył sobie 35 lat.



Ostatnią, ale wyjątkowo barwną osobą z legendarnego zespołu był 43-letni **Marek Varisella**. Niezwykle popularny kierowca, jako pierwszy Polak ukończył Rajd Monte Carlo, zajmując 99 miejsce samochodem Syrena 101. Startowało 300 ekip, z których 149 dojechało do mety. To wielki wyczyn, bo samochody nie miały prawie żadnych ulepszeń, w przeciwieństwie do późniejszych Fiatów. Zostawiono nawet skrzynię biegów, która pracowała bez synchronizacji! Konia z rzędem temu, kto dziś pojechałby takim samochodem. Zwawcy polskiego filmu mogą kojarzyć Marka Varisellę z serialem „07 Zgłoś się”. W pamiętnej, brawurowej szarży zielonego Fiata 128 Sport po warszawskim Powiślu wykorzystano umiejętności pana Marka, który dublował osobę kierującą. Zmarł w 1997 roku dzień przed 67. urodzinami.



W końcowym okresie bicia rekordu do zmęczonego zespołu dołączył weteran polskich rajdowców – **Franciszek Postawka**. Doskonały mechanik samochodowy liczył sobie wówczas 51 lat. Jego obecność częściowo złuzowała napięty grafik zmęczonych siedmiu kierowców. Zmarł najwcześniej, bo w 1985 roku. W 2024 roku żyją jeszcze czterej panowie: Sobiesław Zasada, Andrzej Aromiński, Robert Mucha i Andrzej Jaroszewicz. Oby jak najdłużej mogli się dzielić wspomnieniami z kibicami.

Najważniejsza jest taktyka

Oczywiście nie mogło obyć się bez próby generalnej. Miała ona wykazać stan przygotowania auta, ewentualne braki i niedociągnięcia. Sobiesław Zasada do przeprowadzenia tej próby wyznaczył dwóch najlepszych mechaników z zespołu: Jerzego Dobrzańskiego i Andrzeja Aromińskiego oraz Marka Varisellę i Ryszarda Nowickiego. Test z udziałem zaproszonych dziennikarzy rozpoczął się 30 maja i polegał na jeździe non-stop przez 24 godziny. Wszystko przebiegło dość sprawnie, samochód przejechał dystans 3205 km, uzyskując średnią 133 km/h. Gdyby odliczyć czas postoju, średnia wyszłaby 142 km/h. Nietaktem będzie porównanie tego wyniku do osiągnięć skutera Osa w takiej samej jeździe, czternaście lat wcześniej.

Wreszcie nadszedł długo wyczekiwany piątek, 15 czerwca. Wszystko jest przygotowane i zapięte na ostatni guzik. Siedmiu kierowców w otoczeniu dziennikarzy udziela ostatnich wywiadów, a nad całością panuje kapitan zespołu – Sobiesław Zasada. W górze lata helikopter wynajęty przez Telewizję Polską. Właśnie nadawana jest pierwsza transmisja. W ciągu całego przedsięwzięcia będzie 36 takich wejść na żywo. Ta pierwsza transmisja nie budzi szczególnego zainteresowania widzów. To za wcześnie. Polacy jeszcze nie oswoili się z myślą, że mamy bić rekord świata. Jest wielu sceptyków, którzy uznają, że skoro Japończycy nie dali rady na Datsunie, Amerykanie na Fordzie, to niby dlaczego Polakom ma się udać na ich żerańskim produkcie? Owszem, przy tej próbie poległy najlepsze światowe marki, ale jest jeden istotny szczegół. Tamci



pretendenci próbowali odnieść sukces w sposób dość prosty, na zasadzie „pędzimy mości panowie”. Tam nie jechał zespół. Tam jechali poszczególni kierowcy, a każdy z nich chciał „wykręcić” jak najlepszy wynik. Cisnęli pedał gazu nie tylko po to, by osiągnąć wysoką prędkość, ale przede wszystkim, by być lepszym od kolegi, który przed chwilą zszedł z fotela kierowcy. To zabójcza metoda. Może dobra na krótkie dystanse, na poszczególne etapy rajdu, nawet na odcinki specjalne, ale z pewnością zawodna w przypadku jazdy długodystansowej. W lutym 1973 roku, krótko przed Polskim Fiatem w taki właśnie sposób poległa załoga Forda Escorta.

Zasada obrał zupełnie inną technikę jazdy. W przeciwieństwie do Amerykanów i Japończyków i zespołów z kilku innych krajów, które próbowały pobić rekord uznał, że końcowy sukces zależy nie tylko od dobrego auta, ale przede wszystkim od kierowców, którzy tym autem jadą. Taktyka była prosta: nie jedzie siedmiu kierowców, tylko jedzie zespół! Nie ma żadnego ścigania! Śmiałek, który przekroczy 5600 obrotów zostanie usunięty z zespołu. Chyba musiał być bardzo stanowczy, gdy to mówił, bowiem rzeczywiście żaden z kierowców nie wyłamał się poza wyznaczone ramy, a indywidualne ambicje zawodników zostały bezpowrotnie w tym przedsięwzięciu wyeliminowane. Nawet Andrzej Jaroszewicz pokornie dostosował się do reszty, a powszechnie znano go z porywczej jazdy. I to był właśnie klucz do sukcesu. Podczas, gdy inne zespoły „zarzynały” swoje maszyny, próbując uzyskać jak najlepsze czasy, Polacy zachowywali się niczym 20 lat później premier Mazowiecki, ceniąc sobie nader wszystko „siłę spokoju”.

Warto nadmienić, że podobną taktykę obrał 16 miesięcy wcześniej Robert Mucha w rajdzie Monte Carlo. Jechał pewnie, dynamicznie, ale nie szarżował, nie ryzykował, zdając sobie sprawę, jak zabójcze są dla silnika kręte drogi alpejskich przełęczy. W ten sposób przechytrzył konkurencyjne marki zachodnie, bo te zwyczajnie nie wytrzymały trudów rajdu. Dziś z perspektywy czasu możemy powiedzieć, że właśnie obrona taktyka sprawiła, że o Polskim Fiacie 125p, po rajdzie Monte Carlo zrobiło się głośno na świecie.



Wreszcie startujemy

Mamy 15 czerwca, godzinę 16:30. Piękne, słoneczne popołudnie piątkowe. „Biała strzała” z rejestracją WPR 175 stoi gotowa do drogi. Nie do końca biała, bowiem zgodnie z wzorami z tego „gorszego”, kapitalistycznego świata, cały lakier pokryty jest różnymi napisami, emblematami i wzorami. Na obu przednich błotnikach widać czytelnie nadrukowane nazwiska kierowców. Znalazło się także miejsce na logo Telewizji Polskiej, Zjednoczenia Unitra, Stomilu, a nawet firm zagranicznych, które sponsorowały przedsięwzięcie – Shell, Cibie, Bilstein i Textar. Dla większości Polaków, przyzwyczajonych do rodzimej szarości powiało „Zachodem”. Na miejscu stoją obok siebie wszyscy kierowcy. Nikt ich jeszcze nie nazywa „siedmioma wspaniałymi”. Są także dziennikarze, są miejscowi dygnitarze partyjni, którzy nie mogli sobie darować takiej okazji do promocji. Drogę przed Fiatem symbolicznie otwiera Przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Zbigniew Nadratowski. Cel: 25 tysięcy kilometrów, czyli odległość jak z Polski do Australii i z powrotem. Po chwili słychać jakże charakterystyczny gang silnika, stworzonego dwanaście lat



wcześniej przez Aurelio Lamprediego. Ten gang towarzyszył Polskiemu Fiatowi przez cały okres produkcji, a Polonezom przez początkowe lata. Dziś wielu za nim tęskni.

Godzina 16:43. Pierwszy za kierownicę wsiada kapitan – Sobiesław Zasada. Samochód rusza i natychmiast dochodzi do prędkości 140 km/h. Ma przejechać 25 tys. km. Nikt nie mówi o dłuższych dystansach. Zawodnicy chcą pobić rekord Simki i nic więcej! Początkowo wszystko układa się zgodnie z planem, wręcz podręcznikowo. Przez radio kolejni kierowcy meldują, że jedzie się dobrze, silnik pracuje wybornie, a temperatury wody i oleju nie budzą niepokoju. Wychwalają także doskonałe opony Stomilu. Pierwszych 5 tysięcy, które tak boleśnie dało się we znaki Syrenie, tutaj upływa bez żadnych niespodzianek. Regularne zmiany są przerywane krótkimi postojami na tankowanie. Średnio taki postój zajmuje 2 minuty i 30 sekund, ale zdarzają się krótsze. Największe obawy budzi zawieszenie. Niepokojono się o nie jeszcze przed startem. Płyty betonowe po 40 latach nie przylegają idealnie do siebie, mimo ogromnej pracy, jaką wykonali drogowcy i wojsko. Niby wyrównano największe ubytki, ale w czasie jazdy nieustannie słychać monotony stukot kół. Stukot ten przenosi się na zawieszenie. Czy ono wytrzyma? Standardowe Fiaty nie są narażone na takie ryzyko. W dodatku mechanicy trochę zaryzykowali. Aby obniżyć opory, zdecydowano, że wszystkie cztery koła otrzymają podwyższone ciśnienie do pułapu trochę przekraczającego 2,5 atmosfery. Dziś posługujemy się barami, w ówczesnej nomenklaturze najchętniej korzystano z atmosfer. Dla niezorientowanych – ich wartości są zbliżone. 1 bar to 0,987 atmosfery.



Sobiesława Zasadę zmienił Andrzej Jaroszewicz, a po nim za kierownicą usiadł Robert Mucha. Po latach wspominał, że najbardziej irytującym elementem jazdy był właśnie rzeczony stukot – monotony, jednostajny i usypiający. Kierowcy przyzwyczajeni do błyskawicznie zmieniających się warunków jazdy, do przeciwników na torze, wyprzedzania, brania zakrętów z poślizgiem, tutaj zetknęli się z zupełnie innym przeciwnikiem – z nudą. Jedyłą rozrywką był wówczas nawrót o 180 stopni, ale on zdarzał się raptem dwa razy na godzinę. W dodatku kapitan zabronił pokonywania go z ułańską fantazją. Zakręt należało przejechać dynamicznie, ale bez brawury. Niekiedy zdarzały się bardziej niebezpieczne atrakcje. W tamtych czasach na autostradach nie stosowano obligatoryjnych dziś zabezpieczeń drucianymi ogrodzeniami. Nikt też nie myślał o ścieżkach dla zwierząt. Różne stworzenia przebiegały przez drogę, czasem ginąc pod kołami. Marek Varisella opowiadał o lisie, który przemknął tuż przed maską Fiata. Natychmiast opuściła go senność. Inną przygodę przeżył Jerzy Dobrzański. Pędzący Fiat przestraszył żerującego wzdłuż autostrady bociana, który dosłownie przed samą maską wzbił się do lotu.

Po 6 kilometrach pierwszy poważniejszy przegląd. Należy wykonać sporo czynności, a Marek Varisella słusznie zauważył, że w stacji TOS (dziś dla kierowców to ASO) przeprowadzenie ich zajęłoby cały dzień. Regulacja zaworów, sprawdzenie kąta wyprzedzenia zapłonu, wymiana oleju, świec, kontrola ogumienia i pakiet standardowych prac. Wokół samochodu kręci się kilku mechaników. Każdy wie, co do niego należy i każdy wykonuje inne zadanie. Zamiast w jeden dzień, uporali się ze wszystkim w 8,5 minuty. Dobrze się stało, że sprawdzono zawory, bo, jak powiedział Marek Varisella „były trochę ciasne”. Warto je obserwować podczas dalszej jazdy. Fiat kończy odpoczynek, rusza, ale nawet po tym dłuższym postoju utrzymuje średnią prędkość powyżej 140 km/h. Można powiedzieć, że wszystko idzie zbyt dobrze. Mechanicy się trochę dziwią, że auto potrzebuje niezbyt wiele paliwa. Zużycie waha się w granicy 8-10 litrów na 100 km. Spodziewano się wyższych wartości. Niektórzy przewidują, że „musi coś być na rzeczy”. Czas pokazał, że mieli rację.

Do kibicowania włącza się Telewizja Polska. Specjalnie oddelegowani tu reporterzy starają się być jak najbliższym zawodnikom. Od teraz, aż do końca szaleńczej jazdy regularnie w Programie 1 TVP będą następowały wejścia na antenę z tytułem „Próba”. W czasach, gdy istniały tylko dwa kanały telewizyjne, tego typu transmisje cieszyły się ogromną oglądalnością. Przedsięwzięcie robi się głośnie. Pół Polski zaczyna kibicować. Wiadukty nad wrocławską autostradą stopniowo zapełniają obserwatorami. To ustawiają się rzesze sympatyków, chcących na własne oczy zobaczyć pędzącego Fiata. Przyjeżdżają z innych województw, właściwie z całego kraju. Z każdym dniem jest ich coraz więcej.

Robi się nudno

Jazda wydaje się być rutyną. W ciągu minuty kierowcy robią około 2400 metrów, czyli okrążenie trwa niecałe 28 minut. Według międzynarodowych przepisów kierowca jednorazowo nie może przebywać za kółkiem dłużej, niż 4 godziny, a w ciągu doby dłużej, niż 14 godzin. Po każdym siedmiu okrążeniach następuje zmiana prowadzącego. Dynamiczny zjazd na postój, acz bez gwałtownego hamowania. Przyspieszone tankowanie paliwa, kontrola płynów, wymiana spostrzeżeń, ewentualne drobne poprawki i auto jest gotowe do dalszej drogi. Łatwo obliczyć, że „dyżur” każdego kierowcy trwa około 3 godzin i 20 minut. To nie jest przypadek. Dystans został dokładnie obliczony i dobrany optymalnie do realiów jazdy. Pamiętajmy, że z początku w próbie udział wzięło siedmiu kierowców. Po zsumowaniu czasu jazdy każdego zawodnika i po dodaniu niezbędnych przerw na tankowanie oraz ewentualne prace diagnostyczne, okaże się, że pełna runda trwa około 24 godzin. Co to oznacza? Oznacza ni mniej, ni więcej, że każdy zawodnik jeździ w przybliżeniu o tej samej porze. Nie musi zmieniać swojego trybu, spać o różnych porach, a potem zmęczony wsiadać do samochodu. Czas pokazał, że wyliczenia sobie, a życie sobie. Kierowcy niechętnie wracali na odpoczynek do miejsca zakwaterowania, czyli do hotelu we Wrocławiu. Oni żyli tą próbą każdą częścią swojego ciała. Chcieli być na miejscu, wspierać radami, brać czynny udział w rozwiązywaniu



problemów i na bieżąco zmagać się z przeciwnościami losu. Niemal siłą ściągnano ich na odpoczynek. Nie od rzeczy będzie tutaj również nadmienić, że nieopodal głównego stanowiska serwisowego funkcjonował nieistniejący już dziś i wspomniany wcześniej motel oraz bar „Oaza”. Dość rozrywkowy lokal, nie najwyższych lotów, stanowił swoistą atrakcję. Jeśli nawet nie dla kierowców, to z pewnością dla ekipy serwisowej, dziennikarzy i całej rzeszy osób pośrednio związanych z biciem rekordu świata. Było tanio, blisko i wesoło. Pobyt w bazie to emocje i napięcie. Nie można tego powiedzieć o samym prowadzeniu auta. Niewątpliwie naszym bohaterom za kierownicą towarzyszyły mniej rozrywkowe odczucia, jak na przykład wsłuchiwanie się w rytmiczny stukot kół na nierównej „betonce”. Najgorszy był deszcz. Krople wody uderzające monotonnie o blaszany dach samochodu działały jak kołysanka. Kierowcy rozmawiali sami ze sobą, nucili lub głośno liczyli upływające kilometry. Bezczyenne trzymanie rąk na kierownicy z nogą nieruchomo opartą na pedale gazu rzeczywiście potrafiło uśpić. Najtrudniej mieli ci, co jeździli nocą, bowiem nie mogli korzystać z urozmaicenia, jakim był widok wspomnianych wcześniej, rozentuzjasmowanych kibiców, stojących na każdym wiadukcie drogi przecinającej wstęgę poniemieckiej autostrady. Takich wiaduktów, gdzie podrzędna trasa przebiegała górą znalazło się na trasie 19. Niektóre dość odległe od osad i małych miejscowości, a mimo to oblegane przez tłumy, zwłaszcza w końcowej fazie bicia rekordu. Kibice spontanicznie przybywali tam rowerami, na popularnych motorowerach Komar, czy nawet piechotą. Byli dodatkową atrakcją, a przede wszystkim niezaplanowanym, choć legalnym dopingiem dla znużonych rajdowców.



Z kolei na przeciwnym pasie zanotowano zwiększony ruch. Nie tylko dlatego, że połączono tam oba kierunki jazdy. Wielu kierowców chciało z trasy zobaczyć pędzącego fiata, choć niekoniecznie się z nim ścigać, bowiem tylko nieliczni dysponowali autem, które mogło zbliżyć się do prędkości 140 km/h. O ile wcześniej szoferzy dość często wybierali alternatywne trasy, by uniknąć uciążliwego stukotu o łączenia betonowych płyt, to w czerwcu 1973 roku chętnie decydowali się na przejazd fragmentem poniemieckiej autostrady, nawet jeśli to wiązało się z nadrobieniem drogi. Później z satysfakcją mogli opowiadać znajomym, że na żywo widzieli mknącego Fiata.

Wreszcie stało się to, co było nie do uniknięcia. Mamy niedzielę 17 czerwca. Za kierownicą siedzi Jerzy Dobrzański. Polski Fiat pokonuje kolejne kilometry. Silnik pracuje miarowo, „biała strzała” mija okrążenie za okrążeniem, a od początku przejechała już ponad 6 tysięcy km. Nagle, o godzinie 16:30 monotonie przerywają delikatne szarpnięcia. Kierowca wyraźnie czuje, że auto traci moc. Po chwili widzi wydobywający się dym spod maski silnika.

Już nie jest nudno

Dobrzański natychmiast melduje przez radio o zdarzeniu. Z drugiej strony poruszenie, krótkie rozmowy i zapada szybka decyzja: delikatnie dojechać do bazy, nie korzystać z wysokich obrotów. Jak tu korzystać, skoro auto niemal nie chce jechać. Czy to któryś z zaworów zawiódł? Zbyt intensywny dym zdecydowanie temu przeczy. Po krótkim czasie Fiat pojawia się w punkcie serwisowym. Varisella i Aromiński bezzwłocznie zdejmują głowicę i sprawdzają się ich najczarniejsze przewidywania. Wyjaśnia się powód stosunkowo niskiego spalania. Ustawienia gaźnika doskonale sprawdziłyby się przy jeździe rajdowej, gwałtownych przyspieszeniach, częstych zmianach obrotów. Jednak tutaj jazda miała zupełnie inny charakter. To nie rajd Monte Carlo. Gwałtownych przyspieszeń nie było, samochód nie musiał też pokonywać wzniesień. Natomiast obciążony silnik pracował jednostajnie na wysokich obrotach. Taka jazda z jednakową prędkością i takim samym położeniem przepustnicy ograniczała przepływ świeżej benzyny, co wymagało trochę innych ustawień gaźnika. Mieszanka była zbyt uboga, generując naprawdę poważną awarię – wypaliło się denko jednego z czterech tłoków, a konkretnie tego w trzecim cylindrze. Dziura miała rozmiar dwugroszówki. Dla mechaników to był dramat.

Musimy cofnąć się jeszcze raz do etapu przygotowań. Rygorystyczny regulamin FIA ograniczał wagę zabranych w bagażniku części zamiennych. Jej wartość była różna i zależała od masy całkowitej samochodu biorącego udział w próbie. W przypadku Polskiego Fiata 125p było to 76 kg dowolnych części zamiennych, ale pamiętajmy, że w tę wartość nie były wliczane: koło zapasowe, lewarek, dodatkowy olej i inne płyny. Sobiesław Zasada w duchu demokracji poprosił kierowców i mechaników o wytypowanie części i spisanie całego zestawu na swoich kartkach. Wszyscy panowie wybrali najważniejsze zamienniki: filtry, łańcuch rozrządu, aparat zapłonowy, uszczelki, pompa paliwa, panewki, świece, korbowody, czy choćby komplet wycieraczek. Jednakże lista części zapasowych, ułożona przez Aromińskiego zawierała element, o którym nie pomyślał nikt! Otóż Pan Andrzej zasugerował, by zabrać ze sobą dwa zapasowe tłoki. Mechanicy pukali się w głowę. Jeden z nich wręcz ironicznym tonem poskarżył się Zasadzie. „Panie Sobiesławie, Aromiński sobie tłok wymyślił”. Jego koledzy myśleli podobnie. Ciężkie to, zajmuje dużo miejsca i w dodatku nigdy nie ulega awarii. Przecież to nie Rajd Safari. Ale Sobiesław Zasada darzył Aromińskiego specjalnymi względami od czasu wspomnianej wymiany tylnego mostu. Zdawał sobie doskonale sprawę, że to najlepszy mechanik nie tylko wśród kierowców, ale całego zespołu serwisowego. Kapitan wynikłe zamieszanie skwitował jednym zdaniem: skoro Aromiński uważa, że tłoki należy zabrać, to tłoki mają być. Na tym temat się zamknął i nikt już nie miał prawa protestować. Autorytet Zasady był niekwestionowany.



Wracamy do awarii. Po otwarciu maski wpierv zobaczono mocno osmoloną świecę, niebawem pokazała się dziura w tłoku. Gdy znaleziono przyczynę, Sobiesław Zasada kazał sobie przyprowadzić wspomnianego mechanika. Palcem pokazał mu na otwór i powtórzył zdanie wypowiedziane wcześniej przez niego: „Panie Sobiesławie, Aromiński sobie tłok wymyślił”. Nie wiemy, co odpowiedział skonfundowany specjalista, ale dziś, po latach śmiało możemy powiedzieć, że Pan Andrzej uratował całe przedsięwzięcie. Bez tłoka wysiłek spaliłby na panewce i nie mielibyśmy o czym pisać.

W namiocie serwisowym zabrano się natychmiast za pracę. Zakres czynności był tak szeroki, że w dogodnych realiach profesjonalnego warsztatu samochodowego taka wymiana tłoka wraz z towarzyszącymi pracami zajęłaby dwa dni. Tu warunki były polowe. Czysta prowizorka, ale za to specjaliści najwyższej klasy. Znowu każdy dokładnie wiedział, co ma robić. Choć wydaje się to niewiarygodne, pracochętną naprawę wykonano w 88 minut. Przecież to był najzwyczajniej w świecie remont silnika!

W dodatku wykonany na wciąż gorących, czasem nie dających się dotknąć elementach. Tempo prac kwalifikowało się do księgi rekordów, ale efekt zadziwił wszystkich. Polski Fiat, mimo poważnej awarii, po kapitalnie przeprowadzonej akcji serwisowej był gotowy do dalszej drogi po rekord. Mimo wszystko nie bez znaczenia będzie tu uwaga, że w całej tej historii nie zawinił samochód lecz jednak człowiek i brak przewidywania. Jak widać, nawet wybitnym specjalistom też się to zdarza.



Problemy z tłokiem okazały się najcięższą przeprawą. Później wystąpiły jeszcze mniej znaczące awarie, które nie stawały jednak pod znakiem zapytania kontynuacji próby. 18 czerwca Marek Varisella kończy swoją zmianę o 2:43. Zjeżdża do bazy, ale nim odda kierownicę w ręce Jerzego Dobrzańskiego informuje, że wyraźnie czuje zapach benzyny. Szybko znaleziono nieszczelność skutkującą niewielkim wyciekami. Pojawiła się w przewodzie paliwowym w okolicy pompy. Naprawa trwała 9 minut z sekundami. Przy okazji naciągnięto obłuzowany cybant mocujący gumowy wlew do zbiornika paliwa. Później zdarzyły się jeszcze drobne kłopoty, ale były łatwe do wyeliminowania i nie wymagały długotrwałej naprawy. Biorąc pod uwagę, że Polski Fiat przejechał 50 tysięcy km, lista usterek okazała się wyjątkowo krótka. Dawała powody do dumy żerańskiej fabryce i wzbudzała podziw wśród zachodnich producentów samochodowych. Czy pamiętacie Państwo o wyczynie Syreny na dystansie 5 tysięcy km, o którym wspominaliśmy na początku?

Bijemy rekordy, ale nie wszystkie

Przymusowy, dłuższy postój wpłynął niekorzystnie na wynik. Średnia prędkość spadła ze 141 do 136 km/h. Na szczęście precedens zdarzył się niemal na samym początku walki o rekord, dlatego też liczona po każdym okrążeniu średnia prędkość systematycznie rosła, co widać po ostatecznych wynikach rekordu. Na dystansie 25 tys. km przeciętną prędkość wyniosła 138,08 km/h. Na dystansie 25 tys. mil - 138,19 km/h, a na 50 tys. km - 138,27 km/h.

Jak szybko zatem jechał Polski Fiat? Sobiesław Zasada zdecydowanie zakazał przekraczać wartość 5600 obrotów. To oznaczało, że wbrew temu, co sugeruje film dokumentalny, samochód zazwyczaj nie uzyskiwał więcej, niż 145 - 148 km/h. Biorąc pod uwagę zamontowanie pięciostopniowej skrzyni biegów i podwyższoną

prędkość maksymalną do 175 km/h możemy założyć, że żerański produkt nie przekraczał poziomu 85% swoich możliwości. Nawet wtedy, w ówczesnych realiach motoryzacyjnych uważano, że nie jest to jakiś ponadnormatywny wysiłek. Właśnie w tym samym miesiącu rozpoczęła się produkcja Polskiego Fiata 126p. Właściciele „Maluchów” na drogach pozamiejskich jeździli nader często z prędkością 90 km/h, co relatywnie również stanowiło tę samą wartość, czyli 85% prędkości maksymalnej. „Maluchy” doskonale sobie radziły z takim wyzwaniem, to czemu ich starszy i większy brat ma nie dać rady?

Początkowo zamierzano przejechać tylko 25 tysięcy kilometrów. Po nerwowych chwilach i awarii tłoka wszystko wróciło do normy. Samochód sprawował się wyśmienicie, wrócił optymizm. Kierowcy nadal byli pełni zapału i gdy zaczęto rozważać bicie rekordu na dystansie 25 tysięcy mil, uznano, że należy iść za ciosem i pobić także ten wynik. Wszyscy przyjęli tę decyzję z aplauzem. Zadowoleni byli nie tylko panowie, o których zaczęto mówić „siedmiu wspaniałych”, cieszyli się również mechanicy, obserwatorzy i właściwie wszyscy rodacy. Tym bardziej, że podwrocławskim biciem rekordu zaczynała się interesować rzeczywistość cała Polska. Przekaz telewizyjny zrobił swoje. Codzienne dynamiczne wejścia na antenę gromadziły tłumy przed telewizorami. Na bieżąco relację zdawało polskie radio w Programie I, który wówczas miał najwięcej odbiorców i można powiedzieć był stacją ogólnokrajową.

Tutaj warto napisać kilka zdań o dość ciekawym aspekcie, o którym praktycznie nie wspomiano ani 50 lat temu, ani nie mówi się obecnie. Media skupiły się na odcinku 25 tysięcy km. Istniały jednak po drodze jeszcze inne dystanse do pobicia, ale przemilczano to. Otóż FIA organizowała także bicie rekordów na dystansach: 10 tysięcy kilometrów i 10 tysięcy mil. Tylko, że najlepsze wyniki na takiej trasie nie należały już do Simki Aronde i nie zostały ustanowione w 1952 roku. Pobijano je później, a aktualnym rekordem cieszył się Ford Escort. Obie odległości pokonał z prędkością 168 km/h, co stanowiło wynik nieosiągalny dla Polskiego Fiata. Cała impreza miała miejsce w lutym na słynnym torze Monza, cztery miesiące przed biciem rekordu przez Polaków i spędzała sen z powiek Sobiesławowi Zasadzie, który akurat nadzorował kulminacyjny okres przygotowań. Tyle, że załoga Forda przyjęła dość beztroską taktykę, o czym pisaliśmy wcześniej. Kierowcy radośnie przyklasnęli dewizie „Avanti” i starali się wykręcić jak najlepsze czasy. Jeden poprawiał drugiego, drugi trzeciego i tym sposobem przyczynili się do „zarżnięcia” auta. Ford bez większych problemów przejechał 10 tysięcy kilometrów, z 10 tysiącami mil także jakoś dał sobie radę, ale dystans 25 tysięcy kilometrów okazał się przy tak szaleńczej eksploatacji nierealny. Wyglądało, jakby załoga Forda wręcz zaprosiła Polaków do zabawy. Sobiesław Zasada zdawał sobie sprawę, że tamte rezultaty są poza zasięgiem naszego samochodu i odetchnął z ulgą, gdy okazało się, że Ford Escort GT zadyszał się na amen i „poszedł spać”, odmawiając dalszej jazdy i zostawiając dłuższe dystanse nietknięte od czasów Simki i Forda Cortiny. Dziś tylko możemy sobie wyobrazić jaką dawkę nerwów zaaplikowali Zasadzie kierowcy Escorta, gdy w lutym



bili pierwsze rekordy. Nasz mistrz wiedział, że w przypadku ich sukcesu wszystkie dotychczasowe przygotowania wezmą w łeb, bowiem uporanie się z prędkością dochodzącą do 170 km/h nie wchodziło w grę.

Po przejechaniu 10 tysięcy kilometrów zdecydowano się na wymianę opon. Nie znaczy to, że opisywane wyżej „Rekordy” z Dębicy miały tak słabą trwałość. Jak zapewniał przedstawiciel Stomilu, w warunkach standardowej eksploatacji wytrzymałyby z pewnością około 50 tysięcy kilometrów. Zresztą wymieniono je profilaktycznie, bowiem bieżnik był starty tylko na głębokości 2 mm.

Simka pobita po raz pierwszy

W czwartek, 21 czerwca „biała strzała” ma już przejechane 17 tysięcy kilometrów. Samochód sprawuje się doskonale, lecz przeszkodą okazuje się natura. Niezwykle silna ulewa, a po niej bardzo śliska nawierzchnia zmuszają kierowców do zmniejszenia prędkości. Tak zarządził Sobiesław Zasada, i słusznie, bo przewaga w średniej prędkości przekraczająca 20 km/h w stosunku do starego rekordu pozwalała, a wręcz nakazywała



ostrożną jazdę po mokrym torze. Średnia, która znowu dochodziła do 140 km/h trochę spadła. Tak naprawdę pogoda przez cały okres bicia rekordu niechętnie pomagała kierowcom. Ulewne deszcze przeplatały się z rzadkimi, jak na czerwiec upałami, przekraczającymi temperaturę 30 stopni. W połączeniu z ponadprzeciętną wilgotnością, aura stawała się poważnym wyzwaniem. W tamtych, trochę chłodniejszych czasach takie temperatury nie stanowiły codzienności, a pamiętajmy, że Fiat nie posiadał klimatyzacji. Nie posiadał jej właściwie żaden samochód jeżdżący wówczas po polskich drogach. Upalna pogoda uderzała nie tylko w kierowców. Silnik miał przez to cięższą pracę, a utrzymanie płynu chłodzącego w temperaturze 90 stopni i oleju w granicach 110 stopni wymagało zdjęcia atrapy chłodnicy z przodu. Walory wizualne Polskiego Fiata w tych warunkach przestały mieć jakiegokolwiek znaczenie, liczył się efekt praktyczny.

Wreszcie w sobotę 23 czerwca, o godzinie 5:45 zespół może powiedzieć „mamy to”. Fiat przejechał 25 tysięcy kilometrów, bijąc dotychczasowy rekord. W ciągu 181 godzin wykonał 384 okrążenia. Każdy z kierowców zrobił co najmniej po 50 rund. Są oklaski, jest „sto lat i szampan”. Jest także naczelny dyrektor FSO, Jerzy Bielecki. Dopiero co przyjechał, bowiem tak naprawdę, to fabryka dopiero po kilku dniach jazdy uwierzyła w możliwość powodzenia imprezy. Ale jest także entuzjazm, który nie pozostawia wyboru – jedziemy dalej! Czas pobić rekord Forda Cortiny z 1963 roku na 25 tysięcy mil, czyli 41 tysięcy kilometrów. Ford przejechał tamten dystans ze średnią 118,6 km/h. Zatem powstał ogromny zapas, któż by nie skorzystał? Za kierownicę wsiada Andrzej Jaroszewicz, bo to jego kolej.

Krótko po ruszeniu w dalszą trasę zawiódł przegub przy wale napędowym. Przy normalnej eksploatacji taka usterka raczej by się nie zdarzyła. Jednak, jak wspominaliśmy, tutaj kierowcy zdecydowali się na podniesienie ciśnienia w oponach. Były one twardsze, co w połączeniu z regularnym stukotem o łączenia płyt betonowych miało prawo skończyć się awarią. Pamiętajmy, że doszło do niej, gdy zawieszenie przyjęło już ponad dwa i pół miliona takich stuknięć!

Nie ulega wątpliwości, że zapał, wysokie morale przysłaniały zmęczenie, ale ono było! Sobiesław Zasada zdawał sobie sprawę, że kierowcy mogą odczuwać znużenie. Chcąc je obniżyć zdecydował się zaprosić do grona „ósmego wspianego”, czyli świetnego mechanika samochodowego i weterana polskich rajdowców – Franciszka Postawkę. Dołączył 25 czerwca. Jego pomoc zluźowała trochę grafik kierowców i zrobiło się łatwiej. Ale łatwiej, to nie znaczy, że bez żadnych przeszkód. Na jednym z zawrotów (Oaza 13) mechanicy zauważyli niewielki wyciek oleju. Akurat dyżur za kierownicą miał Robert Mucha. Otrzymał drogą radiową polecenie: zatrzymać auto, dolać olej i spokojnie dotrzeć do stanowiska serwisowego. Na miejscu przechylnono samochód i okazało się, że zawiniła poluzowana uszczelka przy czujniku ciśnienia oleju. Drobiazg.

25 tysięcy mil osiągnięto w środę 27 czerwca o 19:49. Za kierownicą znowu Robert Mucha. Średnia prędkość 138,19 km/h. Pobity rekord Simki, pobity też rekord Forda Cortiny. Prawie o 20 km/h. Kierowcy czują się wyśmienicie. Auto jeszcze lepiej. Jedziemy dalej? Jasne, że jedziemy! Jeśli pokonamy w analogicznym czasie 50 tysięcy kilometrów to Simca Aronde nie będzie już miała żadnego rekordu.

No i spełniło się

Do przejechania zostało zaledwie 9 tysięcy kilometrów. Ale te 9 tysięcy dłuży się niemiłosiernie. Znowu nuda, bo samochód nie chce zaserwować żadnej atrakcji. Działa niezawodnie. Przy takiej pracy silnika łatwo obliczyć, że „pięćdziesiątka stuknie” w sobotę, 30 czerwca, w godzinach popołudniowych, może wczesnym wieczorem. W tym czasie nie było jeszcze wolnych sobót. Pierwszą rząd Piotra Jaroszewicza wprowadził



dopiero za niecały miesiąc - 21 lipca 1973 roku, dokładnie na dzień przed najważniejszym państwowym świętem. Mimo, że to to był dzień pracujący, mimo że wydarzenie transmitowała telewizja, to i tak liczba osób chcących naocznie zobaczyć Polskiego Fiata na ostatniej prostej przekroczyła nawet skrajnie optymistyczne oczekiwania organizatorów. Kierowcy cywilnych samochodów osobowych nic sobie nie robią z zakazu zatrzymywania i parkują na drugiej nitce autostrady. Tłumy ludzi zadają pytanie: kto wjedzie na metę? Przecież cała ósemka nie wpakuje się do kabiny? Pewnie Sobiesław Zasada, bo to kapitan i w dodatku przypada jego dyżur. Mylą się, bo właśnie w takiej chwili Sobiesław Zasada pokazał klasę.

Ślepy los chciał, by ostatnim kierowcą na zmianie był rzeczywiście on. Nasz mistrz uznał, że i tak ma dosyć laurek i świadomie zrezygnował z prowadzenia samochodu na ostatnich metrach. Kto wie, może obawiał się posądzenia o manipulację? Nie każdy przecież musiał uwierzyć, że los wskazał właśnie Pana Sobiesława. Tak, czy inaczej kapitan zespołu na okrążeniu przed metą opuścił auto i przekazał je Andrzejowi Jaroszewiczowi. To znowu wykreowało kolejną plotkę. „Dobrze poinformowani” stwierdzili, że takie wypłynęły zalecenia ze szczebla ministerialnego i Zasada nie miał nic do powiedzenia. Choć to nieprawda, plotka szybko się rozniosła. Kapitan zespołu żadnych wskazówek nie otrzymał, najzwyczajniej w świecie uznał, że dobrze się stanie, gdy metę przekroczy najmłodszy uczestnik bicia rekordu, a takim właśnie był Jaroszewicz. Wystarczy logicznie pomyśleć - Sobiesław Zasada miał na tyle mocną pozycję, że nie musiał przejmować się żadnymi radami i mógł postępować wedle własnego uznania. To on decydował jako kapitan i kropka. O ile dla kierowców jazda wydawała się być monotonna, o tyle Zasada po latach wspominał, że niektóre chwile, były dla niego niezwykle denerwujące, ale nie ma się co dziwić – to kapitan zespołu, ojciec przyszłego sukcesu, odpowiedzialny za całe przedsięwzięcie.

Przy okazji warto wspomnieć, że zwolennicy teorii spiskowych od samego początku nie dawali za wygraną. Doszło wreszcie do tak absurdalnego pomówienia, jakoby w bicu rekordu nie uczestniczył żaden polski



samochód, gdyż na pierwszych próbach zobaczono, że się do tego nie nadawał. Aby ratować honor, w trybie ekspresowym ściągnięto z Turynu włoskiego Fiata. O przyczynie tej wysanej z palca plotki powiemy w dalszej części, a teraz spójrzmy, jak punktualnie o godzinie 18:20 „biała strzała” zbliża się do mety. Nadchodzi długo oczekiwany moment. Cała Polska przed ekranami telewizorów i kilka tysięcy na miejscu. Jest także minister przemysłu maszynowego Tadeusz Wrzaszczyk oraz dyrektor FSO. Emocje podbija redaktor Jan Ciszewski. Niezapomniany komentator, specjalista od żużlu i piłki nożnej umiejętnie wprowadza atmosferę napięcia na

podwrocławskiej autostradzie. Czekamy na Fiata. Zaraz się pojawi. Wreszcie jest! Na ostatnich 300 metrach kibice i organizatorzy przecierają oczy ze zdumienia, bo widzą rzecz co najmniej dziwną. Otóż od strony kierowcy, przez szybę samochodu wynurza się ogromna biało-czerwona flaga Polski. Łopocze na dużej prędkości i tak udekorowany Polski Fiat 125p mija metę. Flagę przygotowano wcześniej. Jaroszewicz dyskretnie ją wniósł do kabiny podczas ostatniej zmiany. To był kapitalny pomysł, wręcz majstersztyk. Sprawił, że wielu obserwatorów nagle czuje łzy w gardle. Polak potrafi! Oto polski samochód przejechał 50 tysięcy kilometrów z prędkością 138,270 km/h. Zajęło mu to dokładnie 361 godzin, 36 minut i 39 sekund. Polacy pobili rekord Simki, rekord Forda Cortiny i wpisali się w międzynarodowe annały.

Czy można było jeszcze

Sukcesem żyła cała Polska. Od razu zespół kierowców otrzymał przydomek „siedmiu wspaniałych”, choć tak naprawdę pod koniec jechało ich ośmiu. Telewizja i radio oszalały. Reporterzy nie odstępowali kierowców na krok. O ile wcześniej przeważały ujęcia pokazywane z trasy, kręcone z wiaduktów, albo z helikoptera, to teraz można było już porozmawiać ze zmęczonymi, ale uszczęśliwionymi bohaterami. Łącznie Telewizja Polska w czasie próby bicia rekordu nakręciła kilka godzin materiału. Jego część została wykorzystana w świetnym filmie dokumentalnym, gdzie motywem przewodnim była melodia ze znanego westernu „Siedmiu Wspaniałych”. Czy opłacono tantiemy za tę ilustrację muzyczną? Chyba nie.



Półgodzinny film Mariusza Waltera „Ballada o Fiacie i 7 Wspaniałych” był rzeczywiście wybornie zrealizowanym dokumentem, choć w pewnym momencie dramaturgia poszybowała chyba na zbyt wysoki poziom, gdy relacjonowano moment wymiany wypalonego tłoka. W rzeczywistości kamera nie uwieczniła wszystkich zdarzeń na bieżąco, więc już po zakończeniu bicia rekordu część wyreżyserowano i nagrano niczym film sensacyjny. Dla podniesienia napięcia akcję umiejscowiono o zachodzie słońca, choć w rzeczywistości do zachodu brakowały jeszcze dwie godziny.

Gdy po spontanicznej reakcji całego społeczeństwa przyszło ochłodzenie nastrojów, pojawiły się pierwsze wątpliwości. Coraz częściej zadawano pytanie: a czemu nie pojechaliśmy dalej? Przecież samochód sprawiał się doskonale. Takie pytanie do dziś zadają miłośnicy sportu motorowego z Polski. Odpowiedzi na nie są dwie – ta oficjalna i ta mniej oficjalna. Napiszmy o obu.

Oficjalna odpowiedź jest prosta, banalna i ...trochę wstydliva. Przed całą imprezą planowano pobicie rekordu na 25 tysięcy kilometrów. Dla dyrekcji FSO ten dystans i tak wydawał się mrzonką. Po osiągnięciu celu nastąpiły spontaniczne decyzje o kontynuowaniu jazdy i biciu dalszych rekordów. Sobiesław Zasada i kilku innych uczestników dopuszczali taki scenariusz, lecz nikt z nich nawet w najbardziej optymistycznych założeniach nie przewidział, że po przejechaniu 50 tysięcy kilometrów Polski Fiat będzie w tak doskonałym stanie. Przekroczenie bariery 50 tysięcy nie funkcjonowało w wyobraźni żadnego uczestnika imprezy, ani w głowach organizatorów. Z tego też powodu licencję FIA wykupiono na określony termin. Również na ściśle



zadeklarowany okres przyjechali do Polski sędziowie i za taki czas im płacono. Dalsza jazda odbyć się nie mogła z powodu wygaśnięcia licencji FIA, bo Polacy nie przewidzieli tak ogromnego sukcesu.

To jest oficjalna przyczyna, ale Robert Mucha ma trochę inną wersję, kto wie, czy nie bliższą prawdzie, bowiem on bezpośrednio brał udział w całym przedsięwzięciu. Pan Robert wspomina o ogromnym zapale kierowców podczas początkowych dni imprezy. Potwierdzał to Ryszard Nowicki, którego zadziwiła harmonia i optymizm panujące wśród ludzi o tak skrajnie różnych charakterach. Wysokie morale i entuzjazm towarzyszyły każdemu z nich po pobiciu pierwszego rekordu. Na zadane pytanie, czy jechać dalej wszyscy bez zastanowienia opowiedzieli się za kontynuacją próby. Podobny zapał towarzyszył zawodnikom po przejechaniu 25 tysięcy mil. Jednak w trzecim etapie coraz wyraźniej dawało się odczuć zmęczenie. Monotonna jazda, bez żadnych elementów urozmaicenia, rozstanie z rodziną, wścibscy dziennikarze, ciasny pokój hotelowy – to wszystko sprawiało, że z każdym dniem uczestnicy mogli stopniowo czuć przesytyt wrażeń. Każdy z nich tęsknił do żony, do dzieci, do powrotu w domowe zacisze. Lipiec to sezon urlopowy, kierowcy mieli zaplanowane wakacje wraz z rodzinami i perspektywa kolejnych dwóch tygodni na autostradzie nie stanowiła szczytu ich marzeń. O ile wcześniej na pytania o przedłużenie próby odpowiadali z entuzjazmem, o tyle po przejechaniu 50 tysięcy kilometrów nikt z nich nie rwał się kierownicy. Mieli już zwyczajnie dość. I tak zrobili więcej, niż oczekiwano. Pan Robert ma rację. Gdyby licencja FIA obowiązywała jeszcze nawet 10 lat, to i tak nikt dalej by nie pojechał.

Można doszukać się jeszcze jednego, nader logicznego powodu zakończenia próby. Sukces był ogromny, rekord pobity, cel osiągnięty, a dalsza jazda stanowiłaby tylko jego kontynuację, a nie odrębny wyczyn. Gra nie warta świeczki, bo z jednej strony na jednej szali kładziono tylko ciąg dalszy, a na drugiej ryzyko i prestiż

całego zwycięstwa. Polski Fiat schodził z tarczą, jako zawodnik niepokonany. Jakże inną wymowę miałyby te 3 rekordy, gdyby zakończyło je „pospolite rozkraczenie się” Fiata gdzieś w polu i haniebny powrót na lawecie. Nikt tego nie chciał i jest wielce prawdopodobne, że to wytłumaczenie okazało się definitywnym argumentem.

A co jeszcze było do zdobycia w Klasie 6., czyli do 1500 cm³? W dalszej kolejności czekały na Polaków 3 rekordy: 50 tysięcy mil, 100 tysięcy kilometrów i ostateczne 100 tysięcy mil (czyli około 160 000 km). Te wszystkie trzy rekordy należały do wspomnianego Forda Cortiny z 1963 roku. O ile pierwsze dwa zostały pobite ze średnią prędkością 118 i 116 km/h o tyle na ostatnim etapie Ford dostał zadyszki i poważne problemy techniczne spowodowały, że prędkość spadła do 108 km/h. Ten wynik jest aktualny do dnia dzisiejszego.

Trzeba otwarcie przyznać, że wraz z nadejściem lat 80. moda na takie bicie rekordów odeszła w zapomnienie. FIA organizowała zawody dość często w latach 50 i 60. W latach 70 już rzadziej, a później rekordy w klasie Polskiego Fiata do 1500 cm³ pobiły tylko 2 samochody. Na krótszych dystansach był to VW Polo, który w 1985 roku uzyskał na odcinku 5 tysięcy kilometrów prędkość 204 km/h, natomiast na dłuższych dystansach Alfa Romeo poprawiła osiągnięcia Polskiego Fiata. W Internecie wiele źródeł nieustannie podaje, że „nasz” wynik do dziś jest niepobity. Wynika to z faktu, że statystyki prowadzone przez FIA uwzględniają wszystkie rekordy, nawet te nieaktualne. Fiat tam nadal się znajduje, co może sugerować, że wciąż jest rekordzistą, a to nieprawda. Mniej skrupulatni dziennikarze piszą, że rekord jest do dziś aktualny. To przykład nierzetelności i niefachowości.

Alfa Romeo startowała na włoskim torze Nardò Ring, należącym dziś do Porsche. Już 40 lat temu Alfy cieszyły się opinią samochodów nader awaryjnych i sprawiających niemało kłopotów. Jednak pokonała dystans 25 tys. km, 25 tys. mil i 50 tys. km ze średnią prędkością kolejno 167 km/h, 161,4 km/h i 155,5 km/h.



Na tym samym torze później poprawiano wyniki w innych kategoriach, ale już nigdy w prędkości na określonych dystansach. Zazwyczaj mierzono prędkość chwilową lub pokonany dystans w wybranym przedziale czasowym. 23 lutego 2002 roku Volkswagen W12 ustanowił rekord świata przebiegu w ciągu 24 godzin, pokonując dystans 7740 km.

Siedmiu wspaniałych?

Kierowcy, którzy wyszli zwycięsko z próby bicia rekordu w ciągu kilku dni wcielili się w rolę medialnych bohaterów. Ich twarze stały się rozpoznawalne. Do tej pory Polakom dobrze znani byli tylko Sobiesław Zasada

z racji swoich wieloletnich osiągnięć i Robert Mucha po wygraniu rok wcześniej Rajdu Monte Carlo w swojej klasie. No może znany był także Andrzej Jaroszewicz, ale trochę z innych powodów. Prasa rozpisywała się o bohaterstwie zawodników i o arcytrudnym zadaniu, jakie wykonali. Dalecy jesteśmy od marginalizowania sukcesu „siedmiu wspaniałych” i deprecjonowania ich osiągnięć, ale należy jednak dodać kilka słów komentarza.

Zacznijmy od tego, że każdy z kierowców zdawał sobie sprawę z medialności tego przedsięwzięcia. Panowie od początku wiedzieli, że skoro telewizja skwapliwie zdecydowała się patronować próbie, skoro jest poparcie najwyższych władz ministerialnych, to ewentualny sukces zapewni im popularność, jakiej wcześniej nie doświadczyli. Oficjalnie Sobiesław Zasada przekonywał, że nikt nie myślał o sobie, a priorytetowym celem była promocja polskiego samochodu:

„Najważniejszy dla nas był 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.”

Mimo tych oficjalnych zapewnień, każdy kierowca zdawał sobie sprawę, że udział w tak medialnej imprezie niewątpliwie odbije się korzystnie na jego osobistym wizerunku. W maju Andrzej Jaroszewicz przebywał w szpitalu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, lecząc nogę po wypadku w holenderskim Rajdzie Tulipanów. Właściwie była to już rehabilitacja. Widząc, że Sobiesław Zasada bierze go pod uwagę w obsadzie załogi, Pan Andrzej, jak sam wspomina, najwyczałniej w świecie uciekł z tego szpitala. Nie wytrzymał, pokusa była zbyt silna. Wszyscy kierowcy uznawali, że prowadzenie auta z prędkością 145 km/h nie będzie trudne w porównaniu z morderczą i brawurową jazdą na granicy ryzyka w prawdziwych rajdach. Mieli rację, choć akurat nie wzięli pod uwagę innego, trudnego do pokonania czynnika, o czym wspominaliśmy wcześniej, czyli usypiającej monotonii. Tak, czy inaczej, zgodnie uważano, że zysk i frajda przebiją trudy udziału. Mówimy o zysku emocjonalnym i społecznym, bo z finansowym było trochę gorzej, ale o tym później.



Trzeba otwarcie przyznać, że jazda prostym i wyłączonym z ruchu odcinkiem nie wymagała skrajnie wysokich umiejętności. Spróbujmy dla odmiany wyobrazić sobie kierowcę samochodu ciężarowego w tamtych czasach. Weźmy pod uwagę inne od dzisiejszych przepisy, normy i inną technologię. Taki kierowca czasem musiał jechać bez przerwy przez 12-14 godzin. Pierwsze tachografy wprowadzono na Zachodzie Europy w 1974 roku. Wcześniej były książeczki, ale tam każdy wpisywał, co chciał. W Polsce mechaniczny zapis czasu jazdy pojawił się znacznie później, a w 1973 roku nikt nawet o tym nie myślał. Drogi w naszym kraju były w tak fatalnym stanie, że kierowcy nie mogli przejechać powiedzmy ze Szczecina do Rzeszowa w ciągu jednego dnia. Sypiali na masce silnika w kabinie, bowiem nasze ciężarówki w przeciwieństwie do zachodnich marek DAF, MAN, czy Mercedes nie oferowały dedykowanego przedziału do spania. Czasem trafiał się jakiś wieloosobowy pokój w nędznym hoteliku państwowym ze śmierzdzącą ubikacją, ale rzadko,

bo to kosztowało, a przedsiębiorstwa musiały oszczędzać. Po takim noclegu kierowcę czekało kolejnych 12-14 godzin siedzenia na niewygodnym i nieergonomicznym fotelu, by jechać z maksymalną prędkością około 75 km/h, po wąskich, dziurawych drogach, które prowadziły przez centra miast i przez wsie. Niestrzeżone przejazdy kolejowe, skrajnie niebezpieczne wyprzedzanie wszędobylskich i nieoświetlonych furmanek, pijani piesi i rowerzyści stanowili mało przyjemny dodatek do takiej jazdy i powodowali, że szofer musiał przez cały czas mieć maksymalnie skupioną uwagę. Nikt nie myślał o współczesnym wyciszeniu kabiny. Było głośno i trzęsło.



Rozmowę z pasażerem zabranym „na łebka” prowadzono właściwie krzykiem. Posiłki jedzone za kierownicą składały się z tego, co akurat udało się kupić w sklepie. Często była to bułka z żółtym serem, popijana oranżadą. Zupełnie inaczej, niż dziś przedstawiała się infrastruktura serwisowa. Tak naprawdę nawet poważne naprawy w drodze były standardem – kierowca musiał radzić sobie sam i przejmować rolę doświadczonego mechanika. Nikt nie słyszał o nawigacji, a kupienie w miarę dokładnej mapy stanowiło czasem niespełnione marzenie. Posługiwano się mapą w skali 1:7500000, lub w najlepszym razie atlasem w skali 1:300000. Nieoznakowane objazdy powodowały, że nader często kierowcy gubili się, pytali o drogę miejscowych i musieli zawracać na wąskich szosach. Dziś to brzmi jak abstrakcja, ale tak rzeczywiście wyglądał dzień powszedni szofera ciężarówki. Patrząc na nich mogliśmy sobie zadać pytanie: kto jest tym „wspaniałym”? Głodny, zmęczony dwoma dniami jazdy kierowca, który bez przyzwoitego noclegu, ale i bez wypadku doprowadzał „Stara” lub „Żubra” do bazy, czy rajdowiec zmieniający co 4 godziny, pędzący po prostej drodze w wygodnym aucie osobowym?

Plotki i zmyślenia

Wspominaliśmy o tym, że sceptycy nie do końca wierzyli w tezę o rekordzie polskiego auta. Wielu twierdziło, że w rzeczywistości jechał samochód włoski, gdyż żerańska FSO nie była w stanie wyprodukować samochodu, który poradziłby sobie z powierzonym zadaniem. Skąd wzięła się ta plotka? Jeśli ktoś uważnie obejrzy film dokumentalny „Ballada o Fiacie i 7 Wspaniałych” dostrzeże pewien zadziwiający szczegół. Otóż w 21. minucie filmu kamera pokazuje kierowców prowadzących auto na szosie i widoczna jest deska rozdzielcza. Za kierownicą siedzi najpierw Andrzej Jaroszewicz, potem Ryszard Nowicki, Marek Varisella i

wreszcie Robert Mucha. Rozmawiają z bazą przez radiotelefon, dzielą się wrażeniami, odczytują temperaturę wody i oleju. W pewnym momencie operator Zbigniew Proszkowski najeżdża kamerą na liczniki i okazuje się, że nie są to elementy Polskiego Fiata 125p, tylko liczniki z Fiata włoskiego! Rzecz niebywała, ale prosta do wyjaśnienia. Operator kamery tak naprawdę nie miał szans, by jechać w kabinie podczas bicia rekordu i ani razu tego nie zrobił. Po pierwsze nikt by mu nie pozwolił, a po drugie to było zwyczajnie nielogiczne. Samochód nie mógł „wysadzić go” po drodze, bo się nie zatrzymywał. Dla krótkiego ujęcia z Andrzejem



Jaroszewiczem, trwającego kilka sekund operator musiałby siedzieć w kabinie przez 4 godziny, czyli przez całą zmianę. Potem następne 4 godziny z Nowickim, potem z Varisellą i kolejne 4 z Robertem Muchą. Któż siedziałby prawie 16 godzin dla 30 sekund filmu?

Zdecydowano się na inny wariant. Sceny dograno już po fakcie. Miejsce dobrano odpowiednie, bohaterów także, ale samochód już niekoniecznie. Nie było akurat pod ręką Fiata 125p, lecz jeden z członków ekipy posiadał Fiata 125 – oryginalnego z Włoch. To nic, że pasy w nim były zapinane, jak w samochodzie cywilnym, a nie rajdowym, to nic, że inna była

tapicerka, a zegary okrągłe. Fiat, to Fiat, dawać go! Tak pomyśleli realizatorzy i to był ich poważny błąd, który dał podwaliny nieprzyjemnej plotce. Sceptycy natychmiast to wychwycili i mieli gotowy „namacalny dowód”.

O wersji, jakoby jechały dwa Fiaty już pisaliśmy. Wzięta się ona stąd, że Zasada z FSO otrzymał dwa samochody, z których jeden wybrano do prób. Natomiast kolejnym mitem jest pochodzenie wgniecenia na dachu. Znajduje się w tylnym sektorze kabiny, jest niewielkie, ale jednak widoczne. Nie wiadomo kto wymyślił dość zabawny, ale całkowicie nierealny powód pojawienia się tegoż wgniecenia. Otóż rzekomo powstało ono, gdy po każdym postoju mechanik dawał kierowcy sygnał do odjazdu, klepiąc trzykrotnie ręką w dach. Ponieważ regularnie robił to przez dwa tygodnie, efektem stało się istniejące do dziś zdeformowanie dachu. Autor plotki widocznie dość mierne miał pojęcie o konstrukcji samochodu i nie zdawał sobie sprawy, że mechanik mógłby nawet kilka lat tak klepać i nic by z tego nie wynikło. Wgniecenie pojawiło się w trakcie imprezy. Gdy wymieniano tło, na górę auta wszedł Marek Varisella. Wówczas dach prawdopodobnie wytrzymał, ale z pewnością nie oparł naciskowi, gdy w atmosferze ogólnego entuzjazmu, już po zakończeniu jazd usiedli na nim Zasada, Aromiński i Jaroszewicz. Któżby wówczas zwracał uwagę na taki drobiazg?

Ostatnia plotka narodziła się już po całej imprezie. Jedna z dość poważnych gazet napisała w sierpniu 1973 roku, a więc dwa miesiące później, że rekord Polskiego Fiata jest nieaktualny. Oto ekipa Forda, której ambicja została urażona przeprowadziła swoją próbę i bez większego trudu zdyskredytowała wszystkie osiągnięcia Polaków, uzyskując dużo wyższe prędkości, rzędu 160 km/h. Wcześniej pisaliśmy o dziennikarskiej nierzetelności w czasach obecnych, ale okazuje się, że takie „kwiatki” miały też miejsce 50 lat temu. Mało skrupulatny dziennikarz doczytał coś, nie sprawdził, nie zweryfikował, uważając, że materiał jest na tyle sensacyjny, iż należy go jak najszybciej zaprezentować, to będzie pokaźna premia.

Ford rzeczywiście próbę przeprowadził, ale miało to miejsce w lutym, cztery miesiące przed Polakami. Zatwierdzenie rekordu FIA wpisała w lipcu i stąd sierpniowa informacja. Średnia prędkość też się zgadza. Tyle, że to była Klasa 7, z silnikami powyżej 1500 cm³, a rekord pobił Ford Cortina Mk III GLX (Grand Xtra Luxury). Natomiast w Klasie 6, czyli w klasie naszego Fiata, nieudaną próbę podjął Ford Escort, o czym pisaliśmy wcześniej. Jednak ludzie gazetę przeczytali, plotka poszła i przez jakiś czas krążyła, radując sceptyków.

Ile zarobili kierowcy, a ile fabryka

Na koniec odpowiedzmy na dwa pytania: ile zarobili kierowcy i czy to w ogóle fabryce się opłaciło. W tamtych czasach w Polsce nikt nie myślał o sporcie zawodowym, obowiązywało powszechnie propagowane

amatorstwo. Nikt z kierowców nie miał jakiejś dedykowanej stawki za udział. Oficjalnie jechali za darmo. W rzeczywistości wyglądało to trochę inaczej. Każdy członek załogi otrzymał w nagrodę dyplom, pamiątkowy puchar, komplet nowych opon z Dębicy, oraz talon na... fiata 125p. To było całkiem przyzwoite wynagrodzenie. Opony wówczas stanowiły łakomy kąsek, trudny do kupienia w sklepach. Z kolei talon na samochód otrzymywali tylko nieliczni, zasłużeni i mocno popierający socjalistyczny system pracownicy

MOTOR week ending October 13 1973

POLSKI FIAT 125p
again in LONDON

Four-seater
four-door passenger car
Top speed—150 km/h

POL-MOT

In June, 1973 a
POLSKI FIAT 125P
set up three international records in the 1500 cc class by attaining the following average speeds for driving non-stop over distances:

25,000 mi — 138.18 km/h

25,000 km — 138.08 km/h

50,000 km — 138.27 km/h



We cordially invite you to our Exhibition
at the "MOTOR SHOW" in London
OCTOBER 17 to 27, 1973

MOTOR INDUSTRY CORPORATION
Export-Import: POL-MOT
Foreign Trade Enterprise for
Automotive Industry
00-983 Warszawa, Stalingradzka 23, POLAND

zakładów państwowych. Przyznawano go nie częściej, niż raz na 5 lat. Młodszym warto wyjaśnić, że talon nie upoważniał do otrzymania auta, tylko do zakupu go po cenie państwowej, która stanowiła niemal połowę ceny realnej. O tym, jaki to był wydatek pisaliśmy na samym początku. Kierowcy rajdowi nie należeli do ludzi majątnych. Nie każdemu talon umożliwił zakup auta, bo zwyczajnie nie mieli pieniędzy nawet na zakup po nierealnie niskiej cenie, jaką była cena oficjalna. Andrzej Aromiński w żaden sposób nie mógł zgromadzić tej kwoty. Zbierał ją przez 5 lat i gdy w 1978 roku dysponował całością na rynku właśnie pojawił się FSO Polonez. Żerańska fabryka wykazała się wyjątkowo przyjaznym podejściem do Pana Andrzeja, bowiem pozwoliła, by za talon mógł kupić nowy model. Kupił i ...od razu pojechał na giełdę, by sprzedać za dwukrotną cenę. Tym samym możemy dziś uznać, że Andrzej Aromiński był jedynym kierowcą zespołu, który za wykonaną pracę otrzymał konkretne, realne pieniądze. Po pięciu latach, ale otrzymał.

Oficjalnie żadnych pieniędzy nie było, a prasa skwapliwie zaznaczała, że najwyższe władze państwowe udekorowały siedmiu

kierowców medalami "Za wybitne osiągnięcia sportowe". Były to złote medale, a srebrny otrzymał Franciszek Postawka, jako uczestnik tylko końcowej fazy bicia rekordu.

A czy fabryka zyskała? W czasach propagandy sukcesu nikt w to nie wątpił, ponieważ powszechnie chwalono się wzrostem sprzedaży za granicą. Jeden z byłych dyrektorów FSO twierdził, że dzięki tej imprezie, w następnym roku sprzedaż Polskiego Fiata w Europie Zachodniej podniosła się o 10 tysięcy sztuk. Rzeczywistość była trochę inna. Małe jest prawdopodobieństwo, by pobite rekordy spowodowały zwiększenie popytu na Zachodzie. Tamtejsza prasa w ogóle na temat rekordu nic nie pisała, bo zainteresowanie takim przedsięwzięciem było minimalne. Przejazd z prędkością 140 km/h nie stanowił w latach 70. jakiegoś spektakularnego wyczynu i na nikim nie robił wrażenia. Dziennikarze uznając temat za mało ciekawy omijali go w swoich artykułach. Spójrzmy prawdzie w oczy. Dziś, gdy poszukamy w Google „Polski Fiat rekord 1973” zdjęć z imprezy jest mnóstwo, gdy wyszukamy „Ford Escort record 1973” – zdjęć nie ma, bo nikt o tym nie pamięta.

Znacznie więcej reklamy przyniósł żerańskiemu produktowi sukces Roberta Muchy w Rajdzie Monte Carlo. Pisano o nim wiele, a w Paryżu nagle pojawił się cały zastęp taksówek marki Polski Fiat 125p. Podobne zjawisko miało miejsce w Europie Zachodniej ćwierć wieku później, gdy rolę taksówek masowo zaczęły

spełniać Dacie Logan. Były po prostu tanie i dość przestronne - tak samo, jak nasz Fiat, 25 lat wcześniej. Nie ulega wątpliwości, że polski produkt bardziej rozszawiało Monte Carlo, niż Wrocław.

Jest jeszcze jeden aspekt. W różnego rodzaju opracowaniach możemy przeczytać, że między 1972 a 1976 r. zaliczono aż 53-procentowy ogólny wzrost sprzedaży, co wynikało między innymi z sukcesów sportowych Fiata. W tym przypadku jest to absolutna nieprawda. To były realia komunistyczne, gdzie liczba sprzedanych egzemplarzy nie zależała od popytu, tylko od liczby egzemplarzy wyprodukowanych! W Polsce i w krajach RWPG samochód stanowił dobro na tyle trudne do zdobycia, że klient kupował wszystko, co mu zaoferowano, bez wybrzydzenia. Gdybyśmy w tym czasie zwiększyli produkcję nie o 53%, ale o 100%, to wzrost sprzedaży również byłby stuprocentowy. Do tego dane statystyczne dotyczące eksportu także nie oddają prawdy. Prasa nader chętnie pisała o tym, że nastąpił wyraźny wzrost eksportu aż o 30%. Tyle, że do jednego „eksportowego worka” wrzucano trzy kategorie sprzedaży:

- sprzedaż w krajach zachodnich za walutę wymienną,
 - sprzedaż w krajach RWPG za ruble transferowe, które nie posiadały żadnej siły nabywczej na Zachodzie,
 - sprzedaż w eksporcie wewnętrznym za walutę wymienną, ale bez opuszczania kraju przez produkt.
- Tylko pierwsza kategoria rzeczywiście odzwierciedlała popyt na Polskiego Fiata za granicą.

Sumując możemy postawić tezę, że spektakularny sukces Polskiego Fiata 125p na podwrocławskiej autostradzie nie miał większego wpływu na marketingowe słupki Fabryki Samochodów Osobowych, ale doskonale wpisał się w propagandę sukcesu, która właśnie zaczynała osiągać niebotyczny poziom. Hasło „Polak potrafi” pasowało, jak nigdzie indziej. Całe społeczeństwo żyło tym sukcesem, czuliśmy się dowartościowani, a starsi z kierowców doskonale pamiętają tę atmosferę wielkiego zwycięstwa.



Targi Poznańskie 1974

A co z Fiatem? Przez pierwszy rok brał udział w różnych pokazach i zlotach. W czerwcu 1974 roku wystawiono go na Targach Poznańskich. Tam wraz z kilkoma prototypami samochodów z FSO uczestniczył w wystawie z okazji 30-lecia Polskiej Ludowej. Później trafił do OBR FSO w Falenicy. Prawdopodobnie tam właśnie doszło do kilku niepotrzebnych zmian w wyglądzie i wyposażeniu auta. Zniknęły niektóre napisy i naklejki reklamowe

zmieniono wydech, opony. Nie wiadomo co się stało z reflektorami przeciwmgłowymi, spojlerami wycieraczek i charakterystycznymi zapinkami maski typu Abarth. Doszło także do wymiany silnika, wzmocniona jednostka została zastąpiona zwykłym, najpopularniejszym zespołem napędowym. W roku 2001 Fiat trafił do Muzeum Techniki NOT, a po jego przemianie stał się niezwykle cennym eksponatem Narodowego Muzeum Techniki. Eksponatem wciąż sprawnym technicznie, co może potwierdzić prowadzący czasami „Fiata Rekorda” autor tego tekstu,



Jerzy Lemański

Słowo dodatkowe:

W 2024 roku żyje jeszcze czterech uczestników pamiętnej próby bicia rekordu. Panowie spotkali się razem we Wrocławiu w czerwcu 2023 roku na uroczystości z okazji 50-lecia tego wydarzenia. Są przedstawieni na poniższym zdjęciu w kolejności: Andrzej Jaroszewicz, Andrzej Aromiński, Sobiesław Zasada i Robert Mucha. Naszym legendarnym kierowcom życzymy wielu lat zdrowia i możliwości dzielenie się swoimi wspomnieniami z kolejnymi generacjami miłośników motoryzacji.



Źródła zdjęć:

Narodowe Muzeum Techniki, tygodnik Motor. Andrzej Piotrowski, PAP , Irena Komar, Jerzy Lemański.

<https://archiwum.rp.pl/artykul/1375435-Sobieslaw-Zasada-najslynniejszy-polski-kierowca-biznesmen.html>

<https://www.artcurial.com/fr/lot-geo-ham-georges-hamel-1900-1972-aronde-simca-14-records-du-monde-3854-9>

<https://www.flickr.com/photos/33240904@N03/3616373046>

<https://www.scigacz.pl/1500,km,skuterem,w,ciagu,jednej,doby,To,byla,Osa,M50,150,cm,179,,i,to,w,roku,1959,46007.html>

<https://wyborcza.pl/alehistoria/51,121681,22684105.html#S.galeria-K.C-B.1-L.1.duzy>

<https://www.cgisousse.tn/%C5%BCycie-na-gor%C4%85co-serial-k.html>

<https://smp.edu.pl/autostrady-hitlera/>

<https://historia.interia.pl/historia-na-fotografii/zdjecie,ild,1394531,iAId,111731>

https://en.wikipedia.org/wiki/Ford_Escort_%28Europe%29

https://www.youtube.com/watch?v=S13s0YYJE8k&ab_channel=ArturSchule

<http://www.motoshowminatura.fora.pl/gadamy-o-samochodach,35/zubr-a80-i-jego-kola,22329-15.html>

<https://www.olx.pl>

https://www.reddit.com/r/InfrastructurePorn/comments/gk78i9/nardo_ring_highspeed_test_track_in_italy/?rdt=64849

<https://opposite-lock.com/topic/72188/polski-fiat-125p-the-record-breaker>

Jerzy Lemański