



Mobilna lekcja historii

Tradycyjnie wraz z rozpoczynającym się latem beskidzkie szlaki turystyki samochodowej wypełniają się niecodziennym widokiem.

Wybrzmiewając feerią niebywałych dźwięków, grupa około osiemdziesięciu automobili z dawnych lat przemierza z gracją i dostojeństwem dokładnie wytyczone trasy.

Beskidzki Rajd Pojazdów Zabytkowych od samego początku, czyli roku 1978, nieprzerwanie gromadzi na starcie arcyciekawe pojazdy. Wśród wielu znamienitych uczestników można także znaleźć ekipy z zagranicy skuszone niebywałą renomą i wyjątkowymi walorami rajdu.

Dla wielkiej rzeszy gawiedzi każda z edycji jest również jedyną w swoim rodzaju okazją do zapoznania się z tym osobliwym muzeum na kołach. Mając na uwadze wybitną jednostkowość takich pojazdów, jak Mc Laughlin z 1919 roku czy nieco starsze American La France, które grzmiąc z ogromnych rur wydechowych prowadziło stawce, porównanie do powyższej placówki bynajmniej nie mija się z rzeczywistością. Co więcej, patrząc dalej, można tylko umacniać się w przekonaniu, iż taki rajd jest swoistą lekcją historii automobilizmu w pigułce. Tuż za wcześniej wymienionymi mało znanymi markami podążają kolejne, może nieco bardziej popularne, to jednak stanowiące kawał historii motoryzacji. Po krętych trasach Żywiecczyny dziarsko pomykający Polski Fiat 508 Super Sport 38 z wysublimowanym nadwoziem zaprojektowanym przez Ghia czuje się jakby był we własnym żywiole. Należy wprowadzić do rodziny 508, która była montowana w polskich zakładach w całym okazałym wolumenie, ale akurat wersja SS znalazła się w montowni jakoby przez przypadek, stanowiąc swoistą zagadkę. Z tego samego rocznika pochodzi dystyngowany Mercedes 170 V Cabrio, bywalec Beskidzkiego Rajdu w pierwszych jego edycjach. Teraz, po kilku dekadach i gruntownej odbudowie, w nienagannej formie, przemierza je ponownie. Po raz pierwszy pojawił się nieco inny uczestnik. Przybyły z Wiednia, Heidrich Günther i jego niepozorne Daihatsu Compagno, które czarowało stylem przywodzącym na myśl wspa-



niałe kreacje wytwornego sznyt włojskich kreatorów. Smaczku dodaje fakt, że to właśnie Compagno było jednym z pierwszych samochodów osobowych, jakie zdecydowała się wyprodukować ta osobliwa japońska marka, a ów egzemplarz jest jednym z dwóch jeżdżących po kontynentalnej Europie. Kolejny Austriak jest dobrze znany uważnym obserwatorom tejże imprezy. Josef Mecl po raz kolejny prezentował ziszczoną wizję sportowego pojazdu opartego na popularnym R8 według Marcela Huberta, czerwone Alpine A110, które jeśli nawet zostałyby obdarte ze zdobytych trofeów rajdowych, to swoją niezaprzeczną urodą potrafi rzucić na kolana.

Nie sposób wspomnieć o wszystkich uczestniczących w rajdzie pojazdach czy też osobach. Każde z nich ma swo-

ją historię, którą także tworzy ten rajd. Począwszy od A jak Ameryka i sporej grupy pojazdów z kraju niekończących się prostych i taniej benzyny. W postaci ekipy rodem z Czech lubujących się w Mustangach. Prominentnej limuzyny Packard Clipper, która stała się natchnieniem dla radzieckich konstruktorów. Substytutu kochanki, Corvette, która dopiero w trzeciej odsłonie dopieszczona przez belgijskiego wyznawcę judaizmu o rosyjskich korzeniach stała się ikoną sportowego pojazdu amerykańskiego. Buicka Super50 zawdzięczającemu swoje istnienie wspomnianemu wyżej kanadyjskiemu pułkownikowi Samowi Mc Laughlinowi. Wspominając jeszcze choćby pachnącą nowością kanapę na kołach, białego Lincolna w specjalnej wersji Biarritz. Poprzez B jak brytyjskie, specyficzne podejście do motoryzacji w postaci całej masy niedorzecznych klimatycznie roadsterów, MG, TR itd., uzupełnione równie wyszukany acz nobliwym Jaguarem czy też uroczym Austinem A35. Przez T jak trójka Tatra 603-1 z aksamitnie pracującą jednostką V8 „wzduchem chaldzema” dopracowywana w tunelu aerodynamicznym przez Frantiska Kardausa. Kończąc na VW Kübelwagen, a pomijając, niesłusznie, całą masę automobili na F, M, C, R...

Pokaźnym walorem całości przedsięwzięcia jest, poza oczywistymi mobilnymi eksponatami, sceneria. Wspaniałe górskie przełęcze i wijące się z boczami asfaltowe wstęgi dróg dostarczają należytej ekscytacji zarówno uczestnikom jak i podążającym za orszakiem widzom. Jakby tego było mało cały region usłany jest wieloma zacnymi pozostałościami po dawnych





czasach. Harmonijny widok eskapady spoczywającej na dziedzińcu zamku Habsburgów w Żywcu pozwala odnaleźć równowagę w tym szaleńczym świecie, a dostojny turkot kół niemal stuletniego Mc Laughlina po zachowanym fragmencie cesarskiego traktu Lwów-Wiedeń byłby zapewne kojący dla samego Franza Josefa.

Początek każdego lata w rejonie Podbeskidzia to nieprawdopodobna mnogość wyniosłych przeżyć dla wielu amatorów historii motoryzacji oraz dla tych, którzy odczuwają pragnienie doświadczenia harmonii, stylu oraz elegancji. Wszystko to zawiera się w nienaganej atmosferze na trasach Beskidzkiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych. Nie dziwi więc fakt, że międzynarodowa organizacja FIVA zdecydowała się nadać temu wybitnemu wydarzeniu rangę światową. Nie mogę się już doczekać 40. Światowego Beskidzkiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych – kolejnej fascynującej mobilnej lekcji historii.

