

Bolid Formuły 1 na Torze "Poznań"

To było duże wydarzenie sportowe nie tylko dla kibiców sportu samochodowego, ale też dla samych kierowców, biorących udział w II Międzynarodowym Wyścigu Targowym, jaki odbył się na Torze „Poznań” w dniach 16-17 czerwca 1979 roku. Zawody obserwowało ponad 25 tysięcy kibiców.



Po raz pierwszy w Polsce sympatycy sportu samochodowego mogli oglądać w akcji samochód Formuły 1. Na zdjęciu sprowadzony z Londynu samochód i jego kierowca — Andrzej Jaroszewicz (na zdjęciu z lewej).



Do Poznania w tym terminie sprowadzono na jazdę pokazową bolid Formuły 1 – Walter Wolf WR 5 z silnikiem Ford Cosworth DFV o pojemności 2989 ccm. Ten ośmiocylindrowy bolid przy 11300 obrotach osiągał moc 480 KM. W tym czasie w stolicy Wielkopolski czyniono starania, aby jak najszybciej sprowadzić na wyścigi bolidy F-1. Tymczasem w niedzielę 17 czerwca 1979 za kierownicą Wolfa usiadł Andrzej Jaroszewicz (syn premiera PRL Piotra). Wszyscy liczyli na to, że polski kierowca poprawi rekord Toru „Poznań”, który został oddany do użytku na początku grudnia 1977 roku. Pierwsze rekordy obiektu o długości 4083 metry wahały się w granicach 1 minuta 50 sekund – 1 minuta 52 sekundy. Potem Adam Smorawiński w

Porsche poprawił wynik na 1 minutę 47 sekund. W 1978 roku Ryszard Kopczyk w Porsche osiągnął czas 1:44,7. Andrzej Jaroszewicz jadąc dziesięć okrążeń pokazowych, na jednym z nich osiągnął czas 1:36,9, co stało się nowym rekordem toru. Jaroszewicz na prostej jechał z prędkością 250 km/h. Mimo rekordowego czasu, znawcy sportu samochodowego uważali, że bolid Wolf nie był zbyt dobrze przygotowany do pokazu na Torze „Poznań”. Ale nowy rekord obiektu i tak został zapamiętany. Trzeba dodać, że pokazowy przejazd obserwował Bernie Ecclestone (wtedy szef spółki zarządzającej Formułą 1), zaproszony do Poznania przez Adama Smorawińskiego, ówczesnego dyrektora Toru „Poznań”. Głównie przez brak zgody władz PRL, do rywalizacji najszybszych aut w naszym kraju nie doszło. Wtedy poznański obiekt nie był w stanie spełnić wymagań organizacyjnych i infrastrukturalnych, a w kolejnych latach inne,

obiektywne fakty, nie pozwoliły na organizację takich zawodów.