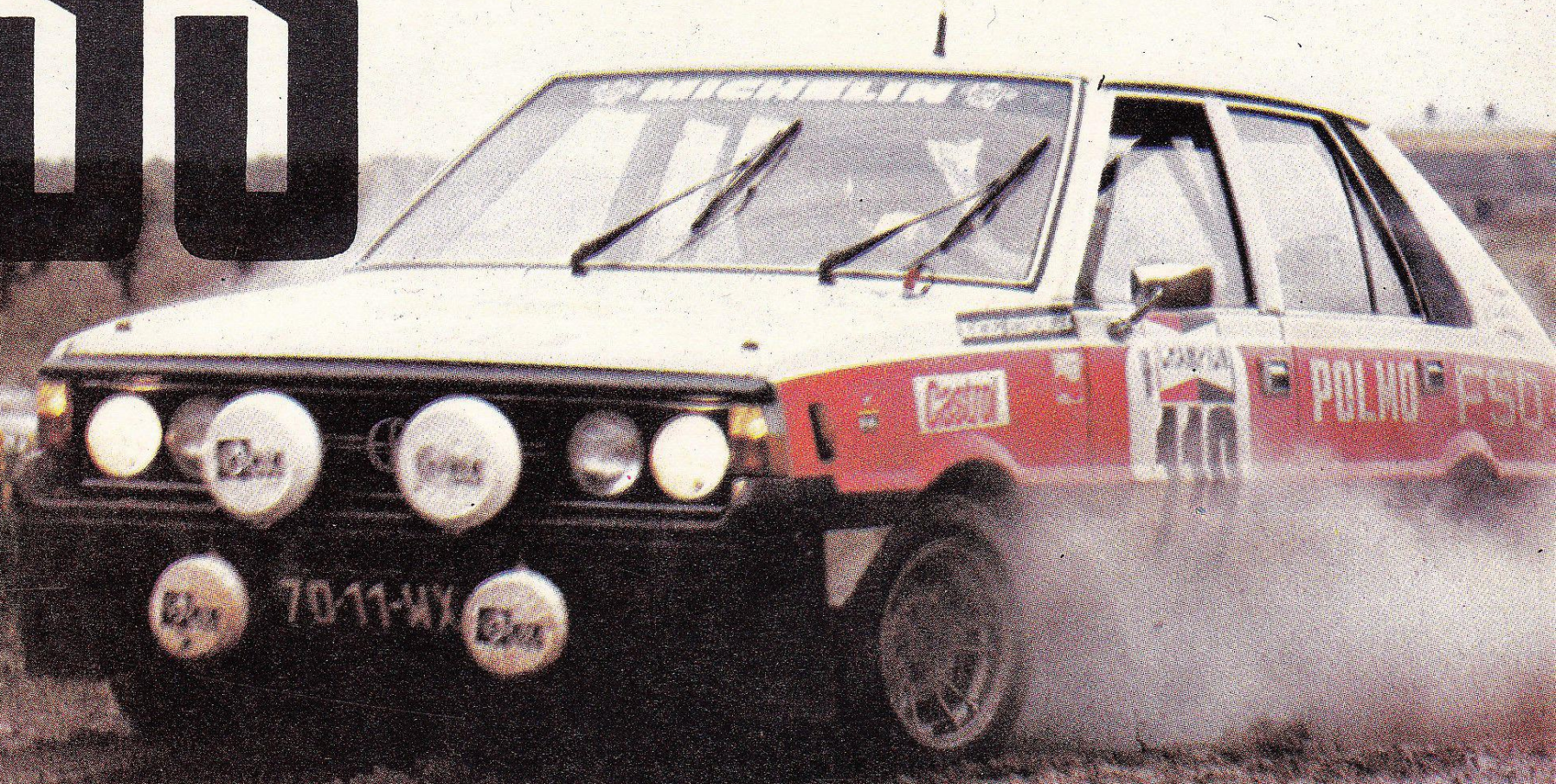


# BISS

FSD

BIULETYN INFORMACYJNY SPORTU SAMOCHODOWEGO



ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY SAMOCHODÓW SPORTOWYCH I BADAŃ WYCZYNOWYCH



SPIS TRESCI

	Str.
26 RAJD AKROPOLU .....	3
SKŁAD POLSKIEJ EKIPY .....	4
PRZYGOTOWANIA POLAKOW DO STARTU W GRECJI .....	7
POLONEZ 2000 - DANE TECHNICZNE .....	8
STARTY TEAMU FABRYCZNEGO W RAJDZIE AKROPOLU .....	9
W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W 1979 ROKU .....	10

Biuletyn Informacyjny Sportu Samochodowego BISS redaguje zespół Redakcji Turystyczno-Sportowej Naczelnej Redakcji Prasowej PA Interpress oraz Dział Reklamy Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych FSO. BISS ukazuje się co miesiąc, a zamieszczone w nim materiały można bezpłatnie wykorzystywać w całości lub we fragmentach.

Prosimy o przysyłanie wszelkich uwag dotyczących biuletynu, wynikających z potrzeb i zainteresowania Odbiorców.

Adres: Zakład Doświadczalny Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych FSO, 03-910 Warszawa, Al. Waszyngtona 50, Dział Reklamy.

Wydawca: Polska Agencja Interpress, Naczelna Redakcja Prasowa, 00-585 Warszawa, ul. Bagatela 12  
Tel. 21-56-78; Telex: 81 4775 pai pl.

## 26 RAJD AKROPOLU

Po raz 26 zostanie rozegrany Rajd Akropolu, impreza należąca do najtrudniejszych, zaliczana do mistrzostw świata producentów. Ponadto Rajd Akropolu stanowi eliminację mistrzostw: Austrii, Belgii, Cypru, Francji, Portugalii i Grecji. Odkąd rajd stał się eliminacją mistrzostw świata, startuje w nim wielu znakomitych kierowców. Startują wszyscy, którzy w świecie rajdowym się liczą. Od kilku miesięcy działacze sportów potentatów motoryzacyjnych przygotowują się do tego rajdu bardzo starannie.

Rajd Akropolu różni się od innych tego rodzaju imprez. Jest przede wszystkim niezwykle trudny ze względu na warunki trasy. Prowadzi ona przez kręte, górskie drogi o kamienistej nawierzchni. Trasa wymaga więc od zawodników niezwykłych umiejętności, a od wozów wytrzymałości. Nie trudno bowiem wpaść w wyrwy i zerwać nawet całe podwozie, uszkodzić zawieszenie lub urwać koła. Prawie każda firma przygotowująca się do startu w tej imprezie wiele uwagi poświęca specjalnym wzmocnieniom podwozi. Podobnym zabiegiem zostały poddane również trzy egzemplarze Polonezów, które po raz pierwszy wezmą udział w Rajdzie Akropolu.

Eliminacja mistrzostw świata producentów ma również niezwykle ważne znaczenie propagandowe dla przemysłu samochodowego.

Jak w żadnym innym europejskim rajdzie samochody poddawane są bardzo trudnemu egzaminowi wytrzymałościowemu. Ukończenie rajdu jest w każdym przypadku sukcesem. Dla producentów zaś dobry wynik stanowi bardzo istotny argument reklamowy.

26 Rajd Akropolu rozpocznie się 28 maja, a zakończy 31 maja. Trasa liczy łącznie 2900 km, w tym 1000 km prób specjalnych, 1000 km drogami nieasfaltowymi i 55 odcinków specjalnych. Meta i start są zlokalizowane u podnóża słynnego z ruin Akropolu wzgórza.

Zwycięzcą w pierwszym rajdzie - w 1952 roku była załoga J. Pasmazoglou-N. Papamichel na Chevrolecie. Od 1970 r. na listę triumfatorów wpisywali się: J.L. Therier-M. Callewaert/Alpine Renault A110/, O. Andersson-A. Hertz/Alpine Renault A110/, H. Linberg-H. Eisendle/Fiat 124 Sport Spider/, J.I. Therier-Chr. Delferrier/Alpine Renault A110/, W. Roerhl-J. Berger/Opel Ascona RS/, H. Kallstroem-C.G. Andersson/Datsun 160J/, B. Waldegaard-H. Thorzelius/Ford Escort RS/, W. Roerhl-Chr. Geisdorfer/Fiat 131 Abarth Rally/.

## SKŁAD POLSKIEJ EKIPY

W tegorocznym Rajdzie Akropolu Polskę będą reprezentowały trzy załogi POLMO-FSO na Polonezach 2000: Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Żyszkowski, Maciej Stawowiak i Jacek Lewandowski oraz Tomasz Ciecierzynski i Jacek Różański.

ANDRZEJ JAROSZEWICZ - żonaty, Zasłużony Mistrz Sportu PRL.

Pracę związaną ze sportem samochodowym rozpoczął w 1970 roku w Fabryce Samochodów Osobowych. Od tego czasu startuje w rajdach samochodowych w barwach FSO.

W 1972 roku na samochodzie Polski Fiat 125p uczestnicząc w Rajdzie Akropolu zajął I miejsce w klasie.

Był członkiem ekipy, która pobiła światowy rekord szybkości.

W 1974 roku uzyskał tytuł Rajdowego Samochodowego Mistrza Polski.

W 1975 roku startował w Eliminacjach do mistrzostw Europy Kierowców i zdobył tytuł II wicemistrza Europy Kierowców.

W 1976 roku powtarza swój sukces.

Jest dwukrotnym zdobywcą Złotej Kierownicy "Przeglądu Sportowego".

RYSZARD ŻYSZKOWSKI - żonaty, ma jedno dziecko - Mistrz Sportu PRL.

Pracownik Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych.

Udział w rajdach zapoczątkował w 1967 roku w Mistrzostwach Okręgu Warszawskiego - zdobywając tytuł wicemistrza na samochodzie Fiat 600D.

1967 rok - wicemistrz Okręgu Warszawskiego kl.II Fiat 600D

1968 rok - wicemistrz Polski - Mistrz Okręgu Warszawskiego kl.II Fiat 850  
- Zwycięstwo w Rajdzie Warszawskim jako kierowca

1970 rok - Mistrz Polski w klasie IX Polski Fiat 125p

1972 rok - Rajd Polski - I miejsce w klasie  
- Rajd Olimpijski - I miejsce zespołowo  
- Rajd Warszawski - I miejsce w klasyfikacji generalnej

1973 rok - Rajd Monte Carlo - III miejsce w klasie  
- Rajd Tulipanów - I miejsce w klasie  
- Rajd Press On Regardless - III miejsce w klasie  
- Mistrz Polski Wyścigowy Fiat 125p gr.I.

1974 rok - Rajd Marlboro - I miejsce w klasie

Od 1975 roku jest pilotem Andrzeja Jaroszewicza i współtwórcą jego sukcesów: dwukrotnego wicemistrza Europy Kierowców, od trzech lat zajmuje I miejsce w plebiscycie "Przeglądu Sportowego" na najlepszego pilota rajdowego.

1975 rok - Mistrz Polski Rajdowy Fiat Abarth kl.9-13

1977 rok - z Maciejem Stawowiakiem XII miejsce w Rajdzie Akropolu.

Pięciokrotnie startował w Rajdzie Monte Carlo. W Rajdzie Warszawskim "Polskiego Fiata" 1978 r. startował wraz z Maciejem Stawowiakiem na samochodzie Polonez, zajmując III miejsce w klasyfikacji generalnej.

MACIEJ STAWOWIAK - żonaty, ma dwoje dzieci - Mistrz Sportu PRL

Pierwszy start w Rajdzie Monte Kálwaria w 1968 r. W 1969 roku przesiada się na stanowisko pilota, ale już w roku 1970 powraca za kierownicę i startując w Rajdzie Warszawskim na samochodzie Polski Fiat 125p-1500 zajmuje I miejsce. W 1972 roku zostaje pracownikiem FSO i będąc członkiem zespołu fabrycznego bierze udział w rajdach na samochodach Polski Fiat 125p, plasując się na następujących pozycjach:

1972 rok - Rajd Polski - I miejsce w klasie  
- Rajd Olimpijski - złoty medal zespołu

- Rajd Słowacki - I miejsce w klasie

- Zdobywca I miejsca w klasie 1500 ccm gr.I. w wyścigach Mistrzostw Polski

1973 rok - wicemistrz Krajów Socjalistycznych

- Mistrzostwo Polski w klasie 1600 ccm gr.II.

1974 rok - Mistrz Krajów Socjalistycznych po zwycięstwie w takich rajdach jak: Rajd Pneumant, Rajd Dunaj, Rajd Taurus.

1975 rok - Rajd Monte Carlo - XII miejsce w klasyfikacji generalnej oraz II miejsce w klasie

1976 rok - Rajd Wiedeń-Praga-Warszawa - I miejsce w klasyfikacji generalnej.

- Zdobywca Złotej Kierownicy "Przeglądu Sportowego"

1977 rok - Rajd Akropol - wraz z Ryszardem Żyszkowskim zajmuje XII miejsce

- Wicemistrzostwo Polski w Rajdach Samochodowych

1978 rok - Wicemistrzostwo Polski w Rajdach Samochodowych.

W bieżącym roku startuje na samochodzie Polonez.

JACEK LEWANDOWSKI - żonaty, ma jedno dziecko.

Pracuje w dziale technicznym Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych Fabryki Samochodów Osobowych.

Startuje jako pilot od 1975 roku z Ryszardem Ryzlem i uzyskał następujące wyniki:

- 1975 rok - Mistrzostwo Okręgu Warszawskiego z R.Ryzlem
- 1976 rok - Mistrzostwo Polski w klasie 1300 gr.I. z R.Ryzlem
- 1977 rok - II wicemistrz Polski gr.IV z M.Stawowiakiem
- 1979 rok - I miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie "Stomil" z M.Stawowiakiem.

TOMASZ CIECIERZYŃSKI - żonaty, ma jedno dziecko

Starty w rajdach rozpoczął w 1964 roku jako pilot Andrzeja Jaroszewicza, Jerzego Bachtina oraz swojego ojca Mieczysława Ciecierzyńskiego. Równolegle próbuje się jako kierowca.

- 1965 rok - Wicemistrzostwo Okręgu Warszawskiego
- 1972 rok - Mistrz Polski w klasie 1500 gr.I

- 1974 rok - Mistrz Polski 1500 ccm, gr.I  
- Zdobywca Pucharu Fair Play
- Od 1975 roku startuje w barwach FSO
- 1976 rok - Mistrz Polski w klasyfikacji generalnej

JACEK ROŻAŃSKI - żonaty, ma jedno dziecko

Z zawodu jest lekarzem chirurgiem. Starty w rajdach samochodowych rozpoczął w 1969 roku, uczestnicząc w Rajdzie Monte Kalwaria.

Przez następne lata jako pilot Lelio Lattariego startuje w rajdach do mistrzostw Polski. W 1973 roku załoga ta zdobywa I miejsce w Rajdzie Warszawskim "Polskiego Fiata".

W 1975 roku zostaje członkiem ekipy fabrycznej FSO i jeździ jako pilot z Tomaszem Ciecierzyńskim. Jest współtwórcą takich sukcesów jak:

- 1975 rok - mistrzostwo Polski w klasie Polskiego Fiata
- 1976 rok - mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej.

## - PRZYGOTOWANIA POLAKÓW DO STARTU W GRECJI

O przygotowaniach polskiej ekipy do startu w tegorocznym Rajdzie Akropolu informuje nas szef Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych mgr inż. Jacek Bartoś.

W naszych przygotowaniach - mówi mgr inż. J. Bartoś - wykorzystujemy doświadczenia ze startów w 1977 i 1978 roku. Podczas pobytów na rajdach Akropolu w dwóch ostatnich latach staraliśmy się zebrać możliwie jak najwięcej materiału, zdając sobie sprawę, że impreza ta będzie zajmowała w naszym kalendarzu startowym i planach doświadczalno-badawczych ważną pozycję.

W tym roku rajd będzie trudniejszy od poprzednich. Przygotowujemy więc specjalny samochód. Oczywiście zewnętrznie będzie takim samym Polonezem jak ten, który ukończył tegoroczny Rajd Monte Carlo. Zmiany dotyczą silnika, zawieszenia, układu napędowego, a także wzmocnienia nadwozia.

Nowy rajdowy Polonez nie miał jeszcze w zasadzie ostrzejszej próby w tak gorącym klimacie jaki jest w Grecji. Częściowo taką próbą miał być kwietniowy rajd Złote Piaski w Bułgarii. Zakończył się on dla nas niestety niekorzystnie. Staraliśmy się wyciągnąć z tego niepowodzenia odpowiednie wnioski. Przeprowadziliśmy dzie-

siatki badań specjalistycznych i wydaje się, że potrafiemy ustrzec się przed takimi przykrymi niespodziankami, jakie zaskoczyły nas w Bułgarii.

Samochody na Rajd Akropolu wyposażone będą w trzy różne wersje silnika, o mocy zbliżonej do tego z Rajdu Monte Carlo, a więc w granicach 160-180 KM.

Wytypowaliśmy też najlepszych zawodników, jakich mamy do dyspozycji. Pojadą oni przed rajdem na dwutygodniowy trening. Będą mieli do dyspozycji dwie załogi serwisowe. Podczas treningów chcemy jeszcze sprawdzić niektóre szczegóły techniczne samochodów. Przede wszystkim chodzi o zabezpieczenie zawieszenia. W związku ze zmianami trasy i znacznym utrudnieniem rajdu konieczne jest dokładne zapoznanie się przynajmniej z najtrudniejszymi odcinkami trasy, które decydować będą o wyniku tej ważnej dla nas imprezy.

Chciałbym dodać, że w naszych przygotowaniach coraz więcej uwagi zwracamy na fizyczną odporność zawodników. Zdajemy sobie sprawę, że w dzisiejszym sporcie rajdowym kierowca musi przejść długi okres wszechstronnej zaprawy sportowej. Dobry stan fizyczny, to lepsze samopoczucie psychiczne i większa szansa na sukces rajdowy. Opracowaliśmy właśnie obowiązkowy pro-



gram zajęć ogólnorozwojowych dla wszystkich naszych zawodników. Jestem przekonany, że wszystko to co robimy, a więc staranne

przygotowanie dobrych samochodów, trening i poznawanie tras rajdowych oraz zaprawa fizyczna pomogą nam odnosić sukcesy.

## POLONEZ 2000 - DANE TECHNICZNE

Silnik 4-cylindrowy, rzędowy, pojemność skokowa 1995 ccm. Moc 160-180 KM. Zapłoniskrowy elektroniczny. Zasilanie podwójne dwugaźnikowe typu Weber lub pośredni wtrysk paliwa. Układ chłodzenia-wodny.

Układ smarowania - olejowy z chłodnicą oleju. Obroty - ok. 7100.

Sprzęgło - suche, jednotarczowe o zmniejszonej masie wirującej.

Skrzynia biegów - o trzech zestawach przełożeń, 5-biegowa ze zmienionym systemem zmiany biegów.

Tylny most - przełożenia w zależności od potrzeb 4,1 ÷ 5,37. Mechanizm różnicowy o podwyższonym współczynniku tarcia.

Zawieszenie - przystosowane do celów sportowych. Amortyzatory gazowo-olejowe obustronnego działania.

Układ elektryczny - zabezpieczony przed uszkodzeniem mechanicznym. Podstawowe elementy dublowane.

Układ hamulcowy - przednie tarcze hamulcowe wentylowane dla lepszego odprowadzania ciepła. Przewody hamulcowe osłó-

nięte w newralgicznych punktach.

Wskaźniki - dodatkowo umieszczono obrotomierz, miernik temperatury oleju, amperomierz.

Nadwozie - 5-drzwiowe, samonośne o wymiarach 4272x1651x1376 mm. Ciężar całkowity około 1050 kg.

Maksymalna prędkość - w zależności od przełożeń od 155 do 195 km/godz.

Zbiornik paliwa - powiększony - o pojemności około 72 litrów.



## STARTY TEAMU FABRYCZNEGO W RAJDZIE AKROPOLU

Pierwszy start zespołu fabrycznego w Rajdzie Akropolu miał miejsce w maju w 1972 roku. Udział wzięły wówczas dwie załogi na Polskich Fiatach: Andrzej Jaroszewicz i Andrzej Szulc oraz Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski. Do imprezy zgłosiło się 120 załóg reprezentujących 32 marki z 19 państw. Już wtedy zawodnicy mieli sporo trudności ze zmieszczeniem się w limicie spóźnień. Wobec protestów uczestników, organizatorzy zmuszeni zostali do powiększenia 3-godzinnego limitu o 45 minut. Warto dodać, że na trzecim Polskim Fiacie startował... mistrz Grecji B. Chronidas.

Podczas pierwszej nocy i pierwszego etapu wielu zawodników odpadło z konkurencji. Bezdroża Peloponezu, przejazdy przez wyschnięte koryta potoków, skaliste i kręte drogi przerzedziły szeregi konkurentów. Z trasy wyleciała, koziołkując, załoga Mucha-Żyszkowski. Po pierwszym etapie odpadło ponad 30 załóg. Dalsze trudy eliminowały kolejne samochody. Po 100-kilometrowym wyścigu na lotnisku w Atenach było już jasne, że jeden Polski Fiat dojedzie do mety. Andrzej Jaroszewicz plasował się na 10 miejscu, ostatecznie zajął 11 miejsce w klasyfikacji generalnej, zwyciężając jed-

nocześnie w swojej klasie /1500/. Imprezę ukończyło tylko 17 załóg! Zajęcie 11 miejsca w tym rajdzie przez Polaków było bardzo cennym rezultatem, wywalczonym w niezwykle silnej stawce. Zwyciężył wówczas Szwed Linberg na Fiacie 124.

Następny start w Grecji nastąpił przed dwoma laty. Startowali wówczas: Tomasz Ciecierzyński-Jacek Różański, Maciej Stawowiak-Ryszard Żyszkowski. Załoga Stawowiak-Żyszkowski uplasowała się na 14 miejscu w klasyfikacji generalnej.

Po raz trzeci Polskie Fiaty znalazły się pod Akropołem w 1978 roku. Ze względu na wygaśnięcie homologacji Fiata 125p 1600 i życzenie firmy sprzedającej w Grecji polskie samochody, załogi fabryczne wystartowały na seryjnych egzemplarzach o pojemności 1500 ccm. Spośród czterech załóg: Andrzej Jaroszewicz-Ryszard Żyszkowski, Włodzimierz Groblewski-Ryszard Ryzel, Tomasz Ciecierzyński-Jacek Różański i Janina Jedynakowa - Krystyna Noiszewska, tylko pierwsza dojechała do mety. Trzy pozostałe musiały przerwać rajd na skutek uszkodzenia podwozi na kamienistej trasie. Andrzej Jaroszewicz z Ryszardem Żyszkowskim zajęli 28 miejsce w klasyfikacji generalnej.

## W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W ROKU 1979

### Mistrzostwa Europy Kierowców

#### FIRESTONE

Rajd Firestone, organizowany na terenach północnej Hiszpanii i cieszący się dużą międzynarodową renomą w sporcie samochodowym, tym razem nie miał najsilniejszej obsady. Jego termin /20-22 kwietnia/ był bowiem za wczesny dla chętnych spośród uczestników słynnego Safari, a ponadto zbiegł się z Curcuit of Ireland i jednocześnie o kilka dni zaledwie poprzedzał znacznie bardziej prestiżowy Rajd Elby. Warto też dodać, że w tej edycji Firestone współczynnik trudności został zmniejszony z 3 do 2, ponieważ impreza ta nie odbyła się w roku ubiegłym.

Mimo nieobecności wielu znanych rajdowców, jak np. Hiszpana Zaniniego, do rywalizacji stanęło 61 uczestników. Jednym z faworytów był Jochen Kleint z RFN na Oplu Ascona /zwycięzca tegorocznego rajdu belgijskiego Boucles de Spa/, skazany na samotną walkę z koalicją kierowców hiszpańskich. Jednak szybko odpadł on z konkurencji, mając już na drugim odcinku specjalnym awarię wału korbowego. Po nim wycofać się musiał chwilowy lider Hiszpan Fernando Lezama /Ford Escort Hart/. To samo spotka-

ło w czasie rajdu wielu innych uczestników - do mety dotarło zaledwie 18 samochodów.

Firestone przyniósł sukces Hiszpanom, wśród których najlepszy okazał się Pio Alonso, wyprzedzając następnego rywala o 51 sek. Próbował im pomieścić szyki Portugalczyk Carlos Torres, będący nawet przez pewien okres liderem, ale strata 8 minut na jednym z o.s. /ugrzęźnięcie samochodu w błocie/ kosztowała go utratę prowadzenia.

1. Alonso-Varela /Simca 1200 TI/
2. Sallent-Pubill /Opel Kadett/
3. Franquesa-Blancafort /Seat 124 1800/
4. Torres-De Almeida /Ford Escort/
5. Correcaminos-Rueda /Seat 124 1800/
6. Ortiz-Cabal /Simca 1200 TI/

#### ARBO

Z podobnych względów co Firestone, większego zainteresowania nie wzbudził także rozgrywany w tym samym czasie w Austrii Rajd Arbo o najniższym współczynniku 1. Szansy wzbogacenia dorobku punktowego szukał znajdujący się wysoko w klasyfikacji ME kierowców Austriak Franz Wittmann, jadący ze swym stałym partnerem Nestingerem na Porsche 911. Wygrał on zgodnie z prze-

widywaniami, wyprzedzając o 6 min. Fishera z Demuthem z RFN na Audi 80. Tylko te dwie załogi liczyły się w walce o pierwszeństwo, będąc poza zasięgiem pozostałych uczestników rajdu.

#### RAJD ELBY

Rozgrywany pod koniec kwietnia na słynnej wyspie Elba rajd ten/o najwyższym współczynniku 4/ zgromadził na starcie ponad 200 załóg. Do rywalizacji przystąpili niemal wszyscy kierowcy, liczący się w tegorocznych mistrzostwach Europy z wyjątkiem Włocha Vudafieri, który nie doszedł jeszcze do siebie po wypadku w rajdzie Costa Smeralda, kiedy to jadąc w samochodzie Fiat 131 Abarth wpadł do morza!

W gronie kandydatów do czołowych miejsc znajdowali się m.in. dotychczasowy lider klasyfikacji ME Hiszpan Zanini /Seat 131 Abarth/ - tegoroczny triumfator Costa Brava i Złotych Piasków, Austriak Wittmann /Porsche SC 31 gr.4/ - zwycięzca Janner i Arbo, Irlandczyk Coleman /Ford Escort RS 1800/, kierowcy RFN - Kleint /Opel Ascona/, Hainbach/Ford Escort/, Bohne /Golf GTI/. Przeciw sobie mieli oni całą plejadę Włochów, jak m.in. "Tony", Tabaton i Cola /wszyscy - Lancia Stratos/, "Lucky", Bettega i Pasetti/wszyscy - Fiat 131 Abarth/, Pinto/potężny Ferrari 308 GTB/, Pregliasco /Alfetta/, Verini /Opel Ascona/, Cerrato

/Opel Kadett GTE/, Ormezzano /Alfasud 1500/, Lorenzelli /nowy Fiat 131 Racing/...

Impreza rozgrywana była w dwóch etapach liczących po 540 km i po 18 odcinków specjalnych. Odbywała się ona w bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych, podczas ulewnego deszczu, toteż i tak bardzo trudna trasa rajdu stała się jeszcze cięższa, powodując wycofanie się wielu kierowców. Już podczas pierwszego etapu stawka rywali znacznie się przerzedziła. Jako jedni z pierwszych musieli kolejno rezygnować z jazdy Pinto /awaria silnika/, Zanini/woda w instalacji elektrycznej/, Wittmann /silnik i zawieszenie/, Tabaton /wypadnięcie z trasy/, Verini/skrzynia biegów/.... W drugiej części rajdu odpadli dalsi kierowcy. Nie obyło się bez wypadków, jednak niegroźnych w skutkach.

1. "Tony"-Mannini /Lancia Stratos/
2. Bettega-Perissinot /Fiat 131 Alitalia/
3. Pregliasco-Reisoli /Alfa Romeo GTV/
4. Kleint-Wanger /Opel Ascona/
5. Presotto-Sghedoni /Ford Escort RS 2000/

Dzięki czwartemu miejscu w Rajdzie Elby J.Kleint wysunął się na pierwszą pozycję w klasyfikacji ME kierowców - 160 pkt., wyprzedzając A.Zaniniego - 140 i M.Pregliasco - 125 pkt.

Notatki

W tym celu należy przede wszystkim...

1. Wykazanie się...

2. Wykazanie się...

3. Wykazanie się...

4. Wykazanie się...

5. Wykazanie się...

W tym celu należy przede wszystkim...

1. Wykazanie się...

2. Wykazanie się...

3. Wykazanie się...

4. Wykazanie się...

5. Wykazanie się...

