

<< WSMP 1973] [Strona główna] [Wyścigi] [WSMP 1975 >>

Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski 1974

5.05.1974	1 eliminacja WSMP	Toruń
23.06.1974	2 eliminacja WSMP	Szczecin
30.06.1974	3 eliminacja WSMP	Poznań
7-8.09.1974	4 eliminacja WSMP	Toruń
29.09.1974	5 eliminacja WSMP	Orneta

Klasyfikacje Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski 1974

Klasa 11:				
1.	Krzysztof Różewski	Automobilklub Wielkopolski	Seat 850	
Klasa 12:				
1.	Ryszard Grychtol	Automobilklub Śląski	Polski Fiat 125p 1300	
Klasa 13:				
1.	Włodzimierz Markowski	Stomil Olsztyn	Polski Fiat 125p 1500	
Klasa 14:				
1.	Lelio Lattari	Automobilklub Warszawski	Alfa Romeo 2000 GTV	
Klasa 22:				
1.	Janusz Dąbrowski	Automobilklub Śląski	Fiat 128 Sport SL	
Klasa 23:				
1.	Błażej Krupa	Stomil Olsztyn	Renault 12 Gordini	
Klasa 35:				
1.	Adam Smorawiński	KM Winogrady - Poznań	Porsche Carrera RS	
Klasa 50:				
1.	Robert Mucha	OBR FSO - Automobilklub Warszawski	Polski Fiat 125p	
Wszeklasy:				
1.	Adam Smorawiński	KM Winogrady - Poznań	Porsche Carrera RS	
Puchar "Motoru":				
1.	Włodzimierz Markowski	Stomil Olsztyn	Polski Fiat 125p 1500	187 pkt.
2.	Tadeusz Kudłaty	Automobilklub Dolnośląski	Polski Fiat 125p	170 pkt.
3.	Ksawery Frank	Automobilklub Warszawski	Polski Fiat 125p 1600	162 pkt.
Klasa C-IX:				
1.	Otto Bartkowiak	Automobilklub Śląski		
Klasyfikacja zespołowa:				
1.	Automobilklub Warszawski			584 pkt.
2.	Automobilklub Śląski			561 pkt.
3.	Automobilklub Wielkopolski			552 pkt.

Podział samochodów na grupy według regulaminów FIA:**- Kategoria A:**

- Grupa I - Seryjne samochody turystyczne. Produkowane w ilości co najmniej 5000 egzemplarzy w ciągu 12 miesięcy. Prawie całkowity zakaz przeróbek mających na celu poprawienie osiągnięć samochodu. Jeśli pojemność silnika przekraczała 700 cm³, samochód tej grupy musiał mieć co najmniej 4 miejsca.
- Grupa II - Specjalne samochody turystyczne. Wyprodukowane musiały być w ilości co najmniej 1000 egzemplarzy w ciągu 12 miesięcy. Dozwolony duży zakres przeróbek poprawiających osiągi pojazdu. Tak jak w grupie I, jeśli pojemność silnika przekraczała 700 cm³, samochód tej grupy musiał mieć co najmniej 4 miejsca.
- Grupa III - Seryjne samochody GT produkowane w ilości co najmniej 1000 sztuk w roku. Pojazdy co najmniej dwumiejscowe. Ograniczenia przeróbek i modyfikacji takie same jak w grupie I.
- Grupa IV - Specjalne samochody GT. Warunkiem homologacji było wyprodukowanie co najmniej 500 egzemplarzy w ciągu 12 miesięcy. Dozwolone przeróbki takie jak w grupie II.

- Kategoria B:

- Grupa V - Samochody sportowe. Pojazdy grup II i IV, w których modyfikacje przekroczyły granice określone przepisami tych grup. Do grupy V zaliczano też prototypy sportowe budowane wyłącznie z przeznaczeniem do wyścigów.

- Kategoria C:

- Grupa VII - dwumiejscowe samochody wyścigowe
- Grupa VIII - samochody wyścigowe formuły międzynarodowych (formuła 1, 2 i 3)
- Grupa IX - Samochody wyścigowe formuły wolnej i formuł narodowych (w WSMP Formuła Polonia).

Samochody startujące w WSMP były podzielone na klasy:

- klasa 11 - samochody grupy I do 850 cm³
 - klasa 12 - samochody grupy I do 1300 cm³
 - klasa 13 - samochody grupy I do 1600 cm³
 - klasa 14 - samochody grupy I powyżej 1600 cm³
 - klasa 22 - samochody grupy II do 1300 cm³
 - klasa 23 - samochody grupy II do 1600 cm³
 - klasa 24 - samochody grupy II powyżej 1600 cm³
 - klasa 35 - samochody grup III, IV i V bez ograniczeń pojemności skokowej silnika
 - klasa 50 - samochody grupy V, krajowe
 - klasa C-IX - Formuła Polonia - samochody wyścigowe napędzane silnikami Polskiego Fiata 125p 1300 cm³
- Wszekklasy** - wyścigi handicapowe samochodów klas 11 - 50.

Punktacja:

We wszystkich klasyfikacjach punkty za kolejne miejsca przyznawano według klucza: 50-46-43-41-40-39-38 punktów itd. Do klasyfikacji WSMP zaliczano zawodnikom 3 najlepsze wyniki. W Pucharze "Motoru" zaliczano wyniki ze wszystkich eliminacji.

Puchar Motoru:

W klasyfikacji tej uwzględniano zawodników startujących samochodami turystycznymi polskiej produkcji w wyścigach wszekklas.

W przypadku równej ilości punktów o kolejności decydowały:

- grupa samochodu (przy równej ilości punktów wyższe miejsce zajmował kierowca startujący w samochodzie grupy I)
- mniejsza pojemność silnika
- większa ilość ukończonych eliminacji
- lepszy wynik w bezpośrednim spotkaniu.

Źródła:

- "Współczesny sport samochodowy" - Jan A. Litwin
- Motor 1974
- Sport 1974
- Przegląd Sportowy 1974
- Sztandar Młodych 1974
- Słowo Powszechne 1974
- Kurier Szczeciński 1974
- Głos Szczeciński 1974
- Gazeta Olsztyńska 1974
- Życie Warszawy 1974
- Materiały: Kaczmarek, Grzegorz Chyła, Ryszard Żyszkowski