

FSD

BISS

BIULETYN INFORMACYJNY SPORTU SAMOCHODOWEGO



ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY SAMOCHODÓW SPORTOWYCH I BADAŃ WYCZYNOWYCH

SPIS TRESCI

	Str.
KOBIETA BĘDZIE REPREZENTOWAŁA BARWY FSO W RAJDACH	3
RAJD "ZŁOTE PIASKI" KOLEJNYM EGZAMINEM	3
DRUGIE MIEJSCE M. STAWOWIAKA I J. ROŻAŃSKIEGO W RAJDZIE "KROKUSY 79"	5
UKŁAD NAPĘDOWY SAMOCHODU WYCZYNOWEGO	6
CASTROL PRODUKUJE NAJLEPSZE OLEJE DLA WYCZYNU	8
W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W ROKU 1979	9

5

BISS - 1979

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.

KOBIETA BĘDZIE REPREZENTOWAŁA BARWY FSO W RAJDACH

Plan startów kierowców FSO w najbliższych miesiącach jest bogaty. Prawdziwym szlagierem jest wiadomość, że w wyścigach samochodowych o mistrzostwo Polski, których pierwsza eliminacja rozegrana zostanie w maju w Poznaniu, FSO będzie reprezentowała kobieta. Na Fiacie 125 p w klasie markowej wystąpi Barbara Stępkowska. Tytułu mistrza Polski będzie bronił Adam Polak, który w tym sezonie wystartuje na Polonezie 1500.- samochodzie seryjnym z dopuszczalnymi przez regulamin minimalnymi zmianami przede wszystkim w zawieszaniu. FSO będzie dalej prowadziła także próby wyścigowe Poloneza z silnikiem 2,5 litra. Próby te dostarczają konstruktorom wiele danych, pozwalających na wprowadzanie poprawek i wzmocnień przede wszystkim karoserii.

Rajdowcy mają już za sobą udaną próbę w Rajdzie Monte Carlo, wygraną I eliminację mistrzostw Polski - Rajd Stomil /Maciej Stawowiak/, drugie miejsce w II eliminacji mistrzostw Polski - Rajd Krokusy /również Maciej Stawowiak/ oraz niepowodzenie z powodu defektów samochodów w Rajdzie Złote Piaski.

W maju dwie załogi: jedna na Polonezie oraz druga na Polskim Fiacie 125p wystartują w Rajdzie Dolnośląskim Elmot. Następnie 3 załogi na Polonezach 2000 wyjadą na Rajd Acropolis do Grecji.

Po dwóch eliminacjach rajdowych samochodowych mistrzostw Polski zdecydowanym liderem jest Maciej Stawowiak, startujący na Polonezie 2000.

RAJD „ZŁOTE PIASKI” KOLEJNYM EGZAMINEM

Na początku kwietnia rozgrywany był w Bułgarii Rajd Złote Piaski, stanowiący kolejną eliminację mistrzostw Europy kierowców, a jednocześnie I eliminację mistrzostw krajów socjalistycznych o Puchar Pokoju i Przyjaźni. Impreza otrzymała najwyższy współczynnik trudności "4". Na

starcie stanęło wiele znakomitości rajdowych z Antonio Zaninim, Franzem Witmanem, Guy Coulsolem i "Sirocco" na czele. Wśród 83 załóg, jakie stanęły na starcie były także dwie na Polonezach 2000: Andrzej Jaroszewicz ze Zbigniewem Kabulskim i Maciej Stawowiak ze Stanisławem Brzozowskim.

Rajd pod względem sportowym zasłużył na wysoką rangę i wysoki współczynnik trudności. Uczestnicy mieli do pokonania dwa etapy: I - 820 km i 26 odcinków specjalnych o łącznej długości 229 km i II - 720 km i 19 odcinków specjalnych o łącznej długości 196 km. Trasa była bardzo urozmaicona pod względem nawierzchni z wieloma odcinkami kamienistymi, na których sporo samochodów doznało uszkodzeń i musiało zrezygnować z dalszej jazdy. Między innymi także dwa Polonezy.

Zakład Doświadczalny Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych przygotował na tę imprezę dwa silniki, które miały być poddane dalszym próbom. Pierwszy zamontowany w samochodzie Andrzeja Jaroszewicza przeszedł dwie imprezy: Rajd Monte Carlo i Stomil. W Bułgarii okazało się, że to za dużo. Nastąpiła awaria uszczelki pod głowicą i uszkodzenie tłoka. Drugi silnik w Polonezie Macieja Stawowiaka pracował nienagannie i nie zanotowano w nim żadnych usterek. Niestety pech na 19 odcinku specjalnym wyeliminował i tę załogę z rajdu. Na kamienistej nawierzchni została uszkodzona obręcz koła i opona. Zbyt mało czasu na naprawę spowodowało wypadnięcie z obowiązującego limitu czasu.

Kilka miesięcy prób sportowych Poloneza nie dało jeszcze odpowiedzi na wiele nurtujących pytań w zakresie technicznego

przygotowania samochodu wyczynowego. Udało się jednak już osiągnąć kilka rozwiązań, które wyeliminowały częściowo usterkowość. Dotyczy to sprawdzenia przede wszystkim wzmocnionego tylnego mostu, a także nadwozia, które na bardzo trudnych trasach spisuje się już doskonale. Dopracowania wymaga jeszcze silnik i skrzynia biegów. Ponadto prowadzi się nadal prace nad badaniem zawieszenia, które na suchej, gładkiej nawierzchni spisywało się dotychczas bez zarzutów. Jednak już w trudniejszym terenie występują pewne niedomagania. Sprawdzono również, że zawieszenie jest wytrzymałe lecz należy poprawić niektóre jego parametry.

Pozostałe polskie załogi startujące na Polskich Fiatach 1500 w grupie I nie mogły nawiązać walki z czołówką ze względu na zbyt duże różnice w osiągnięciach silników.

KLASYFIKACJA GENERALNA RAJDU "ZŁOTE PIASKI"

1. Antoni Zanini-Juan Petisco/Hiszpania/ - Fiat 131 Abarth, 2. Sirocco-Costas Pertakis/Gracja/ - Lancia Stratos, 3. Didi-Andre Pauly/Belgia/ - Fiat 131 Abarth, 4. Guy Colsoul-Alain Lopez/Belgia/ - Opel Kadett GTE, 5. Jerzy Landsberg-Janusz Szajng - Opel Kadett GTE, 6. Vaclav Blahna-Jirzi Mortal/CSRS/ Skoda 130 RS... 10. Bogdan i Witold Wozowiczowie - WAZ 21011.

KLASYFIKACJA PUCHARU POKOJU I PRZYJAZNI

1. CSRS,
2. ZSRR,
3. Bułgaria,
4. Polska,
5. NRD,
6. Węgry,
7. Rumunia.

DRUGIE MIEJSCE M. STAWOWIAKA I J. ROŻAŃSKIEGO W RAJDZIE "KROKUSY 79"

Druga eliminacja rajdowych mistrzostw Polski - Rajd Krakowski "Krokusy 79" skupiła na starcie 63 załogi, z których 42 zameldowały się na mecie. Impreza rozegrana została w dniach 19-20.IV. na terenie województw: krakowskiego, tarnowskiego i nowosądeckiego. Trasa liczyła 668 km z 26 odcinkami specjalnymi o łącznej długości 186 km.

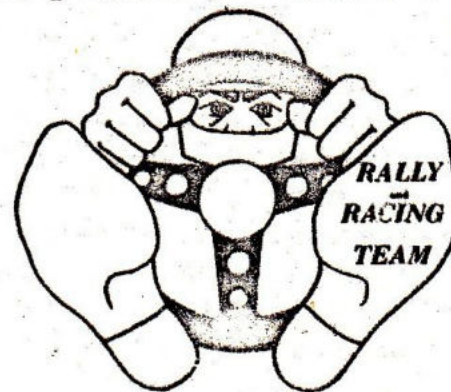
Impreza przebiegała po bardzo trudnym, górzystym terenie i sprawiała zawodnikom sporo trudności. Wprawdzie nie było poziomowych uszkodzeń dróg - to jednak spore ilości piasku jakie zalegały na szosach zmuszały zawodników do wykazania największych umiejętności i ostrożności.

Niestety, apele o zachowanie środków ostrożności i bezpiecznej jazdy nie zdały się na wiele. Skoro tylko ruszył rajd rozpoczęła się rywalizacja, która w pewnej fazie była bardzo niebezpieczna. Kilka samochodów zostało rozbitych.

Jedyna załoga OBRŚO na Polonezie 2000 Maciej Stawowiak i Jacek Różański spisa-

ła się doskonale i zajęła drugie miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu za Błażem Krupą i Piotrem Mystkowskim na Renault 5 Alpine i wyprzedziła Ryszard Kopczyka i Wojciecha Jodłowskiego na Porsche 911.

Na jednym z odcinków specjalnych wypadkowi uległ Jerzy Landsberg na Ople Kadett. Jego pilot Janusz Szajng poniósł śmierć na miejscu. Jerzy Landsberg w stanie bardzo ciężkim został przewieziony do szpitala w Nowym Sączu, a następnie do Kliniki Neurotraumatologicznej Instytutu Neurologicznego Akademii Medycznej w Krakowie, gdzie nie odzyskawszy przytomności zmarł w dniu 27 kwietnia br.



UKŁAD NAPEĐOWY SAMOCHODU WYCZYNOWEGO

Nawiązując do artykułu zamieszczonego w nr 3 BISS, w którym przedstawiliśmy ogólne założenia samochodu wyczynowego, przystąpimy obecnie do omówienia głównego układu pojazdu czyli układu napędowego.

Składa się on z dwóch podstawowych elementów. Są nimi silnik wytwarzający mechaniczny moment obrotowy i układ przeniesienia napędu. W skład tego ostatniego wchodzi takie zespoły i części jak: sprzęgło, skrzynia biegów i wał napędowy oraz tylny most.

Należy zaznaczyć, że omawiamy klasyczny układ napędowy, a więc silnik umieszczony z przodu napędzający tylne koła,

Silnik samochodu rajdowego jest zazwyczaj zbudowany na bazie silnika seryjnego. Zależnie od grupy zgodnej z regulaminem FIA dopuszczalne są różnicowania i zmiany w stosunku do wersji podstawowej.

Grupa I nie dopuszcza żadnych przeróbek w silniku seryjnym. W dalszych grupach zezwala się na pewne zmiany. Dotyczą one sposobu zasilania, możliwości zastosowania wielogaźnikowego układu wtryskowego, turbodoładowania, modyfikację układu dolotowego mające na celu obniżenie oporów przepływu i zwiększenia współczynnika napełniania cylindrów. W tym celu i w zależności od charakteru imprezy stosowa-

wane są różne odmiany wałków rozrządu z przeznaczeniem do wyścigów, rajdów, cros-sów. itp. Różnią się one możliwością osiągnięcia mocy maksymalnej oraz obrotów momentu maksymalnego czyli, ogólnie mówiąc, rozłożeniem pola elastyczności silnika w zakresie jego obrotów. Modyfikacjom podlegają również inne układy silnika, jak układ korbowo-tłokowy, chłodzenia, elektryczny i wydechowy. Jeżeli chodzi o układ smarowania zmiany dotyczą jedynie zwiększenia wydajności, zastosowania chłodnicy oleju, a także często tzw. suchej miski olejowej.

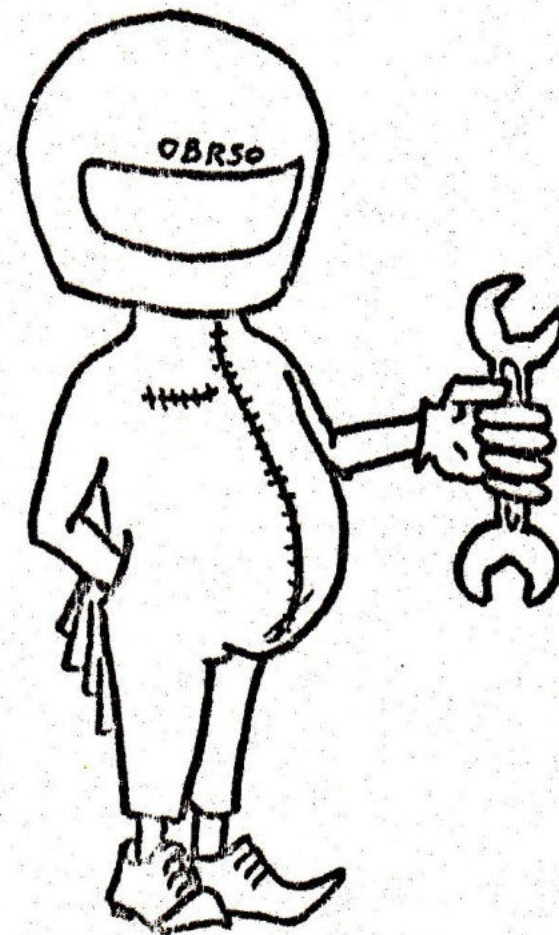
W układzie korbowo-tłokowym zmiany dotyczą obniżenia ciężaru bezwładnościowego jego części składowych, zwiększenia ich wytrzymałości mechanicznej i cieplnej. W tym celu stosuje się kute tłoki, odciążone i polerowane korbowody, wzmocnione panewki wału korbowego, zastosowanie koła zamachowego o zmniejszonym momencie bezwładności oraz wyważenia statyczne i dynamiczne całego układu.

W układzie chłodzenia zmianom podlegają zarówno rodzaj cieczy chłodzącej jak i zwiększenie intensywności wymiany cieplnej poprzez zastosowanie zwiększonej powierzchni chłodzenia, a także zwiększenie przepływu powietrza przez radiator.

Rozpatrując układ elektryczny silnika, a w szczególności układ zapłonowy, dostrzegamy w nim zmiany takie jak zastosowanie alternatora o zwiększonym wydatku z jednoczesnym wymiennikiem diod poza alternator celem ich bardziej intensywnego schładzania.

W aparatach zapłonowych stosuje się układ tyrystorowy bezstykowy, zapewniający stałość napięcia niezależnie od prędkości obrotowej silnika. Układ ten ma także minimalną bezwładność elektryczną w stosunku do konwencjonalnego, mechanicznego w zakresie bardzo wysokich prędkości obrotowych. Wymianie na specjalne podlegają także świece zapłonowe oraz przewody wysokiego napięcia. Niektóre części układu są dublowane co umożliwia natychmiastowe usunięcie usterki w przypadku jej wystąpienia.

Zmiany układu wydechowego polegają głównie na dostosowaniu wydechu do charakterystyki silnika. Układ ten jest zazwyczaj sztywno umocowany do płyty podłogowej.



CASTROL PRODUKUJE NAJLEPSZE OLEJE DLA WYCZYNU

Zakład Doświadczalny Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych współpracuje m.in. ze znanym szeroko w świecie producentem olejów, płynów hamulcowych i smarów - firmą CASTROL.

Zakład ma stałą umowę z Castrolem od 1974 r. Zawsze otrzymuje produkty najwyższej jakości i wszystkie bez wyjątku nowości.

Castrol od dawna specjalizuje się w produkcji olejów, płynów hamulcowych i smarów dla wysokiego wyczynu samochodowego. Firma ta ma wieloletnie doświadczenie, które zdobyła m.in. dzięki współpracy ze sportem motocyklowym. Entuzjaści wyścigów żużlowych w Polsce doskonale wiedzą, że motocykle żużlowe w Polsce od zarania tej dyscypliny sportu korzystały z oleju Castrol.

Co Castrol zapewnia Zakładowi Doświadczalnemu Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych? Z takim pytaniem zwracamy się do kierownika Zakładu mgr inż. Jacka Bartosia.

- Otrzymujemy od firmy Castrol - mówi mgr inż. J. Bartoś - na podstawie umowy reklamowej i technicznej całkowicie bezpłatnie oleje silnikowe do wszystkich naszych samochodów rajdowych, a także oleje przekładniowe, płyny hamulcowe, smary

i pasty uszczelniające. Z naszej strony zobowiązani jesteśmy na naszych samochodach rajdowych i wyścigowych reklamować Castrol. Umowa jest dla nas bardzo korzystna. Współpraca z firmą Castrol nie ogranicza się do artykułów produkowanych przez tę firmę. Nasze ekipy rajdowe kilkakrotnie otrzymały firmowe stroje. Współpracując ściśle wymieniamy uwagi techniczne i mamy zawsze do dyspozycji produkty Castrol najwyższej jakości.

Na początku korzystaliśmy z doskonałego oleju silnikowego typu GTX. Potem gdy zastosowaliśmy silniki bardziej obciążone cieplnie otrzymaliśmy znakomity olej B-351, wyprodukowany specjalnie do silników wyczynowych. Mamy także zawsze wystarczającą ilość świetnego oleju do tylnych mostów typu B-373. Zdaje on doskonale egzamin w bardzo trudnych warunkach przy stosowaniu mechanizmów różnicowych o zwiększonym tarciu wewnętrznym.

Posiadamy także - kontynuuje mgr inż. J. Bartoś - całą gamę bardzo dobrych płynów hamulcowych Castrol, produkowanych specjalnie do różnych układów hamulcowych samochodów wyczynowych.

Naszym zdaniem Castrol produkuje obecnie najlepsze na świecie oleje, płyny hamulcowe i smary do samochodów sportowych.

Współpraca Zakładu - stwierdził mgr inż. J. Bartoś - z firmą Castrol układa się świetnie. Obecnie planujemy rozszerzenie badań nad zastosowaniem olejów syntetycznych.

Umowa z firmą Castrol ma przede wszystkim charakter reklamowy i dlatego otrzymujemy gratisowo tak szeroką gamę renomo-

wanych produktów tej firmy. Wydajemy wspólnie reklamowe plakaty, ulotki itp.

Na zakończenie mgr inż. J. Bartoś dodał, że w samochodach treningowych i doświadczalnych pracownicy Zakładu stosują popularny i dostępny na rynku olej GTX, który świetnie zdaje egzamin i jest jednym z najlepszych na świecie.

W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W ROKU 1979

MISTRZOSTWA ŚWIATA PRODUCENTÓW

RAJD PORTUGALII

Po Rajdzie Monte Carlo i Rajdzie Szwecji Rajd Portugalii był trzecią eliminacją MŚ producentów, w której wystartowało wielu znakomitych kierowców. Impreza odbywała się w dniach 6-11 marca w czterech etapach na trasie 2700 km, w tym 730 km odcinków specjalnych.

Już od pierwszych prób specjalnych rozgorzała zacięta walka, która trwała do końca rajdu. Początkowo prowadził Francuz Bernard Darniche /Lancia Stratos/, który chciał udowodnić, że potrafi jeździć świetnie nie tylko po śliskich, oblodzonych nawierzchniach, czego dowiódł RMC, wkrótce awaria silnika zmusiła lidera do wycofania się. Potem odpadli z rywalizacji dobrze jadący Fin Ari Vatanen /Ford Escort/

na skutek kłopotów zdrowotnych oraz Francuz Jean-Luc Therier /Toyota Celica/ - z powodu awarii skrzyni biegów.

Pasjonującą rywalizację o zwycięstwo stoczyli między sobą Skandynawowie - Fin Hannu Mikkola i Szwed Bjoern Waldegaard /oba - Ford Escort/, których na mecie dzieliła różnica 2 min. 44 sek. Trzeci - Szwed Gunnar Andersson stracił do zwycięzcy 21 min. 8 sek.

1. Mikkola - Hertz /Ford Escort/
2. Waldegaard - Thorszelius /Ford Escort/
3. Andersson - Liddon /Toyota Celica/
4. Dawson - Holmes /Datsun 160 J/
5. Torres - De Almeida /Ford Escort/
6. Demuth - Fischer /Audi 80/

7. Kottulinsky - Schwagerl /Audi 80/
8. Santos - Tristao /Opel Kadett/
9. Ortigao - Bessa /Opel Kadett/
10. Baptista - Baptista /Opel Kadett/

Warto dodać, że w Rajdzie Portugalii Ford był oprócz Opla jedyną marką, reprezentowaną w trzeciej tegorocznej eliminacji MŚ producentów. Ford, który po raz ostatni wygrał w klasyfikacji MS w 1969 r., chce w tym sezonie odzyskać prymat i zamierza startować z bardzo silną ekipą kierowców we wszystkich pozostałych eliminacjach - poza Safari.

SAFARI

Czwartą eliminację MŚ producentów stanowił jeden z najtrudniejszych rajdów w sporcie samochodowym - Safari, rozgrywany w dniach 12-16 kwietnia. Uczestniczyła w nim cała światowa czołówka kierowców, reprezentujących najpotężniejsze firmy, Od początku rywalizowały ze sobą osady jadące na samochodach Mercedes, Datsun, Fiat Abarth, Peugeot. Wystartował także polski kierowca Sobiesław Zasada, który wraz z Błażem Krupą jechał na Mercedesie 280 E.

Już pierwszy etap, wiodący trasą liczącą 1961 km przy zmieniających się warunkach atmosferycznych i ulewnych deszczach dawał się zawodnikom i pojazdom mocno we znaki. Jako pierwszy z grona fawo-

rytów wyeliminowany został ubiegłoroczny zwycięzca Safari Francuz Jean-Pierre Nicolas /Peugeot 504 V6/ po zniszczeniu miski olejowej. Ekspozowane miejsca zajmowali sami renomowani kierowcy - prowadził Fin Timo Mäkinen /Peugeot 504 V6/, a za nim znajdowali się: jego rodak - Hannu Mikkola /Mercedes 450 SLC/, Kenijczyk - Schektar Mehta /Datsun 160 J/, Włoch - Sandro Munari /Fiat 131 Abarth/, Anglik - Andrew Cowan /Mercedes 280 E/, Walter Roehrl z RFN /Fiat 131 Abarth/, Fin Markku Alen /Fiat 131 Abarth/, Kenijczyk - Joginder Singh /Mercedes 280 E/, Szwed - Harry Kallstrom /Datsun 160 J/, Fin Rauno Aaltonen /Datsun 160 J/, Trzynasty był Zasada, wyprzedzając o minutę sławnego Szweda Bjoerna Waldegaarda.

Drugi etap /1700 km/ i trzeci /1370 km/ odbywały się w morderczych warunkach; drogi zamieniły się w rwące potoki i błotniste rowy. Wielu kierowców musiało zrezygnować z dalszej jazdy na skutek awarii samochodów i zmęczenia organizmów. Wycofał się m.in. lider po pierwszym etapie Mäkinen. To samo spotkało polską załogę Zasada-Krupa, która odrabiała straty i zbliżała się do VI miejsca; samochód wpadł w podszczywą wyrwę i został doszczętnie rozbity.

W czołówce rajdu następowały bez przerwy przetasowania, a dzięki świetnej jeździe na trzecim etapie na pierwszą pozycję wysunął się Mehta, który ostatecznie wygrał 27 edycję Safari, powtarzając swój sukces z 1973 r.

1. Mehta - Daughty /Datsun 160 J/
2. Mikkola - Hertz /Mercedes 450 SLC/
3. Alen - Kivimaeki /Fiat 131 Abarth/
4. Cowan- Syer /Mercedes 280 E/
5. Aaltonen - Drews /Datsun 160 J/
6. Waldegaard - Thorszelius /Mercedes 450 SLC/
7. Kirkland - Bates /Datsun Violet/
8. Roehrl - Geitsdoerfer /Fiat 131 Abarth/
9. Kallstrom - Billstam /Datsun 160 J/
10. Munari - Maiga /Fiat 131 Abarth/

Klasyfikacja MŚ producentów po Safari:

1. Ford - 50 pkt; 2. Fiat - 41; 3. Datsun - 40;
4. Opel - 22; 5. Lancia i Saab - 18;
7. Toyota i Mercedes - 16; 9. Vauxhall - 14;
10. Renault i Audi - 11; 12. Porsche - 8;
13. Volvo - 6...

Klasyfikacja Pucharu FIA kierowców:

1. Waldegaard i Mikkola po 51 pkt; 3. Alen - 34;
4. Darniche, Blomquist i Mehta - po 20;
7. Airikkala i Anderson - po 12; 9. Andruet, Dawson i Cowan;
12. Torres i Aaltonen - po 8....

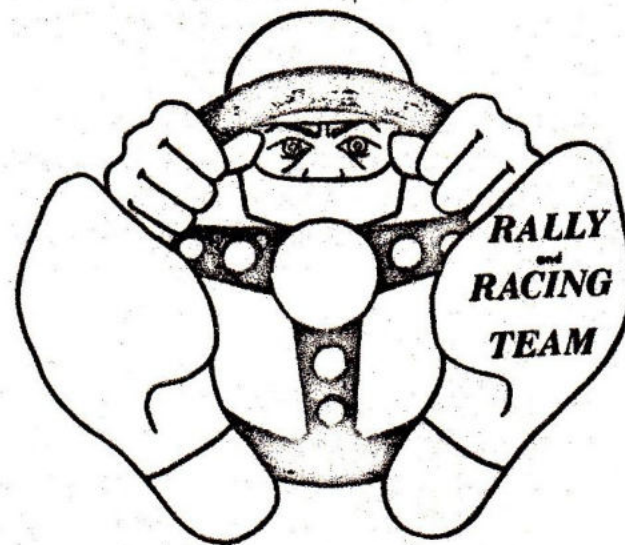
RAC - 1979 W SZYBSZYM RYTMIE

Organizatorzy tegorocznego Rajdu Wielkiej Brytanii /RAC/, w którym wystartują także Polonezy, postanowili zmienić nieco sposób rozgrywania imprezy. Chodzi głównie o skrócenie czasu trwania rajdu o jeden dzień, choć dystans nie zostanie

zmniejszony /3.200 km, w tym 70 odcinków specjalnych/ w porównaniu z latami ubiegłymi. Po prostu kierowcy będą mieć mniej czasu na odpoczynek i postoje. Start nastąpi w niedzielę 18 listopada w Chester, a zakończenie rajdu w tej samej miejscowości - w środę 21 listopada.

Inną regulaminową innowacją w RAC jest ograniczenie ilości uczestników do 175, co pozwoli na wielokrotne wykorzystanie tych samych odcinków specjalnych przy mniejszej liczbie obsłudze komisarzy sportowych.

Warto dodać, że Rajd Wielkiej Brytanii będzie jedenastą i zarazem przedostatnią w tym roku eliminacją MŚ producentów.



MISTRZOSTWA EUROPY KIEROWCÓW

RAJD ŚNIEGU

Rozegramy na początku marca w Finlandii Rajd Śniegu /o współczynniku 2/ przebiegał pod znakiem ostrej rywalizacji miejscowych kierowców, jako że stanowił on dla nich zarazem jedną z eliminacji mistrzostw krajowych. Zgodnie z tradycyjną nazwą impreza odbywała się w trudnych, jeszcze zimowych warunkach, doskonale Finom znanych, toteż rajdowcy spoza skandynawskiej części Europy nie kwapili się do tego startu.

Cały czas walka o pierwszeństwo toczyła się między Fiatami Abarthami a Fordami Escortami i zakończyła się podwójnym zwycięstwem tych pierwszych.

1. Alen - Kivimaeki /Fiat 131 Abarth/
2. Gronholm - Rehnstrom /Fiat 131 Abarth/
3. Lampi - Kuukkala /Ford Escort/
4. Valtaharju - Anttila /Ford Escort/
5. Hamalainen - Palmuaro /Ford Escort/

TARGA FLORIO

Rajd ten /o współczynniku 2/, prowadzący bezdrożami Sycylii zgromadził na starcie aż 170 załóg, głównie oczywiście włoskich. Zabrakło jednak kilku najlepszych kierowców, m.in. Sandro Munariego i Toniego Carello. Faworytem miał być Raffaele

Pinto, ale ostatecznie i on nie wystartował, ponieważ podczas jednego z ostatnich treningów doszczętnie rozbił swój Ferrari GTB.

Podczas trwania rajdu prowadzenie często się zmieniało, a kilku liderów musiało zrezygnować z kontynuowania jazdy na skutek defektów bądź wypadnięcia z trasy, jak Maurizio Verini na nowym samochodzie Opel Ascona-Conrero, Armezzano na Alfasud 1500 czy "Tony" na Lancii Stratos. Bliski sukcesu był młody Cerrato na Oplu Kadecie, ale kilkakrotne defekty pojazdu pozbawiły go pierwszej lokaty. W tej sytuacji dość pewnie wygrał Adartico Vudafieri z pilotem Mario Mannuccim, jadący na Fiacie 131 Abarth spokojnie i bez przykrych przygód.

Warto dodać, że wiele zamieszania powstało na pierwszym etapie, który został skrócony na skutek poważnego wypadku młodej załogi Turco-Buttita na Alfasud. Nie zmieściła się ona w ostry zakręt i samochód spadł w 200-metrową przepaść. 19-letni Buttita zginął na miejscu, a o rok starszy od niego kolega z za kierownicy z poważnymi obrażeniami przewieziony został do szpitala.

1. Vudafieri - Mannucci /Fiat 131 Abarth/
2. Pasetti - Spollon /Fiat 131 Abarth/
3. Cerrato - Guizzardi /Opel Kadett GTE/
4. Pregliasco - Reisoli /Alfetta GTV/
5. Presotto - Sghedoni /Ford Escort 2000 RS/
6. Anna Cambiagni-Vittadello /Lancia Stratos/

RAJD JUGOSŁAWII

Rajd Jugosławii /o współczynniku 1/ rozegrany na przełomie marca i kwietnia cieszył się dużą międzynarodową frekwencją - wzięło w nim udział 101 kierowców z 12 krajów. Metę osiągnęły 44 załogi. Wysokie umiejętności na jugosłowiańskich drogach wykazał Czechosłowak Vaclav Blahna, jadący na Skodzie 130 RS. Po zaciętej walce wyprzedził on faworyta, Austriaka Klause Russlinga /Porsche Carrera RS/, który wygrał już Rajd Jugosławii w 1974 r. Obaj ci kierowcy dość wyraźnie górowali na odcinkach specjalnych nad pozostałymi rywalami. Niemniej jednak wyróżniali się także inny Czechosłowak - Vlastimil Havel /Skoda 130 RS/ i Bułgar Ilja Czubrikow /Renault-5 Alpine/.

Ponadto do czołowych pozycji kandydowali, ale nie ukończyli rajdu, m.in. Portugalczyk Giovanni Salvi i Austriak Gottfried Bauer, mający poważne defekty w swych samochodach.

1. Blahna /Skoda 130 RS/ - CSRS
2. Russling /Porsche Carrera RS/ - Austria
3. Havel /Skoda 130 RS/ - CSRS
4. Czubrikow /Renault-5 Alpine/ - Bułgaria
5. Kuźmić /BMW 2002 TI/ - Jugosławia
6. Puśnik /Renault-5 Alpine/ - Jugosławia
7. Filippi /Opel Kadett GTE/ - Włochy
8. Kolew /Renault-5 Alpine/ - Bułgaria

9. Petkow /Lada 1600/ - Bułgaria
10. Schweiser /Opel Kadett GTE/ - NRD

COSTA SMERALDA

Wiodący drogami Sardynii rajd ten /o współczynniku 1/, rozegrany w pierwszej dekadzie kwietnia, stanowił przede wszystkim dla włoskich kierowców okazję do rewanżu za sycylijski Targa Florio. Już podczas kontroli technicznej wyeliminowani zostali Manzagol /Alpine Renault/, Soriano /Alpine A 110/ i Vanucci /Alpine A 310/, uważani za pretendenta do czołowych lokat. Wielkim faworytem rajdu był jednak "Tony" /Tony Fassina/ na Lanci Stratos, a o zwycięstwo rywalizować mieli z nim "Lucky" /Luigi Battistola/, Vudafieri i Pasetti na Fiatach 131 Abarth, Cerrato na Oplu Kadettcie, Bettega na Fiacie 131 A111alia, Verini na Oplu Ascona. Jednak nie wszyscy z nich dojechali do mety na skutek awarii pojazdów bądź wypadnięcia z trasy. Ostatecznie wygrał skutecznie finiszujący Bettega, ale drugi w końcowej klasyfikacji "Lucky", który dość długo był liderem, stracił do zwycięzcy tylko 1 min.01 sek.

1. Bettega - Perissinot /Fiat 131 Abarth/
2. "Lucky" - Pons /Fiat 131 Abarth/
3. Pregliasco - Reisoli /Alfetta GTV/
4. Zordan - Dalla Benetta /Porsche SC/

5. Verini - "Rudy" /Opel Ascona/
6. Tognana - Cresto /Opel Kadett GTE/
7. Cambiaghi - Vittadello /Lancia Stratos/
8. Zandona - Stradiotto /Opel Kadett/
9. Noberasco - Da Monte /Opel Kadett GTE/
10. Presotto - Sghedoni /Ford Escort RS/

CIRCUIT OF IRELAND

Rozgrywany w tym samym czasie co Safari rajd irlandzki - Circuit of Ireland /o współczynniku 3/ zgromadził na starcie głównie kierowców brytyjskich i skandynawskich. Liczył on 2400 km i miał zawierać 1020 km odcinków specjalnych, ale część z nich anulowano z powodu obowiązujących w Irlandii ograniczeń paliwowo-energetycznych.

Już na pierwszym etapie odpadło kilku pretendentów do czołowych lokat, jak Tony Pond /na samochodzie Chrysler Sunbeam, startującym po raz pierwszy w grupie 4/, Roger Clark /Ford Fiesta/, Per Eklund i Graham Elsmore /Triumph TR 7 V3/, Henri Toivonen /Ford Escort RS 1800/, Timo Salonen /Fiat 131 - z importu brytyjskiego/. Na drugim etapie wycofali się m.in. zajmujący III i IV miejsce Malcolm Wilson i Tommy Nelson /obaj - Ford Escort RS 1800/.

Już na pierwszym etapie prowadzenie objął Penti Airikkala wyprzedzając Billy Colemana i taka kolejność między tymi rywalami utrzymywała się do końca rajdu - różnica między nimi wyniosła 11 min.44 sek.

1. Airikkala - Virtanen /Vauxhall Chevette/
2. Coleman - O' Donoghue /Ford Escort RS 1800/
3. Fisher - Frazer /Ford Escort RS 1800/
4. Buckley - Caplice /Ford Escort RS 1800/
5. McCarthey - Scott /Chrysler Sunbeam gr.2/
6. Blomquist - Cederberg /Saab 99 turbo/

A. Zanini w Rajdzie Polski

Świetny kierowca hiszpański Antonio Zanini ma bardzo ambitne plany w tegorocznych rajdowych ME, co udokumentował już błyskotliwymi zwycięstwami w Costa Brava i Złoty Piaskach. W swym kalendarzu startów przewiduje on udział w niemal wszystkich rajdach o najwyższym współczynniku - 4. Do takich należy również Rajd Polski, który odbędzie się w dniach 5-8 lipca br. Zanini zapowiedział już start w tej imprezie, mając w pamięci swój efektowny triumf w ubiegłorocznym Rajdzie Polski.

Notatki

- 5. Varini - "Ruf" /Opel Ascona/
- 6. Zognana - Cresta /Opel Kadett GTL/
- 7. Cambiagni - Vistadello /Lancia Stratos/
- 8. Sandona - Scudetto /Opel Kadett/
- 9. Vobersacco - De Monte /Opel Kadett GTL/
- 10. Prosetto - Schedoni /Ford Escort RS/

- 11. Gubala - Virtanen /Peugeot Chevette/
- 12. ... - ... /Ford Escort RS 1600/
- 13. ... - ... /Ford Escort RS 1600/
- 14. ... - ... /Ford Escort RS 1600/
- 15. ... - ... /Chrysler Simba 2.0/
- 16. ... - ... /Jeep 29 turbo/

WYNIKI Z IRLANDII

Wzrosty w tym samym czasie co Safari i Irlandzki - Circuit of Ireland. W wypadku nr 3: sędziom nie udało się wyznaczyć kierowców brytyjskich i irlandzkich. Pierwsi na 1400 km i miał wyprzedzić 1820 km oddziałów specjalnych, ale części z dnia z powodu awarii obciążeniowej w Irlandii ograniczył polowe samochodowe.

Jak na pierwszym etapie odpadło kilku zawodników do profesjonalistów, tak Tony Pond /da samochód Chrysler Simba, starczyło do raz pierwszy w etapie 4/, Roger Clark /Ford Fiesta/, Pat Skland i Graham Moore /Volvo 740 GLE/, Henri Toivonen /Ford Escort RS 1600/, Timo Salonen /fiat 131-3 i samochód brytyjski- go/, w drugim etapie wycofał się m.in. zwycięzca III i IV miejsca Malcolm Wilson /Toyota Celica /GAL - Ford Escort RS 1600/.

Jak na pierwszym etapie prowadzenie objął Henri Toivonen wyprzedzając Billy Coleman i tak kolejni między innymi wyprzedzili utraceniście się do końca, wśród zawodników etapów, miał wyprzedzić

4. Sprint w Hajdówce Polskiej

Światowy kierowca niemiecki Antonio Zanini ma bardzo ambitne plany w najbliższych zawodach RS, on udokumentował 1,5 godziny trwałymi wyścigami w Costa Brava i Mitych Płaskich. W tym kalendarzu startów przewiduje on udział w niemal wszystkich rajdach o najwyższym współczynniku - 4. Do takich należą również Rajd Polski, który odbędzie się w dniach 5-8 lipca br. Zanini zapowiedział już start w tej imprezie, startując w parze z kolegą startującym triomf w ostatni głoszący Rajdówce Polskiej.

Druk: Polska Agencja Interpress

Zlec: 538, nakład: 310 egz, A-5, C-102

