

# FSO BISS

BIULETYN INFORMACYJNY SPORTU SAMOCHODOWEGO



ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY SAMOCHODÓW SPORTOWYCH I BADAŃ WYCZYNOWYCH

S P I S T R E Ś C I

	Str.
ZWYCIĘSTWO STAWOWIAKA W RAJDZIE WARSZAWSKIM .....	3
W "L'EQUIPE" O RAJDZIE WARSZAWSKIM .....	6
NA ZAKOŃCZENIE SEZONU EKSPERYMENTÓW SUKCES W RAJDZIE WARTBURGA.....	9
CASTROL TROPHY .....	12
W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W 1979 ROKU .....	13

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.

## ZWYCIĘSTWO STAWOWIAKA W RAJDZIE WARSZAWSKIM

Druga po Rajdzie Polski eliminacja mistrzostw Europy o współczynniku trudności "2", Rajd Warszawski Polskiego Fiata rozgrywany w dniach 5-7 października zakończył się zwycięstwem załogi FSO Macieja Stawowiaka z Jackiem Różańskim na Polonezie 2000.

Tradycyjna, stołeczna impreza samochodowa zorganizowana przez Automobilklub Warszawski pod patronatem Fabryki Samochodów Osobowych stała pod znakiem zaciętej rywalizacji. Brali w niej przede wszystkim udział Polacy: Maciej Stawowiak/Polonez 2000/, Błażej Krupa/Renault 5 Alpine/ oraz Węgier Attila Ferjancz /Renault 5 Alpine/. Ta trójka dominowała w rajdzie. Wprawdzie jednym z faworytów imprezy był także drugi duet - Tomasz Ciecierzyński z Jackiem Lewandowskim/Polonez 2000/, lecz pech na jednym z początkowych odcinków specjalnych /awaria dwóch opon/ - spowodował znaczne spóźnienie co przekreśliło szanse na walkę o dobre miejsce w klasyfikacji generalnej. Niemniej jednak Tomasz Ciecierzyński mimo spóźnienia wygrał kilka końcowych prób sportowych, udowadniając, że był w stanie sprostać rywalizacji czołówki.

Na starcie stanęło 56 załóg, mniej niż dotychczas i obsada nie należała do najlepszych. Przyjechało wprawdzie kilkunastu zawodników z zagranicy, ale nie reprezentowali oni takiej klasy jakby należało się spo-

dziewać po eliminacji mistrzostw Europy, która zresztą stanowiła również ostatnią eliminację mistrzostw Polski.

Uczestnicy mieli do pokonania 1130 km, w tym 258 km prób sportowych /odcinki specjalne i trzy wyścigi/.

Tuż po starcie rozegrana została pierwsza próba wyścigowa na Bemowie. Zwycięzcą został Błażej Krupa. Na tym właśnie wyścigu nie zaliczył trzech okrążeń Attila Ferjancz - przejechał tylko dwa i mimo dobrej jazdy na poszczególnych odcinkach specjalnych nie miał szans na zwycięstwo, bowiem - zgodnie z regulaminem - został ukarany 300 punktami. Liderem po 9 odcinkach specjalnych został Maciej Stawowiak. Węgier Ferjancz odrabiał straconą lokatę na każdej z prób. Były to jednak sekundo-we odróbki. Stawowiak jadąc z ogromną rezerwą kontrolował przez cały czas swych najgroźniejszych rywali. Polonezy prowadzone przez Stawowiaka i Ciecierzyńskiego spisywały się znakomicie. Zbyt forsowna jazda Ferjancza zmusiła go po dwóch-trzecich rajdu do rezygnacji z jazdy z powodu awarii tylnego zawieszenia w Renault 5 Alpine. W tej sytuacji Stawowiak kończył rajd zupełnie niezagrożony, a nawet po uzyskaniu tzw. bezpiecznej ilości punktów wyraźnie zwolnił. Jest to już drugie po Rajdzie Stomil zwycięstwo Poloneza. Warto tak-

że przypomnieć, że właśnie rok temu Polonez 2000 debiutował w Rajdzie Warszawskim i zajął wówczas w konkurencji międzynarodowej trzecie miejsce. Autorem owego wyniku był również Maciej Stawowiak. Należy także dodać, że po rocznych doświadczeniach nowy typ polskiego samochodu rajdowego nabrał już cech pojazdu z prawdziwego zdarzenia. Wyeliminowanych zostało sporo usterek, dzięki czemu startuje się na modelach 2000 coraz skuteczniej. Oczywiście pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Czołówka światowa i potentaci motoryzacyjni prowadzący działy sportu stale wprowadzają ulepszenia. Zakład Doświadczalny Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych FSO czeka więc jeszcze wiele pracy.

Organizatorzy imprezy zafrasowani nie najlepszą obsadą eliminacji mistrzostw Europy zamierzają przyspieszyć jej termin w roku przyszłym. Wiadomo bowiem, że w tym okresie mistrzostwa Europy są już na ogół rozstrzygnięte i trudno liczyć na imponującą frekwencję.

Po raz pierwszy do obliczania wyników wykorzystano komputer. Ponadto ogromnym zainteresowaniem cieszyły się tablice wyników na których dziennikarze i kibice mogli śledzić przebieg Rajdu. Skorzystano skutecznie z doświadczeń Rajdu Monte Carlo. Jeszcze jedno zasługuje na pochwałę. Przed stadionem Polonia, na którym zlokalizowany był start i meta czynna była przez cały czas

trwania rajdu wystawa przemysłu motoryzacyjnego, a eksperci FSO udzielali porad eksploatacyjnych i bezpłatnie regulowali gaźniki, światła itp.

#### Odcinki specjalne - pierwsze trójki

SW - 1	OS 1	OS 2
Krupa	Kristiansen	Ferjancz
Kristiansen	Blomqvist	Stawowiak
Stawowiak	Stawowiak	Kristiansen
OS 3	OS 4	OS 5
Ferjancz	Ferjancz	Ferjancz
Krupa	Kristiansen	Stawowiak
Stawowiak	Stawowiak	Krupa
OS 6	OS 7	OS 8
Ferjancz	Ferjancz	Ferjancz
Krupa	Stawowiak	Stawowiak
Stawowiak	Krupa	Krupa
OS 9	OS 10	OS 11
Ferjancz	Ferjancz	Ferjancz
Trajbalt	Stawowiak	Krupa
Stawowiak	Krupa	Stawowiak
OS 12	OS 13	OS 14
Stawowiak	Ferjancz	Ferjancz
Krupa	Stawowiak	Stawowiak
Ciecierzyński	Krupa	Krupa

OS 15  
Ferjancz  
Krupa  
Stawowiak

OS 18  
Stawowiak  
Ferjancz  
Krupa

OS 21  
Ferjancz  
Stawowiak  
Krupa

OS 24  
Stawowiak  
Krupa  
Radecki

OS 27  
Stawowiak  
Ciecierzynski  
Krupa

OS 30  
Essig  
Stawowiak  
Ciecierzynski

SW -2  
Essig  
Ciecierzynski  
Krupa

OS 16  
Ferjancz  
Stawowiak  
Krupa

OS 19  
Stawowiak  
Ferjancz  
Krupa

OS 22  
Stawowiak  
Ferjancz  
Krupa

OS 25  
Stawowiak  
Krupa  
Ciecierzynski

OS 28  
Ciecierzynski  
Stawowiak  
Krupa

OS 31  
Ciecierzynski  
Stawowiak  
Koper

OS 33  
Stawowiak  
Ciecierzynski  
Koper

OS 17  
Ferjancz  
Stawowiak  
Krupa

OS 20  
Ferjancz  
Krupa  
Stawowiak

OS 23  
Stawowiak  
Ferjancz  
Krupa

OS 26  
Stawowiak  
Krupa  
Ciecierzynski

OS 29  
Krupa  
Stawowiak  
Ciecierzynski

OS 32  
Ciecierzynski  
Stawowiak  
Krupa

OS 35  
Essig  
Ciecierzynski  
Stawowiak

SW - 3  
Krupa  
Ciecierzynski  
Weinreich

OS 34 został anulowany.

#### WYNIKI

#### Klasyfikacja generalna:

1. M.Stawowiak - J.Różański, Polonez 2000  
/Polska/ 9600.9 pkt
2. B.Krupa - P.Mystkowski, Renault 5 Alpine  
/Polska/ 9721.6 pkt
3. M.Essig - B.Oberortner, Opel Kadet 2000  
/Austria/ 10 350.1 pkt
4. A.Koper - M.Pawłowski, Renault 5 Alpine  
/Polska/ 10 361.9 pkt
5. H.Britth - W.Andersson, Ford Escort  
/Szwecja/ 10 706.7 pkt
6. J.Dernałowicz - J.Lisicki, Fiat 125p  
/Polska/ 10 813.8 pkt
7. A.Radecki - K.Burzynski, Fiat 125p  
/Polska/ 10 877.1 pkt
8. P.Weinreich - L.Pihl, Opel Kadet 2000  
/RFN/ 10 877.8 pkt
9. J.Kobyliński - J.Siniarski, Fiat 125p  
/Polska/ 11 047.7 pkt
- 10 R.Granica - J.Werner, Fiat 125p  
/Polska/ 11 285.6 pkt

## W „L'EQUIPE” O RAJDZIE WARSZAWSKIM

Popularny francuski dziennik sportowy "L'Equipe", poświęcając wiele miejsca sprawom automobilizmu, reprezentowany był na Rajdzie Warszawskim przez specjalnego wysłannika, Francisa Monsenergue. Oto obszernie fragmenty jego relacji z Warszawy, zatytułowanych "Stawowiak mimo Renault 5" i "Renault na froncie wschodnim":

"Zgodnie z życzeniami organizatorów, to właśnie jeden z dwu Polonezów, reprezentujących fabrykę FSO, wygrał ostatecznie siedemnasty Rajd Warszawski, zaliczany do ostatecznych eliminacji Mistrzostw Europy 1979. Jednakże jeśli Polonez został zwycięzcą, to dwa Renault 5 Alpine szczególnie Ferjancza oraz Krupy były prawdziwymi animatorami tego rajdu, rozgrywanego w większej części już podczas zimowych temperatur. Nieliczni kierowcy z Europy zachodniej byli jedynie statystami...

Ferjancz, który został ukarany za nieprzejechanie całości prologu, rzucił się do efektownego pościgu: przesunął się o 46 miejsc w dwunastu próbach specjalnych dzięki dziesięciu najlepszym czasom. W tym czasie faworyt imprezy Stawowiak objął prowadzenie przed Krupą, Oplem Kadettem Essiga /startującym w klasie seryjnej turystycznej/, Ferjanczem i Skodą 130 RS Trajbolda.

Na skutek szybko zapadających ciemności i zarazem obniżania się temperatury warunki

jazdy stały się trudniejsze, toteż dwa Renault 5 Alpine mogły sobie pohasać. Trzeci, Polaka Kopera nie pozostawał z tyłu za tymi dwoma reprezentującymi barwy Renault Sport, Niestety, Ferjancz miał problemy z amortyzatorami i musiał się wycofać. Stawowiak mógł trochę odetchnąć chociaż za nim dwa inne R-5 mu zagrażały.

O piątej rano był przewidziany krótki postój w Nidzicy. Przed przyjazdem do tej miejscowości Stawowiak zbyt zaufał swemu dobremu czasowi na jednej z prób specjalnych i oddał prowadzenie Krupie. Aż do powrotu do Warszawy znana była tylko kolejność nieoficjalna i dopiero w niedzielę w południe, to znaczy 24 godziny po przybyciu na metę /!/ Stawowiak został ostatecznie ogłoszony zwycięzcą.

Zdając sobie sprawę z wagi jaką Polacy przywiązują do Poloneza, to zwycięstwo na pewno ich w pełni zadowoliło, choć chcieliby, aby było ono bardziej wyraźne. Małe Renault 5 pozostaną jednak wielkimi animatorami tego rajdu, w którym oprócz R-5 innym francuskim sukcesem była całkowita dominacja Michelina"...

"Zainteresowanie Polaków motoryzacją przejawia się w tym, że przywiązują oni dużą wagę do sportu samochodowego, zarówno u siebie w kraju, jak i na świecie. Świadczy o tym kalendarz rajdowych mis-

trzystw kraju oraz kilka wyścigów na torach w Poznaniu, Kielcach i Toruniu. Zaczyna się też rozwijać karting i przed metą Rajdu Warszawskiego zorganizowane były liczne wyścigi go-kartów na stadionie Polonia. Telewizja bywa obecna na takich pokazach, transmitowała ona bezpośrednio pierwszą i ostatnią próbę specjalną, a w soboty prezentuje ona specjalne programy poświęcone sportowi samochodowemu w Studio 2, w którym nie brakuje tematyki międzynarodowej. Formuła I zajmuje w nim eksponowane miejsce, a kierowcy wyścigów Grand Prix są bardzo popularni; toteż spiker podczas wyścigu go-kartów czynił aluzje do wszystkich mistrzów kierownicy, którzy w początkach swej kariery uprawiali karting.

... Ostatnio wiele rozgłosu wywołała wiadomość, że Walter Wolf mógłby pomóc wyposażyć tor w Poznaniu tak, by otrzymał on Formułę I. Wolf jest dystrybutorem polskich samochodów na Kanadę i jego przyjazd z inicjatywy Andrzeja Jaroszewicza wzbudził wiele zainteresowania. Być może pozostanie to bez efektu, ale dowodzi dynamiki w sporcie samochodowym.

W naszych oczach taka impreza jak Rajd Warszawski może się wydać archaiczna, jeśli chodzi o środki, jakimi dysponują zarówno organizatorzy, jak i uczestnicy, nieporównywalne do tych, jakie znamy. W efekcie rzuca się w oczy determinacja, jaka aktywizuje tych wszystkich ludzi.

To właśnie w roku ubiegłym, w tym samym rajdzie zadebiutował eksperymentalnie Polonez prowadzony przez Stawowiaka. Homologowany w grupie IV, w mistrzostwach Polski wygrał on Rajd Stomil i pokazał się trzykrotnie w mistrzostwach świata, w Monte Carlo, Akropolu i 1000 Jezior, uzyskując swój najlepszy rezultat w Grecji, gdzie Jaroszewicz był 12 w klasyfikacji generalnej. Stawowiak, który zwyciężył już w Rajdzie Warszawskim w roku 1971 na 125p, w tym roku wykorzystał sprzyjające warunki meteorologiczne. Jeśli zbyt wcześnie dało znać o sobie zimno, to z kolei przez całą noc nie było ani deszczu, ani mgły, co mogłoby mu stworzyć większy handicap wobec Renault 5.

Mistrzostwa Polski zakończyły się już ostatecznym zwycięstwem Krupy, Polonez natomiast weźmie jeszcze udział w Rajdzie Wartburga w NRD, zanim uda się na RAC. Wielka Brytania jest bowiem jednym z ważnych rynków FSO, a jej rajdowy program zbiega się z handlowymi celami firmy. Poza tym wozy FSO startowały we Francji, Grecji i Finlandii.

Krupa, który zdobył tytuł na rok 1979, musiał zakończyć imprezę w pierwszej piątce. Nawet gdyby go wyprzedził Ferjancz tak błyskotliwy na początku, i tak by miał zapewnione mistrzostwo. 33-letni Błażej Krupa jest jednym z trzech głównych reprezentantów ekipy Renault w Europie wschodniej.

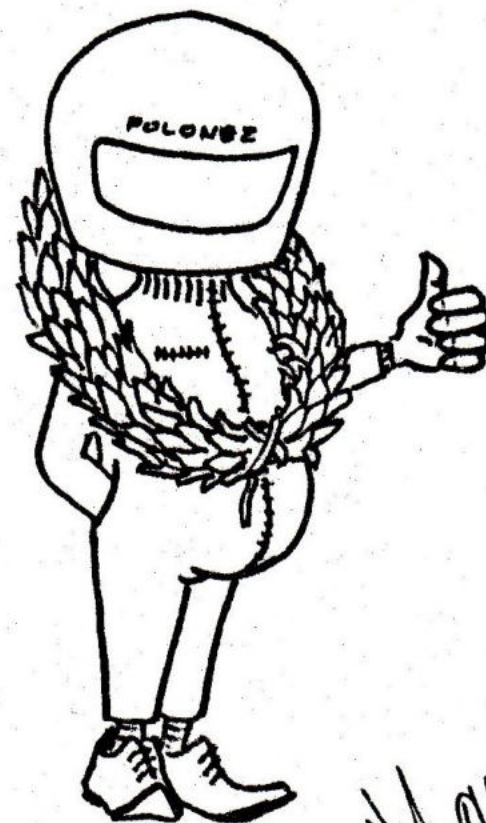


Wytwórnia Régie przyjęła od 1968 roku ambitny program sportowy skierowany na Bułgarię, Rumunię, Czechosłowację, Jugosławię, Polskę i Węgry. Rajdy w Europie wschodniej, będące świetnym środkiem promocji produkcji Régie, stają się coraz częściej miejscem konfrontacji między marką "Polski" i Renault.

Obecnie oprócz Krupy w Polsce, Ferjancz na Węgrzech i Czubrikow w Bułgarii bronią barw Renaulta w R-5 Alpine grupy 2 przygotowywanych we Francji i utrzymywanych na miejscu. Gerard Dorangeon /"Dodo"/ odpowiedzialny za opiekę na te kraje utrzymuje kontakty z kierowcami, którzy mają uprawnienia na dany sezon.

Krupa, który rozpoczął jako pilot, sam jest kierowcą rajdowym od 1975 r. Jego pierwszym partnerem był Landsberg, który nieszczęśliwie poniósł śmierć na początku lata 1979 podczas Rajdu Krokusów. Dawny R-5 tego ostatniego był zresztą obecny w tym Rajdzie Warszawskim i został doprowadzony przez Kopera na czwartym miejscu.

W roku przyszłym małe R-5 będą się starały nadać tak świetnie zastępować R-12 i R-17. Na ich drodze, oczywiście, Polonezy pozostaną głównymi rywalami".



## NA ZAKOŃCZENIE SEZONU EKSPERYMENTÓW SUKCES W RAJDZIE WARSZAWSKIM

Rok 1979 był dla Poloneza 2000 rokiem eksperymentów, na poszczególne imprezy stale coś zmieniano i ulepszano. W końcu sezonu samochód reprezentował już wysoki poziom sportowy czego najlepszym dowodem były zwycięstwa w Rajdzie Warszawskim oraz Rajdzie Wartburga.

Do Eisenach pojechały dwie załogi: Maciej Stawowiak i Jacek Różański oraz Adam Polak i Zbigniew Kabulski. Rajd zapowiadał się przede wszystkim jako impreza trudna nawigacyjnie i ciężka dla samochodów ze względu na nawierzchnie w większości szutrowe lub nawet piaszczyste. Właściwy okazał się więc wybór imprez, w których startowały Polonezy w 1979 r. Na trasach takich rajdów jak Akropol czy 1000 Jezior nasi kierowcy nabrali doświadczenia i nauczyli się wykorzystywać wszystkie walory Poloneza. Debiutujący w rajdach międzynarodowych dwukrotny wyścigowy mistrz Polski Adam Polak potrafił także do momentu defektu wykorzystać to wszystko czego nauczył się będąc obserwatorem z tytułu pracy w obsłudze serwisowej na wielkich rajdach.

Maciej Stawowiak i Jacek Różański byli w rajdzie Wartburga poza wszelką konkurencją. Prowadzili od początku do końca. Doskonale przygotowany Polonez 2000 o nieco wzmożonej mocy silnika wyprzedzał na większoś-

ci odcinków specjalnych doskonałych zawodników NRD i Czechosłowaków z Blahną na czele. Czechosłowacy jadący na specjalnie przygotowanych Skodach byli tym razem bezradni i z zazdrością patrzyli na Poloneza.

Rajd Wartburga mający 1085 km długości charakteryzował się przede wszystkim tym, że na usuwanie jakiegokolwiek poważniejszego defektu nie było po prostu czasu. W imprezie tej są bowiem nigdzie już nie spotykane wysokie przeciętne odcinków dojazdowych, na których można maksimum zarobić 5 min, bowiem kierowców obowiązują normalne ograniczenia szybkości, których przestrzegania policja pieczęłowicie pilnuje przy pomocy radarów. Za przekroczenia otrzymuje się wysokie kary, które mogą szybko wyeliminować z rajdu. Poza tym na odcinkach specjalnych, które są w większości bardzo krótkie zarabia się zwykle po kilka sekund. Zawodnicy mieli także 9 etapów tzw. przyspieszonych, na których spóźnienia o sekundę kosztowały minutę kary. Aby więc wygrać Rajd Wartburga trzeba precyzyjnie opracować taktykę jazdy i doskonale przygotować plan obsługi serwisowej. Ekipie FSO udało się to znakomicie. Załoga Stawowiak-Różański wygrała, prezentując wysoką klasę i formę, która wróży jej szanse wywalczenia wysokich miejsc w kolejnych, silnie obsadzonych imprezach.

Obiecująco wystartował także Adam Polak jadący ze Zbigniewem Kabulskim. Do momentu defektu tylnego mostu, z powodu którego musieli oni wycofać się z rajdu, znajdowali się oni na trzeciej pozycji. Polska załoga wycofała się z powodu silnego uderzenia w tylny most.

Adam Polak jest bardzo ciekawą postacią w ekipie rajdowej FSO. Wyszedł on ze szkoły rajdowej prowadzonej przez fabrykę. Wytrwał, jako jeden z nielicznych, potwierdzając talent i duże możliwości. Początkowo startował on w rajdach okręgowych. Potem skierowano go do startów w wyścigach, aby poprawił technikę jazdy. W klasie markowej Fiat 125p zdobył w wyścigach dwukrotnie tytuł mistrza Polski, a raz był wicemistrzem.

#### A oto wyniki Rajdu Wartburga 1979 r.

1. Stawowiak-Różański /Polska/ Polonez 2000  
4755,2 pkt
2. Haertwich-Wilss/NRD/ Wartburg 353 WR  
5135,1 pkt
3. Trajbold-Charouz /CSRS/ Skoda 130RS  
5352,4 pkt
4. Blahna-Raichl /CSRS/ Skoda 130RS  
5552,1 pkt
5. Weiss - Weiss /NRD/ Lada 1600  
5720,5 pkt
6. Kruegel-Kruegel/NRD/ Wartburg 353 W  
5758,8 pkt

10

7. Heitzmann-Fromann/NRD/ Wartburg 353 W  
5828,0 pkt
8. Uth-Grimm /NRD/ Trabant 601  
5985,0 pkt
9. Fueloep-Galambos/Węgry/ Lada 1600  
6246,8 pkt
10. Strauch-Kretzschmar /NRD/Wartburg 353W  
6418,5 pkt

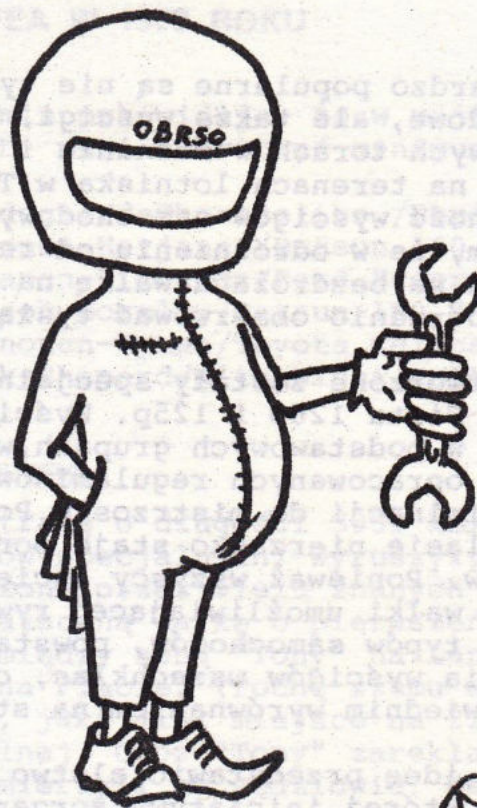
Rajd miał 17 odcinków specjalnych.

#### A oto miejsca Polaków:

1 OS	1. Stawowiak-Różański	5.08.1
	3. Polak-Kabulski	5.27,9
2 OS	1. Stawowiak-Różański	3.51,4
	4. Polak-Kabulski	4.03,3
3 OS	1. Stawowiak-Różański	4.24,6
	5. Polak-Kabulski	4.52,3
4 OS	1. Stawowiak-Różański	6.03,0
	4. Polak-Kabulski	6.27,0
5 OS	1. Stawowiak-Różański	4.41,0
	5. Polak-Kabulski	4.55,7
6 OS	1. Stawowiak-Różański	5.15,7
	4. Polak-Kabulski	5.33,2
7 OS	1. Stawowiak-Różański	4.06,4
	4. Polak-Kabulski	4.13,3
8 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	2.55,1
	2. Stawowiak-Różański	2.58,0

	5. Polak-Kabulski	3.06,5
9 OS	1. Stawowiak-Różański	3.46,4
	3. Polak-Kabulski	4.00,4
10 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	3.57,9
	2. Stawowiak-Różański	3.59,1
	3. Polak-Kabulski	4.06,2
11 OS	1. Stawowiak-Różański	4.33,2
	4. Polak-Kabulski	4.53,4
12 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	5.57,2
	2. Stawowiak-Różański	5.59,2
	załoga Polak-Kabulski wycofała się z powodu defektu tylnego mostu powstałego wskutek uderzenia.	
13 OS	1. Stawowiak-Różański	4.30,8
	2. Heitzmann-Fronmann/NRD/	4.32,6
14 OS	1. Stawowiak-Różański	6.01,5
	2. Haertwich-Wilss/NRD/	6.04,1
15 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	4.29,0
	2. Stawowiak-Różański	4.29,2
16 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	4.37,7
	2. Trajbold-Charouz/CSRS/	4.55,8
	3. Stawowiak-Różański	5.04,2
17 OS	1. Haertwich-Wilss/NRD/	4.11,9
	2. Stawowiak-Różański	4.23,9

Wystartowały 144 załogi ukończyło 26.



*Maw*

## CASTROL TROPHY

W Polsce bardzo popularne są nie tylko rajdy samochodowe, ale także wyścigi, rozgrywane na nowych torach w Poznaniu i w Kielcach oraz na terenach lotniska w Toruniu. Atrakcyjność wyścigów samochodowych polega na tym, że w odróżnieniu od rajdów organizowanych na bezdrożach walkę na torze mogą bezpośrednio obserwować tysiące widzów.

W Polsce stworzone zostały specjalne klasy markowe Fiata 126p i 125p. Wyścigi rozgrywane są w podstawowych grupach, według starannie opracowanych regulaminów. Na starcie eliminacji do mistrzostw Polski w każdej klasie nierzadko staje ponad 100 zawodników. Ponieważ wszyscy chcieli bezpośredniej walki umożliwiającej rywalizację różnych typów samochodów, powstała idea stworzenia wyścigów wszechklas, oczywiście z odpowiednim wyrównaniem na starcie.

Poparło tę ideę przedstawicielstwo firmy Castrol, z której inicjatywy zorganizowano wyścig Castrol Trophy, Konkurencja ta rozgrywana jest podczas każdej eliminacji wyścigowych mistrzostw Polski tuż po rozegraniu regulaminowych wyścigów.

Według założeń Castrol Trophy na samym początku startują samochody najniższych klas, którymi są przede wszystkim Fiata 126p.

Następnie na trasę wyruszają Fiata 125p i Polonezy z silnikami 1500 ccm, potem Polonezy z silnikami 2000 ccm, a następnie Ople, na końcu zaś Porsche.

Jak wykazały minione dwa sezony wyścigowe ten typ walki jest rzeczywiście bardzo interesujący. W Castrol Trophy może startować każdy. Zawodnicy premiowani są bańkami oleju. Otrzymują oni także punkty ze wszystkich eliminacji do nagrody sezonu - Pucharu Castrola. Każdy z wyścigów rozgrywany jest zawsze na dystansie 9 okrążeń. Samochody poszczególnych klas startują według specjalnych współczynników wyrównawczych, starannie opracowanych przez fachowców. Każdy, bez względu na to, jakim jeździe samochodem, ma szansę zdobycia punktów i nagród, jest to więc typowy wyścig handicapowy.

W sezonie 1980 do rozgrywek Castrol Trophy zaliczane będą dodatkowo wyścigi górskie.

Warto dodać, że w latach 1978 i 1979 Castrol Trophy zdobył dwukrotnie Krzysztof Komornicki, startujący na samochodzie Opel Kadett.

## W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA W 1979 ROKU

### MISTRZOSTWA ŚWIATA PRODUCENTÓW

#### KRYTERIUM QUEBEC

Rajd ten przebiegał pod znakiem rywalizacji kierowców skandynawskich i dwu firm Ford -Datsun. Ponieważ zrezygnował ze startu Hannu Mikkola, wielka szansa zapewnienia sobie tytułu mistrza świata kierowców otworzyła się przed Bjoernem Waldegaardem, uważanym za głównego faworyta. Szwed musiał jednak stoczyć niezwykle dramatyczną walkę z Finami - Vatanenem i Salonenem, a jego zwycięstwo niemal do ostatnich kilometrów stało pod znakiem zapytania.

W pewnym momencie na skutek kłopotów w swoim samochodzie Waldegaard stracił 7 minut, nieco później jego groźny rywal Vatanen też nie ustrzegł się usterek, które przyczyniły się do 13-minutowego spóźnienia. Na pierwsze miejsce wysunął się skutecznie jadący Salonen, do którego Szwed musiał odrobić 185 sek. na ostatnich 304 kilometrach, aby wygrać. Pasjonujący pościg Waldegarda zakończył się jednak powodzeniem - już na przedostatnim odcinku specjalnym wyszedł na prowadzenie, a w klasyfikacji końcowej uzyskał 38 sek.przewagi. Nie było więc jeszcze wiadomo, czy punkty zdobyte w Kryterium Quebec liczyć się będą w klasyfikacji mistrzostw świata, bowiem

regulamin przewiduje, że w rajdach zaliczanych musi startować minimum 50 załóg.

1. Waldegaard-Thorszelius /Ford Escort RS 1800/
2. Salonen-Harjanne/Datsun 160 J PA 10/
3. Vatanen-Richards/Ford Escort RS 1800/
4. Dawson-Gormley/Datsun 160 J PA 10/
5. Heinonen-Nyman/Toyota Celica/
6. Blok-Shepard/Mitsubishi Colt Mirage/

#### RAJD SAN REMO

Na trasę o długości 3350 km/w tym 1280 km odcinków specjalnych/ wyruszyły 64 załogi, prowadzone przez wielu znanych kierowców.

Ostateczną walkę o pierwszeństwo rozegrali między sobą "Tony" na Lanci oraz Rohrl na Fiacie. Trochę szumu wywołał incydent, jaki miał miejsce na 22 próbie specjalnej. Otóż "Tony" zareklamował czas, jaki zmierzili mu sędziowie. Według jego obliczeń zaliczono mu prawie 3 minuty więcej, co spowodowało, że z pozycji dotychczasowego lidera spadł na III miejsce za Bettegę i Rohrla. Organizatorzy nie mogli jednak wyjaśnić tego nieporozumienia i w efekcie anulowali tę próbę specjalną.

Rozstrzygnięcie zapadło więc na III etapie podczas 51 o.s.. Gdy "Tony" prowadził przed Rohrlem o kilkadziesiąt sekund,

ten drugi na skutek awarii tylnego mostu stracił 5 minut i było już po wszystkim. 34-letni "Tony" Fassina już bez kłopotu dojechał do mety na pierwszym miejscu, co zawdzięczał także swej Lanci, która wytrzymała ten ciężki rajd najlepszych ze wszystkich samochodów.

1. "Tony" - Mannini /Lancia Stratos/
2. Rohrl-Geisdorfer /Fiat 131 Abarth/
3. Bettega-Perissinot /Fiat 131 Abarth/
4. Pond-Grindrod /Talbot Subeam/
5. Cerrato-Guizzardi /Opel Ascona/
6. Alen-Kivimaki /Fiat 131 Abarth/

#### RAJD DOKOŁA KORSYKI

Impreza ta, rozgrywana na trasie liczącej 2033 km, w tym 1129 km. o.s., nie wzbudziła zainteresowania zagranicznych kierowców, toteż ograniczyła się do wewnętrznej rywalizacji Francuzów, walczących zarazem o miano najlepszych w swym kraju. Faworytem był Darniche, który triumfował poprzednio w tej imprezie 4 razy. Oczekiwano, że poważnie zagrozić mu mogą prezentujący w tym roku wysoką klasę Beguin i doświadczony Andruet, a także Nicolas. Jednak już na początku stawka głównych konkurentów poważnie stopniała. Na pierwszym o.s. odpadł Andruet /Fiat 131 Abarth/ - wygrał Beguin przed Darniche. Po drugim o.s. kolejność między tymi rywalami była odwrotna i tylko w nich upatrywano zwycięzcy. Beguin miał jednak znów

pecha, podobnie jak podczas wcześniej rozegranego Tour Auto / o czym piszemy w innym miejscu/. Tym razem już na początku 3 o.s. jego Porsche odmówił posłuszeństwa. Na placu boju pozostał więc tylko Darniche, który triumfował nie zagrożony już przez nikogo.

1. Darniche-Mahe /Lancia Stratos/
2. Ragnotti-Andrie /Renault 5 Alpine/
3. Moreau-Baron /Porsche Carrera/
4. Coppier - Laloz /Porsche Carrera/
5. Mouton-Conconi /Fiat 131 Abarth/
6. Picone-Cianelli /Opel Kadett GTE/

Po Rajdzie Dokoła Korsyki nieoficjalna punktacja MS producentów przedstawiała się następująco:

1. Ford -	-	132	punkty
2. Datsun -	-	94	''
3. Fiat	-	87	''
4. Lancia	-	54	''
5. Opel	-	49	''
6. Toyota	-	48	''
7. Renault	-	41	''
8. Porsche	-	32	''
9. Vauxhall	-	24	''
10. Saab	-	18	''
11. Mercedes-Benz	-	17	''
12. Peugeot	-	15	''
13. Mitsubishi	-	13	''
14. Talbot	-	12	''
15. Audi	-	11	''
16. Mazda	-	10	''

- 17. Leyland - 7 punktów
- 18. Skoda i Volvo - 6 ,,
- 20. Łada - 4 ,,

Klasyfikacja MS kierowców: 1. Waldegaard - 103 punkty, 2. Mikkola - 71, 3. Alen - 60, 4. Vatanen i Darniche - 40, 6. Salonen - 38, 7. Ragnotti - 28, 8. Blomquist, Mehta, Dawson i "Tony" - 20...

#### MISTRZOSTWA EUROPY KIEROWCÓW

##### RAJD MANX

Rajd ten, rozgrywany na brytyjskiej wyspie Man, okazał się bardzo trudną próbą /współczynnik 2/, bowiem liczne defekty samochodów spowodowały wycofanie się wielu pierwszoplanowych kierowców. Już po trzech o.s. spotkało to początkowych liderów i faworytów, jak Blomquist/Saab Turbo/, Mikkola/Ford Escort/, Airikkala/Vauxhall Chevette/. Na drugim etapie prowadził Pond/Talbot Sunbeam/, ale i on nie ukończył konkurencji, podobnie jak m.in. Clark/Ford Fiesta/, Toivonen/Ford Escort/, Wilson/Ford Escort/, Boyd/Triumph TR 8/. Najskuteczniej wykorzystał to Russel Brookes, który jadąc bez przykrych przygód dość pewnie zwyciężył.

- 1. Brookes-White /Ford Escort RS 1800 "Andrews Heat For Hire"/
- 2. McRae-Nicholson /Vauxhall Chevette/

- 3. Elsmore - Gallagher/Triumph TR 8/
- 4. Kaby - McMahon /Triumph TR 8/
- 5. McCartney - Scott/Talbot Sunbeam/
- 6. Ryan - Gray /Talbot Sunbeam/

##### RAJD TOUR AUTO

Rozgrywana na terenie Francji impreza ta miała najwyższy współczynnik 4, co jednak nie zachęciło kierowców z innych krajów do próby zdobycia punktów w eliminacjach mistrzostw Europy. Jedynym "odważnym", który nie zawahał się stawić czoła francuskiej czołówce, był walczący o tytuł najlepszego w Europie Jochi Kleint /Opel Ascona/, jednak na skutek defektu silnika musiał się on wycofać na pierwszym etapie. Przez większą część rajdu walka o zwycięstwo toczyła się między dwoma zawodnikami: doskonale usposobiony Beguin cały czas prowadził przed Darnichem i wydawało się, że wygra. Gdy jednak do mety pozostało tylko 6 o.s., w Porsche lidera przestała działać dmuchawa. W trudnych warunkach jazdy w nocy, we mgle, przy minimalnej widoczności, Beguin musiał stale przecierać przednią szybę - chwila dekoncentracji spowodowała, że zjechał na śliskie pobocze i samochód wylądował w głębokim rowie. Darniche mógł więc spokojnie zapewnić sobie już trzecie zwycięstwo w Tour Auto. Na uwagę zasługuje wysoka trzecia lokata kobiecej załogi z Michele Mouton.

- 1. Darniche - Mahé /Lancia Stratos/
- 2. Andruet - Lienard /Fiat 131 Abarth/



3. Mouton - Conconi /Fiat 131 Abarth/
4. Clarr - Fauchille /Opel Kadett GTE/
5. Loubet - Allemany /Opel Kadett GTE/
6. Hazard - Morel /Porsche 911/

#### RAJD CYPRU

Wśród 70 kierowców, którzy stanęli na starcie tego rajdu o współczynniku 3, znaleźli się dwaj główni pretendenci do zdobycia mistrzostwa Europy - Jochi Kleint i Antonio Zanini. Tymczasem od początku liderem był Vatanen i on zachował tę pozycję do samej mety, wyprzedzając Kleinta. Zanini, nie po raz pierwszy mający kłopoty z ukończeniem rajdu, także i na Cyprze nie dojechał do mety na skutek defektu w swym Fiacie Abarth. Jego los podzielili m.in. Kallstrom/Datsun 160 J/, Blahna/Skoda 130 RS/, Cowan/Mitsubishi/.

1. Vatanen-Richards /Ford Escort RS 1800/
2. Kleint-Wagner /Opel Ascona/
3. Kipranou-Vasiliades /Talbot Sunbeam/
4. "Leonidas"-Arkentis/Renault 5 Alpine/
5. Mavropoulos-Charalambous /Talbot Avenger/
6. Okhu-Tiener /Łada/

#### RAJD WINA

Impreza ta, zaliczana do mistrzostw Europy o współczynniku 1, rozgrywana na terenie Szwajcarii, była praktycznie eliminacją krajowych mistrzostw dla miejscowych kierow-

ców, którzy nie mieli poważniejszej międzynarodowej konkurencji.

1. Chapuis-Bernasconi /Fiat 131 Abarth/
2. Formage-Besse /Porsche 911/
3. Carron-Laederach /Opel Kadett GTE/
4. Reuche-Junod /Opel Kadett GTE/
5. Corboz-Duvoisin /Opel Kadett GTE/
6. Savioz-Coppey /Opel Kadett GTE/

#### RAJD CHATAIGNE

Rajd ten o współczynniku 1 stanowił z kolei eliminację mistrzostw Francji i przebiegał bez historii. Bezkonkurencyjny był Beguin, tym bardziej, że nie wystartowali wszyscy jego najgroźniejsi krajowi rywale. Znowu bardzo dobrze spisała się kobieca załoga z Mouton, tracąc do zwycięzcy niewiele ponad 3 minuty.

1. Beguin-Lenne /Porsche 911 SC/
2. Mouton-Conconi /Fiat 131 Abarth/
3. Hazard-Gibaud /Porsche Carrera/
4. Teilhol-Teilhol /Porsche Carrera/
5. Cudini-"Tilbert" /Volkswagen Golf GTI/
6. Mery-Lienere /Alpine Renault A 310 V6/

#### RAJD AUSTRII

W imprezie tej o współczynniku 2 miał początkowo wystartować Zanini, lecz zrezygnował, ale i tak obsada była dość inte-

resująca. Oprócz gospodarzy stawiły się m.in. ekipy z Włoch, RFN, Czechosłowacji i Węgier. Rajdu nie ukończył m.in. faworyt organizatorów Wittmann /Audi 80 GLE/, Pregliasco /Alfetta/, Kottulinsky /Audi 80 GLE/, Zwyciężył bez problemów Włoch "Lucky", a dopiero za jego plecami toczyła się zacięta walka o drugie miejsce.

1. "Lucky"-Pons /Fiat 131 Abarth/
2. Demuth-Fischer /Audi 80 GLE/
3. Haider-Pettermann /Opel Ascona/
4. Essig-Oberortner /Opel Kadett/
5. Bittner-Polak /Opel Kadett/
6. Ferjancz-Tandari /Renault 5 Alpine/
7. Havel-Kvaizar /Skoda 130 RS/
8. Sedivy-Janecek /Skoda 130 RS/

#### RAJD HISZPAŃSKI

Zanini praktycznie stracił już szanse na wyprzedzenie Kleinta w klasyfikacji mistrzostw Europy, ale na swoim terenie w imprezie o współczynniku 3 chciał dowieść, że nie jest gorszy od swego rywala w bezpośrednim pojedynku. Tymczasem obu konkurentów "pogodził" Jorge de Bagration - lider rajdowych mistrzostw Hiszpanii. Impreza rozgrywana była w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych /burze, deszcze i mgły/, toteż kierowcy jechali na granicy wytrzymałości swych pojazdów. Po pierwszym etapie Zanini był drugi, za Bagrationem, a przed Kleintem,

jednak później na skutek perypetii z samochodem spadł na trzecie miejsce. Kleint ukończył rajd na drugim miejscu i już definitywnie zapewnił sobie tytuł mistrza Europy kierowców na rok 1979.

W Rajdzie Hiszpańskim bardzo dobrze spisał się mistrz Polski na rok 1979 Błażej Krupa. W pewnym momencie zajmował on czwarte miejsce, tuż za wymienioną czołową trójką. Ostatecznie przyjechał na piątej pozycji, wyprzedzając m.in. bardzo dobrego Hiszpana Sallenta, najlepszych kierowców portugalskich Borgesa i Torresa oraz wysoko notowanego Belga Colsoula.

1. Bagration-Llopis /Lancia Stratos/
2. Kleint-Wanger /Opel Ascona/
3. Zanini-Sabater /Fiat 131 Abarth/
4. Augustin-Varela /Simca 1200 TI/
5. Krupa-Mystkowski /Renault 5 Alpine/
6. Munoz-Fernandez /Porsche 911 SC/
7. Sallent-Puvill /Opel Kadett GTE/
8. Borges-Bevilacqua /Opel Kadett GTE/
9. Colsoul-Lopez /Opel Kadett GTE/
10. Torres-Almeida /Ford Escort RS 2000/

#### RAJD ALGARVE

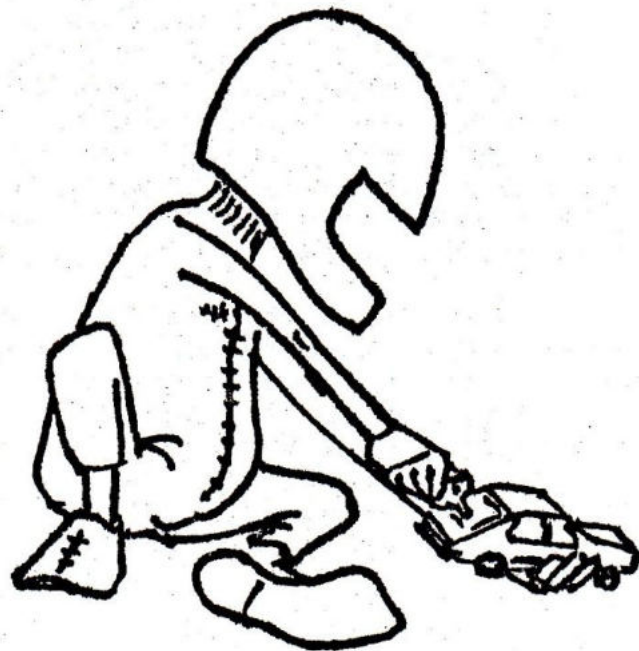
Była to przedostatnia impreza /współczynnik 2/ w programie eliminacji mistrzostw Europy 1979, ale miała ona przede wszystkim znaczenie dla kierowców por-

tugalskich walczących o krajowy prymat. Faworytami byli aktualny lider mistrzostw Portugalii Borges, wicelider Torres i ubiegłoroczny mistrz Silva, a ze skromnej grupki zagranicznych przeciwników zagrozić im mógł Sutton /Ford Escort/. Tymczasem wszyscy faworyci podpadali i nieoczekiwanie zwyciężył Schweizer z RFN prowadzący niemal od samego startu.

1. Schweizer-Thomas/Opel Kadett GTE/
2. Fontainhas-Seromenho /Ford Escort/
3. Roldeo-Marcelino /Seat 124/1800/
4. Santos-Alegria /Opel Kadett GTE/
5. Cabehadas-Conde /Ford Escort/
6. "Ojuara"-Branco /Ford Escort/

Nieoficjalna klasyfikacja mistrzostw Europy kierowców:

1. Kleint - 375 punktów, 2. Zanini - 301,
3. Coleman - 185, 4. Pregliasco - 170,
- 5-7. Airikkala, Beguin, Bettega - po 140,
8. Colsoul - 121, 9. Mouton - 102,
- 10-11. Rohrl i "Tony" - po 100...



Maus

