

PRZEGLĄD SPORTOWY



**ZAWSZE
W ŚRODĘ
MOTOPRZEGLĄD**

HISTORIA RAJDU WARSZAWSKIEGO



Zwycięzca IX i XVII Rajdu Warszawskiego - Maciej Stawowiak

Historia motoryzacji (automobilizmu) na ziemiach polskich jest ściśle związana ze sportem samochodowym. Już bowiem 85 lat temu - 4-5 lipca 1913 roku działacze Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego zorganizowali na terenie Kongresówki pierwszy samodzielny rajd polskich automobilistów. Na trasę liczącą 582 wiorsty (około 620 km), a prowadzącą z Warszawy przez Błonie, Łódź, Piotrków, Radom, Puławy, Lublin do Zegrza, wyruszyło 26 (niektóre źródła mówią o 16) aut. Zawody pod nazwą „Jazda Konkursowa Samochodowa” awizowane były jako **Automobilowy Rajd**

„Warszawski”. Na mecie najszybsze były dwa Mercedesy prowadzone przez Konstantego hr. Plater-Broela oraz Czesława hr. Raczyńskiego.

Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości nieomal natychmiast przystąpiono do reorganizacji istniejących stowarzyszeń automobilowych, w tym Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego. W jego miejsce w 1920 roku **powołany został Automobilklub Polski** z siedzibą w Warszawie. W tym samym roku został on przyjęty do Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych (A.I.A.C.R.) w Paryżu jako jedyny klub reprezentujący Polskę na arenie międzynarodowej. Automobilklub Polski od początku rozwija ożywioną działalność na polu sportowym.

Pierwszym, rozpoczynającym cykl rajdów „Warszawskich” - bo rozpoczynających się i kończących swój bieg w Warszawie - był zorganizowany przez AP Rajd Samochodowy rozegrany w dniach 23-25 lipca 1921 roku. Jego trasa wiodła z Warszawy do Białowieży i liczyła około 600 kilometrów. Na starcie stanęło zaledwie sześć samochodów. Zwyciężył inż. Tadeusz Heyne w samochodzie Dodge.

II „Warszawski” Rajd AP zorganizowany w roku 1922, obudził również pewne echa za granicą, gdyż wśród 9 załóg znalazły się 2 załogi austriackie. Trasa długości 874 km prowadziła z Warszawy przez Kielce, Kraków, Zakopane do Morskiego Oka i tą samą drogą z powrotem do Warszawy. Triumfowali Austriacy, trzecie miejsce wywalczył Polak Grabowski na samochodzie Fiat.

III „Warszawski” Rajd AP (1923 r.) był pierwszym w historii warszawskiego automobilizmu dużym rajdem okrężnym. Trasa długości około 1050 km, prowadziła z Warszawy przez Cieszyn, Zakopane, Lwów do Warszawy. W rajdzie wzięło udział 16 załóg, w tym 3 zagraniczne. Pierwsze miejsce ex aequo zajęli Liefeldt (Austro-Daimler) i czeski kierowca Siroucek (Praga).

IV „Warszawski” Rajd AP (1924 r.) zgromadził 24 samochody, w tym 6 prowadzonych przez kierowców zagranicznych. Trasa została przedłużona do 2500 km i prowadziła z Warszawy przez Zamość, Zakopane, Poznań, Puck z powrotem do Warszawy. Ponownie zwycięstwo odniósł H. Liefeldt (Austro-Daimler). Funkcję komandora pełnił Tadeusz Heyne.

V „Warszawski”, już **Międzynarodowy, Rajd AP** w 1925 r. stawiał zawodnikom bardzo trudne wymagania. Dystans 3680 km podzielono na 6 etapów. Trasa prowadziła z Warszawy przez Wilno, Tarnopol, Lwów, Kraków, Warszawę, Płock, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań i to po drogach o najrozmaitszej nawierzchni. Wystartowało 17 załóg. Wśród konkurentów po raz pierwszy w historii naszego automobilizmu znalazły się samochody polskiej konstrukcji i produkcji. Były to Ralf Stetysz i CWS. Zwyciężył Betaque przed Liefeldtem, obydwaj na samochodach Austro-Daimler. Komandorem był ponownie inż. Heyne.

VI „Warszawski” Międzynarodowy Rajd AP rozegrany został po rocznej przerwie w 1927 r. pod znakiem ścisłej współpracy z klubami terytorialnymi. Trasa podzielona na 6 etapów, wiodła przez miasta - siedziby poszczególnych klubów. Długość 2403 km. Startowały 24 załogi, w tym dwie zagraniczne. Zwyciężył S. Szwarcsztajn przed H. Liefeldtem w Austro-Daimlerach. Komandorem był J. Regulski.

VII „Warszawski” także Międzynarodowy Rajd AP (1928 r.) zorganizowany był pod hasłem „rajd po uzdrowiskach”. Dystans 3018 km podzielono na 6 etapów. Trasa wiodła z Warszawy przez Druskienniki, Łuck, Jaremcze, Krynicę, Busko do Warszawy. Na trasie znalazło się dość dużo trudnych dróg gruntowych. Zwycięzcą został Illiano na Fiacie, trzecim był Liefeldt. Komandorem był J. Regulski.

VIII „Warszawski” Międzynarodowy Rajd AP (1929 r.) zorganizowano jako „zagraniczny”, gdyż trasa jego biegła częściowo przez Czechy i Niemcy. Udział w rajdzie wzięło 25 załóg, w tym 10 zagranicznych. Zwyciężył A. Potocki (Austro-Daimler).

Następny **IX „Warszawski” Międzynarodowy Rajd AP** (1930 r.) charakteryzowała nowość w postaci zasad klasyfikacji samochodów. Komisja Sportowa AP postanowiła klasyfikować pojazdy wg ich ceny !!! Trasa prowadziła niezmiennie z Warszawy i kończyła się w stolicy. Uczestniczyły 24 załogi, w tym 4 osady zagraniczne. Pierwsze miejsce zajął M. Bitny-Szlachta w Fordzie.

Po przerwie spowodowanej światowym kryzysem ekonomicznym, AP wznowił organizację „Warszawskich” Rajdów w 1937 r. **X Rajd AP** (2672 km) prowadził z Warszawy przez Grudziądz, Gdynię, Bydgoszcz, Warszawę, Augustów, Grodno, Białowieżę, Częstochowę, Równicę, Szczerców, Łódź, Łowicz do Warszawy. Były to tzw. „pętle”, dla których wspólnym punktem była stolica. Na trasie kierowcy musieli odbyć próby: rozruchu silnika, szybkości górskiej, ruszanie z zimnym silnikiem, szybkości płaskiej oraz próbę zrywu i hamowania. Regulamin przewidywał podział samochodów na 6 klas wg pojemności silnika. W rajdzie wystartowały 24 załogi, w tym 7 zagranicznych, ukończyło rajd 19 załóg. Zawody były pierwszym dużym sukcesem **Polskiego Fiata 508**, na którym U. Siemiątkowski zajął drugie miejsce w klasie. Komandorem był J. Regulski.

XI „Warszawski” Międzynarodowy Rajd AP (1938 r.) odbył się na dystansie 3815 km jazdy okrężnej ze startem i metą w Warszawie. W rajdzie padł rekord uczestnictwa - 62 załogi (28 zagranicznych). Poza przejechaniem wyznaczonej trasy zawodnicy musieli odbyć szereg prób m. in. dwie próby szybkości płaskiej na dystansie jednego kilometra ze startu lotnego, próbę szybkości górskiej na pięciu kilometrach. W rajdzie tym zanotowano **sukces Fiatów 1100 - trzy pierwsze miejsca w klasie I**.

Nagrodę Ministra Spraw Wojskowych dla zwycięskiego zespołu fabrycznego zdobył **zespół Polskiego Fiata S. A.** w składzie: J. Ripper, R. Ghisalba i S. Pronaszko. Nagrodę Automobilklubu Polski dla najlepszego zespołu klubowego zdobył zespół AP: J. Ripper i R. Ghisalba na Fiatach oraz W. Kołaczkowski na Lancii Aprilla. Obowiązki komandora pełnił J. Regulski - ówczesny prezes Komisji Sportowej AP.

XII „Warszawski” Rajd AP (1939 r.) rozgrywany był o Wielką Nagrodę Polski. Trasę długości około **4500 km** podzielono na 4 etapy. Zgłosiło się 63 załogi, wystartowało tylko 38, w tym 5 zagranicznych (nie przybyły na start głównie załogi niemieckie). Rajd ten był w międzywojennej historii Automobilklubu jedną z najtrudniejszych imprez, między innymi dlatego, że trasa prowadziła często po bezdrożach, po bagnistych i piaszczystych drogach nieutwardzonych. Trudom tego Grand Prix bardzo dzielnie podołały **Fiaty, które w klasie I (1200 ccm) podtrzymały swoją supremację**. W klasyfikacji zespołów fabrycznych zwyciężył niespodziewanie drugi zespół Chevroleta. Zawody prowadził J. Regulski.

Tą aktywną i dobrze rozwijającą się działalność sportową Automobilklubu Polski przerwała w 1939 roku wojna.

W rok po jej zakończeniu, z inicjatywy pozostałych przy życiu, dawnych działaczy Automobilklubu Polski nastąpiło reaktywowanie działalności klubu. Już w tym samym roku rozegrany został pierwszy po wojnie Rajd Samochodowy AP (w kolejności **XIII „Warszawski” Rajd AP**), a w 1948 roku - kolejny **XIV Międzynarodowy Rajd AP**.

Po 1950 roku, kiedy to powstał **Polski Związek Motorowy**, jeszcze dwa razy starty rajdów następowały z **Warszawy**, aby potem przejść kolejno do Łodzi, Krakowa i Wrocławia jako Międzynarodowe Rajdy Samochodowe PZM, a następnie od 20 edycji zwane „**Rajdem Polski**”.

Dzięki reaktywowaniu przez dawnych działaczy Automobilklubu Polski w 1957 roku, w Warszawie Automobilklubu o nazwie **Warszawski** - **wystartował w 1962 roku z Warszawy kolejny rajd już oficjalnie**



M. Variselle XII Rajd Warszawski

nazwany **Rajdem Warszawskim** - jako 7. eliminacja R.S.M.P. Oznaczony został symbolem I, bowiem musieliśmy odciąć się od przeszłości. Na starcie stanęło 37 załóg, do mety dojechało 31. W klasyfikacji generalnej zwyciężył **A. Wędrychowski** i **A. Zieliński** w Renault Dauphine. W poszczególnych klasach najlepszymi okazali się: J. Pacanowski - T. Połczyński (Mikrus), A. Wędrychowski - A. Zieliński (Renault), W. Klonowiecki - E. Opaliński (Wartburg), A. Kozłowski - J. Kutnik (Skoda Octavia), J. Kuczera - A. Weiner (Skoda TS), J. Konarzewski - S. Milczarek (Warszawa M20), K. Komornicki - J. Puchalski (DKW Junior), oraz K. Frank - M. Wachowski (Volvo). W klasyfikacji zespołowej Automobilklub Warszawski wyprzedził Automobilkluby: Lubelski, Krakowski i Białostocki.

II Rajd Warszawski odbył się w kwietniu 1963 roku. Tym razem na starcie stanęło 31 załóg. Walka na trasie była interesująca, ale ponownie najlepszym samochodem okazał się Renault Douphine. Jadący w klasie 850 ccm **A. Wędrychowski** nie dał rywalom szans zdobywając (**wraz z J. Wędrychowską**), Puchar PZM. W punktacji zespołowej AK Lubelski wyprzedził AK Warszawski. Metę osiągnęło 21 załóg, a swoje klasy wygrali tacy zawodnicy jak: J. Kurpiński, E. Opaliński, A. Kozłowski, M. Varisella i F. Postawka.

III Rajd Warszawski rozegrany został w dniach 17-18 października 1964 roku. Podobnie jak rok wcześniej zawody nie były zaliczane do klasyfikacji Mistrzostw Polski - stanowiły jedynie eliminację Mistrzostw Okręgu Warszawskiego.

Swój trzeci sukces zanotował **A. Wędrychowski**. Tym razem zgłosił się w kategorii II w klasie 1000 ccm, choć na tym samym Renault. Jadąc z **B. Pakulską** uzyskiwał najlepsze czasy na odcinkach specjalnych. Udany start zanotowali E. Pach i St. Dalka w Skodzie Octavii, którzy wygrali klasę IV.

IV Rajd Warszawski również stanowił eliminację Mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Odbył się w dniach 16-17 października 1965 roku. Wystartowało 30 załóg, z których 9 nie dotarło do mety. Bardzo dobrze radził sobie na trasie **R. Mucha**, jadący **Fiatem 1500** z **L. Jaworowiczem**. Wygrali zawody pewnie, wyprzedzając J. Wolskiego i G. Nowaka w Trabancie. W swoich klasach najlepsi byli ponadto: E. Pach i A. Komorowski (VW 1200) oraz S. Wyka i M. Wyka (Syrena).



G. Stapelare / F. Freussen - XVI Rajd Warszawski

V Rajd Warszawski odbył się po rocznej przerwie: 21-23 kwietnia 1967 roku. Ranga imprezy wzrosła - stała się bowiem eliminacją Mistrzostw Polski.

W klasyfikacji generalnej zwyciężyli **R. Nowicki** i **A. Stapiński** w Zastawie 750 przed St. Dalką i E. Wojtowiczem (VW 1200). Zespołowo AK Wielkopolski wyprzedził AK Warszawski i AK Śląski.

VI Rajd Warszawski odbywał się o nagrodę im. Zbigniewa Maślankiewicza. W dniach 30 listopada - 1 grudnia 1968 roku było na trasie aż 70 załóg. Znakomicie spisał się za kierownicą Fiata 850 **R.**

Żyszkowski mający za pilota **T. Kurmanowicza**. Zawodnik AK Warszawskiego pokonał rywali dysponujących mocniejszymi autami (m. in. NSU Prinz, Fiat 124 czy Porsche 912). Rajd ukończyło 40 załóg.

VII Rajd Warszawski odbył się w dniach 8-9 października 1969 roku. Spośród 23 załóg najszybsi okazali się **K. Rogalski** i **W. Dąbrowski** w Fiacie 124. Puchar im. Z. Maślankiewicza zdobyli J. Bachtin i P. Mystkowski, którzy jechali Trabantem 601. Zespołowo triumfował Automobilklub Warszawski. Rajd ukończyło 19 załóg.

VIII Rajd Warszawski (7-8 listopada 1970 r.), po przerwie znów stał się eliminacją Mistrzostw Polski. Stąd



M. Bublewicz / R. Żyszkowski XXI Rajd Warszawski

XXV RAJD WARSZAWSKI

do stolicy zjechało 45 najlepszych załóg. W klasyfikacji generalnej **M. Varisella** i **E. Bogusławski** w Syrenie pokonali L. Lattariego i F. Aromańskiego w Alfa Romeo. Do mety dojechało 35 samochodów.

IX Rajd Warszawski odbył się w dn. 5-7 listopada 1971 roku i stanowił 6 eliminację mistrzostw kraju. Patronat nad zawodami objęła Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, stąd w nazwie przybył człon: „Polskiego Fiata”.

Walka o zwycięstwo pomiędzy 49 załogami była zacięta, ale wzięły w niej udział jedynie Fiaty 125p.

Ostatecznie puchary zdobyli **M. Stawowiak** i **D. Mydlarski**, którzy wyprzedzili W. Markowskiego i W. Kalinę oraz A. Jaroszewicza i T. Ciecierzyńskiego. Zawody ukończyły 24 samochody.

X jubileuszowa edycja rajdu otrzymała nazwę - **Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata”**. Stało się to za sprawą załóg, które przybyły



Zwycięzca XXIII Rajdu Warszawskiego A. Jaroszewicz

do Polski z zagranicy. Impreza odbyła się w dniach 10-12 listopada 1972 r. Spośród 56 załóg, które wystartowały, do mety dotarło tylko 17.

Zwyciężył **R. Mucha** z **R. Żyszkowskim** przed A. Jaroszewiczem z A. Szulcem oraz M. Stawowiakiem z J. Czyżykiem (wszyscy na Fiatach 125p).

XI Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” odbył się w dniach 9-11 listopada 1973 roku. Podobnie jak rok wcześniej okazał się trudnym - wystartowało 65 załóg, metę osiągnęło 28. Tym razem nie wygrała załoga fabryczna z Żerania. Triumfowali bowiem **L. Lattari** i **J. Różański** w Alfa Romeo GTV 2000.

XII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” po raz pierwszy wygrał zawodnik zagraniczny. Był nim **M. Rausch** z Niemiec, którego pilotem był **J. Sypniewski**. Jechali oni BMW 2002 Turbo. Najlepszą z polskich



1976 - XIV Rajd Warszawski
Puchar wręcza Jerzy Bielecki dyrektor FSO

załóg okazali się **L. Lattari** i **M. Szramowski** w Alfa Romeo GTV, którzy zajęli trzecie miejsce. Spośród 90 załóg do mety dojechało 54.

XIII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata”, który odbył się w dn. 7-9 listopada 1975 roku okazał się szczęśliwy dla naszych zawodników. Najlepszymi w gronie 96 załóg, które wystartowały okazali się **A. Jaroszewicz** i **R. Żyszkowski** w Fiacie Abart 124. W pierwszej trójce znalazło się ponadto jeszcze dwóch polskich kierowców: M. Stawowiak i W. Groblewski. Rajd ukończyło 73 auta.

XIV Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” zyskał wysoką rangę - stanowił bowiem eliminację Mistrzostw Europy. Zawody odbyły się w dniach 5-7 listopada 1976 roku. Na starcie stanęły 82 załogi, z których 42 dotarły do mety. Walka o zwycięstwo toczyła się pomiędzy **T. Ciecierzyńskim** i **J. Różańskim** oraz J. Landsbergiem i M. Muszyńskim. Ci drudzy otrzymali jednak punkty karne i ostatecznie Fiat 125p 1600 okazał się lepszy od Renault 5 TS.

XV Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata”, stanowiący eliminację Mistrzostw Europy i Mistrzostw Polski odbył się w dniach 4-6 listopada 1977 r. Tym razem załoga w



1977 - XV Rajd Warszawski
Puchar wręcza Roman Pijanowski prezes Z.G. PZM

XXV RAJD WARSZAWSKI

Renault powetowała sobie porażkę z przed roku. Jadący 5 Alpine Francuzi **G. Fraquelin** i **J. Delaval** pokonali M. Bublewicza i W. Grabarczyka w Fiacie 125p 1600. Do mety dojechało 58 załóg spośród 93, które wystartowały.

XVI Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” odbył się w 1978 roku i był eliminacją Mistrzostw Europy. Tym razem nasze załogi nie były w stanie pokonać gości. W zawodach zwyciężyli bowiem **G. Staepelaere** i **F. Frenssen** w Fordzie Escorcie RS.

XVII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” (1979 r.) był ponownie eliminacją Mistrzostw Europy z kolejnie wyższym współczynnikiem. I choć do naszego kraju przyjechało kilku bardzo znanych zawodników zagranicznych, to jednak powody do radości mieli nasi kibice. Zwycięstwo odnieśli bowiem **M. Stawowiak** i **J. Różański** w Polonezie 2000.

XVIII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata”, który odbył się w 1980 roku zamknął chlubną historię - po raz ostatni (jak dotychczas) zawody posiadały status eliminacji Mistrzostw Europy. Tłumy kibiców obserwowały znakomitą jazdę **B. Beguina** i **J. Lenne**, których Porsche jako pierwsze wjechało na podium - metę rajdu.



Załoga Robert Herba, Andrzej Górski

XIX Rajd Warszawski FSO odbył się po pięcioletniej przerwie dzięki staraniom ówczesnego prezesa Automobilklubu Warszawskiego J. Modeckiego, on też był komandorem imprezy, która miała miejsce w dniach 18-19 października 1985 roku. Zgłosiło się 79 kierowców. Trasa liczyła 22 odcinki specjalne zlokalizowane głównie w okolicach Nowego Miasta Lubawskiego i Dąbrówna. Zwyciężyli **A. Koper** i **K. Gęborys**.

XX jubileuszowy Międzynarodowy Rajd Warszawski - Castrol odbył się w dniach 24-26

października 1986 roku. Trasa została nieco zmodyfikowana, choć również większość z 26 odcinków specjalnych rozegrano na północy. Rajd zakończył się niespodzianką. Główną nagrodę - samochód - otrzymał **M. Kostrzak** i **M. Augustyn**, którzy jechali Toyotą. Faworyci Koper i Bublewicz odpadli na skutek defektów.

XXI Międzynarodowy Rajd Warszawski (1987 r.) wiódł ze stolicy do Olsztyna. Zwyciężyli reprezentanci OBR FSO **M. Bublewicz** i **R. Żyszkowski** w Polonezie 2000.

XXII Międzynarodowy Rajd Warszawski rozegrano w październiku 1988 roku. Po raz pierwszy trasa zawodów przebiegała blisko stolicy, a przeważały nawierzchnie szutrowe. Wystartowało 87 załóg, do mety dojechało zaledwie 25. Po raz drugi z rzędu najlepszym okazał się **M. Bublewicz** tym razem z **J. Wypychem** w Maździe 323.

XXIII Międzynarodowy Rajd Warszawski który miał miejsce w 1989 roku także przebiegał w pobliżu Warszawy, a odcinki specjalne rozgrywane były na nawierzchni szutrowej. Imprezę wygrali **M. Krochulec** z **M. Kusiakiem** w Maździe 323.

XXIV Rajd Warszawski po siedmioletniej przerwie odbył się w dniach 4-5 grudnia 1997 roku. Powrót rajdu zawdzięczać należy w głównej mierze **Józefowi Modeckiemu** - prezesowi Automobilklubu Polski.

Rajd miał charakter towarzyski. Na starcie stanęło 21 załóg, do mety dojechało 12, nastąpiło kolejne reaktywowanie rajdu. Zwyciężyli **P. Świeboda** z **K. Winkowskim** w Mitsubischi Lancer.



Wieloletni prezes A.P. Józef Modecki w czasie spotkania z prezydentem RP Ryszardem Kaczorowskim



Zwycięzca z 1997 roku Piotr Świeboda

*Opracowanie na podstawie materiałów
Tadeusza Grabowskiego
Jan Bronikowski
Andrzej Karaczun*

XXV RAJD WARSZAWSKI

ZWYCIĘZCY I KOMANDORZY RAJDU WARSZAWSKIEGO

- | | | |
|-------|---|------------------|
| I | 1962 r. A. Wędrychowski / A. Zieliński (Renault Dauphine) | J. Zabokrzecki |
| II | 1963 r. A. Wędrychowski / J. Wędrychowska (Renault Dauphine) | Z. Maślankiewicz |
| III | 1964 r. A. Wędrychowski / B. Pakulska (Renault Dauphine) | Z. Luszczyński |
| IV | 1965 r. R. Mucha / L. Jaworowicz (Fiat 1500) | A. Zaleski |
| V | 1967 r. R. Nowicki / A. Stapiński (Zastawa 750) | W. Żmigrodzki |
| VI | 1968 r. R. Żyszkowski / T. Kurmanowicz (Fiat 850) | W. Żmigrodzki |
| VII | 1969 r. K. Rogalski / W. Dąbrowski (Fiat124) | J. Zabokrzecki |
| VIII | 1970 r. M. Varisella / E. Bogusławski (Syrena 104) | A. Wędrychowski |
| IX | 1971 r. M. Stawowiak / D. Mydlarski (Polski Fiat 125p) | J. Bronikowski |
| X | 1972 r. R. Mucha / R. Żyszkowski (Polski Fiat 125p) | J. Bronikowski |
| XI | 1973 r. L. Lattari / J. Różański (Alfa Romeo GTV 2000) | J. Bronikowski |
| XII | 1974 r. H. Rausch / J. Sypniewski (BMW 2002 Turbo) | J. Bronikowski |
| XIII | 1975 r. A. Jaroszewicz / R. Żyszkowski (Fiat Abarth 124 Spider) | J. Bronikowski |
| XIV | 1976 r. T. Ciecierzyński / J. Różański (Polski Fiat 125p 1600) | J. Bronikowski |
| XV | 1977 r. C. Freqvelin /J. Delaval (Renault 5 Alpine) | J. Bronikowski |
| XVI | 1978 r. G. Staepelaere / F. Frenssen (Ford Escort RS) | J. Bronikowski |
| XVII | 1979 r. M. Stawowiak / J. Różański (Polonez 2000) | J. Bronikowski |
| XVIII | 1980 r. B. Beguin / J. Lenne (Porsche 911 SC) | J. Bronikowski |
| XIX | 1985 r. A. Koper / K. Gęborys (Renault 11 Turbo) | J. Modecki |
| XX | 1986 r. M. Kostrzak / M. Augustyn (Toyota Corolla) | J. Płucienniczak |
| XXI | 1987 r. M. Bublewicz / R. Żyszkowski (Polonez 2000) | W. Śniady |
| XXII | 1988 r. M. Bublewicz / J. Wypych (Mazda 323 4 WD Turbo) | J. Bartoś |
| XXIII | 1989 r. M. Krochulec / M. Kusiak (Mazda 323 4 WD) | J. Bartoś |
| XXIV | 1997 r. P. Świeboda / K Winkowski (Mitsubishi Lancer) | J. Bartoś |
| XXV | 1998 r. | J. Bronikowski |