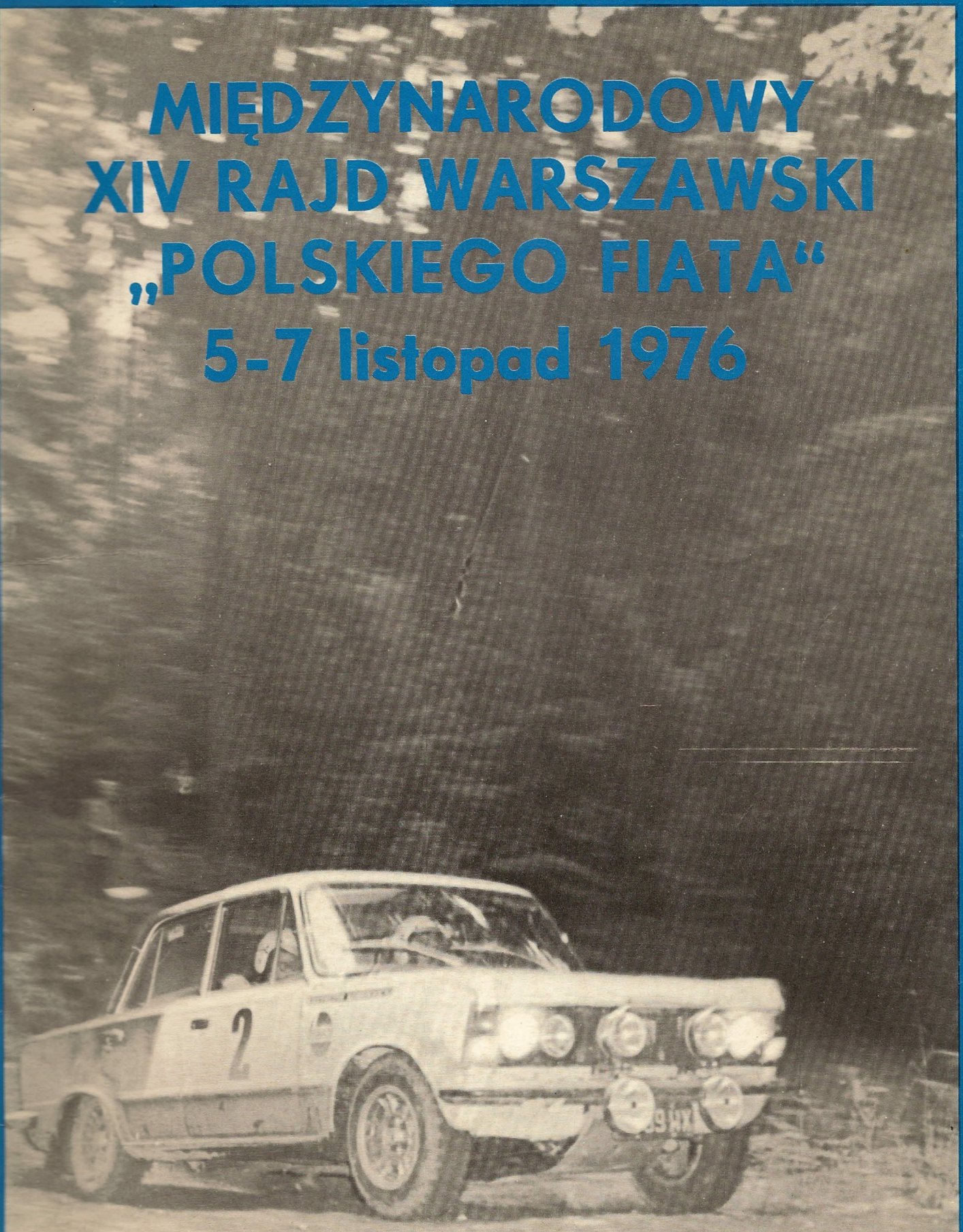
MIĘDZYNARODOWY XIV RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA“

5-7 listopad 1976



INFORMATOR

MIĘDZYNARODOWY XIV RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA" 5–7 listopada 1976 rok

INFORMATOR



Eliminacja:

Rajdowych Samochodowych
Mistrzostw Europy
Kierowców

Rajdowych Samochodowych
Mistrzostw Polski

Międzynarodowy XIV Rajd Warszawski

„Polskiego Fiata"

POD WYSOKIM PROTEKTORATEM
PREZESA RADY MINISTRÓW

PIOTRA JAROSZEWICZA

KOMITET HONOROWY

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU HONOROWEGO

TADEUSZ WRZASZCZYK

WICEPREZES RADY MINISTRÓW

CZŁONKOWIE KOMITETU HONOROWEGO

GENERAŁ DYWIZJI

WOJCIECH BARAŃSKI

DOWÓDCA POMORSKIEGO OKRĘGU WOJSKOWEGO

MARIAN DOMAGAŁA

NACZELNY DYREKTOR UBEZPIECZEŃ I REASEKURACJI „WARTA" S.A.

ZYGMUNT DROZDA

NACZELNY DYREKTOR PRZEDSIĘBIORSTWA HANDLU ZAGRANICZNEGO „POL-MOT"

GENERAŁ BRYGADY

ANTONI FRYDEL

KOMENDANT STOŁECZNY MILICJI OBYWATELSKIEJ

LUCJAN JASKÓLSKI

NACZELNY DYREKTOR ZJEDNOCZENIA PRZEMYSŁU ELEKTRONICZNEGO „UNITRA"

ANDRZEJ JEDYNAK

PODSEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO

BOLESŁAW KAPITAN

PRZEWODNICZĄCY GŁÓWNEGO KOMITETU KULTURY FIZYCZNEJ I TURYSTYKI

LEON KŁONICA

I SEKRETARZ KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO PZPR W OLSZTYNIE

ALEKSANDER KOPEĆ

MINISTER PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO

ANDRZEJ KRATERSKI

I SEKRETARZ KOMITETU FABRYCZNEGO PZPR
FABRYKI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

WŁADYSŁAW LEONHARD

NACZELNY DYREKTOR OLSZTYŃSKICH ZAKŁADÓW OPON SAMOCHODOWYCH
„STOMIL" W OLSZTYNIE

ZDZISŁAW LUCIŃSKI

I SEKRETARZ KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO PZPR W CIECHANOWIE

JERZY MAJEWSKI

PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

ZBIGNIEW MASŁOWSKI

NACZELNY DYREKTOR PAŃSTWOWEGO ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ

ZYGMUNT NAJDOWSKI
I SEKRETARZ KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO PZPR W TORUNIU

HENRYK OLEJNICZAK
NACZELNY DYREKTOR ZJEDNOCZENIA PRZEMYSŁU GUMOWEGO „STOMIL"

GENERAŁ DYWIZJI
WŁODZIMIERZ OLIWA
DOWÓDCA WARSZAWSKIEGO OKRĘGU WOJSKOWEGO

ZBIGNIEW PAPLIŃSKI
PREZES RADY GŁÓWNEJ AUTOMOBILKLUBÓW I KLUBÓW CZŁONKÓW ZWYCZAJNYCH PZM

TADEUSZ PIERZCHALSKI
PRZEWODNICZĄCY RADY ROBOTNICZEJ FABRYKI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

EDWARD PIETRZAK
I ZASTĘPCA DYREKTORA NACZELNEGO FABRYKI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

ROMAN PIJANOWSKI
PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

SERGIUSZ RUBCZEWSKI
WOJEWODA WOJEWÓDZTWA OLSZTYŃSKIEGO

GENERAŁ BRYGADY
JAN SIUCHNIŃSKI
DOWÓDCA NADWIŚLAŃSKICH JEDNOSTEK MSW

PUŁKOWNIK
MICHAŁ SYCZEWSKI
DYREKTOR BIURA RUCHU DROGOWEGO KOMENDY GŁÓWNEJ MO

MACIEJ SZCZEPAŃSKI
PRZEWODNICZĄCY KOMITETU D/S RADIA I TELEWIZJI

GENERAŁ BRYGADY
WŁADYSŁAW SZYMŁOWSKI
SZEF SŁUŻBY CZOŁGOWO-SAMOCHODOWEJ MON

JAN TRZYTARSKI
WOJEWODA WOJEWÓDZTWA TORUŃSKIEGO

JERZY WIERZCHOWSKI
WOJEWODA WOJEWÓDZTWA CIECHANOWSKIEGO

ADAM WOLSZCZAK
DYREKTOR WARSZAWSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA CPN

Organizator
Automobilklub Warszawski
JÓZEF MODECKI
Prezes

Patronat
Fabryka Samochodów Osobowych
JERZY BIELECKI
Dyrektor Naczelny

KOMITET ORGANIZACYJNY

ZESPÓŁ KOMISARZY SPORTOWYCH

– Przewodniczący – Henryk RUCIŃSKI
– Z-ca Przewodniczącego – Mieczysław GRZEGORCZYK
– Sekretarz – Edward OPALIŃSKI

KIEROWNICTWO RAJDU

Komandor	– Jan BRONIKOWSKI
V-Komandor	– Kazimierz KORCZYŃSKI
V-Komandor	– Jerzy SZYMANIAK
V-Komandor	– Andrzej GIEYSZTOR
Biuro Rajdu	– Wiesław SULIŃSKI – Henryk MARUCHA
Sekretariat	– Anna GRABOWSKA-ŻRÓBIK
Kierownik Propagandy	– Krystyna GOTT
Kierownik Finansowy	– Barbara MAŁCZYŃSKA
Koordynator Finansowy	– Jerzy LUDWICZAK
Gospodarz Rajdu	– Zdzisław KLEPCZYŃSKI
Biuro Prasowe	– Stefan WYSOCKI – Krzysztof PANUFNIK
Kierownik Trasy	– Tadeusz GROCHOWSKI
Z-ca Kierownika	– Andrzej ZALESKI
Kierownik Rejonu Warszawa	– Jerzy MORYCZ
Kierownik Rejonu Ciechanów	– Marek HOŁOWNIA
Kierownik Rejonu Olsztyn	– Romuald KAMIŃSKI
Komisja Techniczna	– Stanisław NIZIO – Andrzej KOPESTYŃSKI
Kierownik Startu i Mety	– Janusz WACHOWIAK
Kierownik PKC i PKP	– Bohun ZWOLIŃSKI
Kierownik Os-ów	– Jan CICHY
Kierownik prób Sw	– Longin BIELAK
Kierownik Parku Maszyn	– Maciej GLOEH
Chronometraż	– Stanisław CZARNEK
Łączność	– Roman MICKIEWICZ – Wojciech CARZASTY
Komisja Obiczeń	– Włodzimierz BATIJEWSKI
Kierownik Transportu	– Stanisław WIERZBA
Kierownik Gospodarczo-Sprzętowy	Kazimierz KRAKÓW – Andrzej STAPIŃSKI
Lekarz Zawodów	– Kazimierz ZIÓŁKOWSKI – Leszek BORKOWSKI
Komisja Nagród	– Tadeusz PISKORSKI



mgr inż. Jerzy Bielecki

DYREKTOR NACZELNY
FABRYKI SAMOCHODÓW
OSOBOWYCH

W roku bieżącym Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu obchodzi swoje 25-lecie. Nie sposób nie podkreślić w tej długiej historii, że już od początku sport automobilowy odgrywał ważną rolę w tym wielkim zbiorowisku produkcyjnym.

Pierwsze nieśmiałe starty na samochodach M-20 Warszawa, późniejsze na Syrenach — nawet w długich rajdach za granicami naszego kraju były z ogromnym napięciem śledzone przez załogę Fabryki. Nazwiska: Marian Zatoń, Marian Repeta, Stanisław Wierzba, Marek Varisella były na równi znane sympatykom sportu jak inne słynne nazwiska zawodników innych dyscyplin.

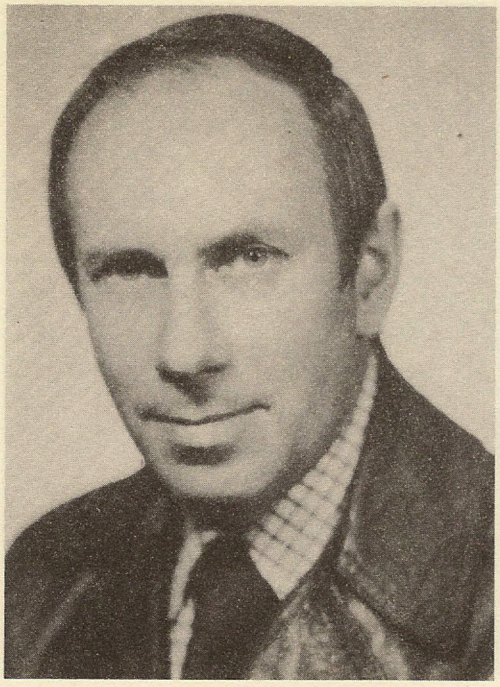
Suma tych doświadczeń, grono entuzjastów, przychylność Dyrekcji i Rady Robotniczej FSO oraz Władz Resortu doprowadziły do utworzenia Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych.

Sukcesy Zespołu Fabrycznego Polskiego Fiata w ubiegłych latach, zdobyte doświadczenia sportowe i techniczne w licznych startach doprowadziły do podjęcia przez Dyrekcję Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Osobowych decyzji o opracowaniu i budowie polskiego samochodu sportowego, który skutecznie mógłby konkurować w międzynarodowych imprezach samochodowych.

Temu celowi w roku przyszłym ma służyć większość wysiłków i środków będących w dyspozycji Ośrodka.

Ubiegłoroczny sukces Andrzeja Jaroszewicza oraz tegoroczne wyniki które stawiają zawodników z Zespołu Fabrycznego w rzędzie najlepszych kierowców Europy napawają optymizmem — ale nie zapeszajmy.

Mamy nadzieję, że połączenie wysiłków kadry technicznej oraz zawodników da pozytywne rezultaty.



inż. Jan Bronikowski

KOMANDOR
MIĘDZYNARODOWEGO
XIV RAJDU WARSZAWSKIEGO
„POLSKIEGO FIATA"

Szerokiej Drogi!

Międzynarodowy XIV Rajd Warszawski „Polskiego Fiata" organizowany tradycyjnie przez Automobilklub Warszawski, w tym roku odbędzie się pod wysokim protektoratem prezesa Rady Ministrów PRL — Piotra Jaroszewicza.

Przewodnictwo Komitetu Honorowego tej wielkiej imprezy samochodowej objął wiceprezes Rady Ministrów Tadeusz Wrzaszczyk.

Tegoroczny Rajd będący eliminacją rajdowych samochodowych mistrzostw Europy kierowców oraz ostatnią eliminacją Mistrzostw Polski 1976 r. rozegrany zostanie podobnie jak w latach ubiegłych pod patronatem obchodzącej swoje 25-lecie istnienia Fabryki Samochodów Osobowych [illegible] osobiste zaangażowanie naczelnego dyrektora FSO Jerzego Bieleckiego w organizację tej wielkiej imprezy, jak również ofiarność wypróbowanych działaczy Automobilklubu Warszawskiego gwarantują sprawny przebieg rajdu, który stwarza polskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu szerokie możliwości reklamowe i doświadczalne. Impreza podobnie jak w latach ubiegłych będzie pełnym przeglądem produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Mając na uwadze fakt, że Rajd Warszawski Polskiego Fiata cieszy się stale wzrastającym zainteresowaniem i frekwencją wśród znanych zawodników zagranicznych i krajowych — organizator zwrócił szczególną uwagę na atrakcyjność prób sportowych, zwiększając jednocześnie ich ilość. Jednocześnie pętlicowy, powtarzalny układ, technicznie trudnej trasy gwarantuje maksymalne bezpieczeństwo na drogach publicznych oraz pozwala kierowcom wykazać swoje umiejętności w czasie sportowej rywalizacji.

Prawidłowe przeprowadzenie tej priorytetowej imprezy sportu samochodowego w naszym kraju nie byłoby możliwe bez tradycyjnej, cennej współpracy organów Milicji Obywatelskiej i Wojska Polskiego, które przez swoje jednostki specjalistyczne zabezpieczają trasę oraz środki łączności nieodzowne dla potrzeb rajdu.

Stoimy w przededniu wielkiej imprezy rajdowego sportu samochodowego, stanowiącej trudny egzamin dla zawodników i organizatorów.

Jestem przekonany, że wspólny wysiłek wypróbowanych działaczy automobilklubów i pracowników Fabryki Samochodów Osobowych, ich społeczne zaangażowanie przy organizacji Międzynarodowego XIV Rajdu Warszawskiego „Polskiego Fiata", pozwoli na przeprowadzenie imprezy z najlepszymi rezultatami sportowymi i organizacyjnymi.

Życzę zawodnikom sukcesów w sportowej walce, organizatorom zadowolenia z dobrze spełnionego obowiązku społecznego, obserwatorom dużych emocji sportowych.

Do zobaczenia na starcie i mecie
Międzynarodowego XIV Rajdu Warszawskiego
„Polskiego Fiata"

Jan Bronikowski
Komandor

HISTORIA MIĘDZYNARODOWYCH RAJDÓW WARSZAWSKICH

Długa i wieloletnia jest historia rajdów warszawskich, gdyż sięga aż roku... 1913. Oto w dniach 4–5 lipca 1913 r. na trasie długości ok. 600 km z Warszawy przez Błonie, Piotrków, Puławy, Lublin do Zgierza, rozegrano pierwszy w historii polskiego automobilklubu rajd, który nazwano „Automobilowy Rajd Warszawski". Wzięło w nim udział 16 samochodów. Rajd zorganizowało Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego z siedzibą w Warszawie, stanowiące w tym czasie – w sensie międzynarodowym – oddzielny klub. Taki był początek.

Po odzyskaniu niepodległości natychmiast przystąpiono do reorganizacji Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego. W roku 1920 powstaje „Automobilklub Polski" z siedzibą w Warszawie i niebawem uzyskuje przyjęcie do Międzynarodowego Związku Klubów Uznanych (A.I.A.C.R.) w Paryżu.

Dało to warszawskim automobilistom asumpt do zorganizowania pierwszego w historii Warszawskiego Rajdu Samochodowego. Odbył się on w dniach 23-25 lipca 1921 r. Startowało tylko 6 załóg, a trasa ok. 600 km prowadziła z Warszawy do Białowieży i z powrotem. Zwyciężył inż. Tadeusz Heyne na samochodzie Dodge.

* * *

II Rajd Warszawski zorganizowany w roku 1922, obudził również pewne echo za granicą, gdyż wśród 9 załóg znalazły się 2 załogi austriackie.

Trasa długości 874 km prowadziła w trzech etapach z Warszawy przez Kielce, Kraków, Zakopane do Morskiego Oka i tą samą drogą z powrotem do Warszawy. Triumfowali Austriacy: Lorenz na samochodzie Steyr przed Siercke na samochodzie tejże marki. Trzecie miejsce wywalczył Polak Grabowski na samochodzie Fiat. Dopiero czwarty był słynny w latach późniejszych znakomity kierowca, pogromca rekordów szybkości, inż. Liefeldt na samochodzie Opel.

* * *

III Rajd Warszawski odbył się w dniach 15–22 czrwca 1923 r. Był to pierwszy w historii warszawskiego automobilizmu duży rajd okrężny. Trasa długości ok. 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: inż. Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler i czeski kierowca Siroucek na samochodzie Praga.

* * *

IV Rajd Warszawski, rozegrany w dniach 7–12 lipca 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 i z powrotem do Warszawy. Zawody ukończyło 20 załóg, przy czym wszystkie z punktami karnymi. Ponowne zwycięstwo odniósł inż. Liefeldt (Austro-Daimler), który otrzymał tylko 1 punkt karny. Funkcję komandora pełnił inż. Tadeusz Heyne.

* * *

V Międzynarodowy Rajd Warszawski Automobilklubu Polskiego, który odbył się w dniach 4–11 lipca 1925 r. stawiał już zawodnikom bardzo trudne wymagania. Dystans 3680 km podzielono na 7 etapów. Trasa prowadziła z Warszawy przez Wilno, Tarnopol, Lwów, Kraków, Warszawę, Płock, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań do Warszawy. Prowadziła więc niemal dookoła Polski i to po drogach o najrozmaitszej nawierzchni. Wystartowało 17 załóg. Wśród konkurentów po raz pierwszy w historii naszego automobilizmu znalazły się samochody polskiej produkcji i konstrukcji: dwa wozy Ralf Stetysz i jeden wóz C.W.S. (Centralne Warsztaty Samochodowe). Dwa samochody prowadzone były przez kierowców zagranicznych. A oto wyniki:

1. Betague (Austro-Daimler)
2. Liefeldt (Austro-Daimler)
3. Almasy (Steyr)

Komandorem był ponownie inż. Heyne.
W roku 1926 Warszawski Rajd Międzynarodowy, zaprojektowany jako impreza polsko-czechosłowacka, nie doszedł do skutku.

* * *

VI Międzynarodowy Rajd Warszawski, rozegrany w dniach 5–10 czerwca 1927 r. odbył się pod znakiem ściślejszej współpracy klubów terytorialnych. Trasa podzielona na sześć etapów, wiodła przez siedziby poszczególnych klubów, a prowadziła z Warszawy przez Bydgoszcz, Gdynię, Poznań, Katowice, Kraków i Zakopane do Lwowa. Długość 2403 km. Startowały 24 załogi, w tym dwie zagraniczne. Wyniki:

1. Stanisław Szwarcsztajm (Austro-Daimler)
2. Liefeldt (Austro-Daimler)
3. Jan Ripper (Lancia)

Komandor: Janusz Regulski

* * *

VII Warszawski Rajd Międzynarodowy zorganizowany pod hasłem: „Rajd po uzdrowiskach". Dystans 3018 km podzielono na sześć etapów. Rajd odbył się w dniach 17–24 czerwca 1928 r. na trasie: Warszawa, Druskieniki, Łuck, Jaremcze, Krynica, Busk, Warszawa. Na trasie znalazło się dość dużo trudnych do przejazdów dróg gruntowych.

Startowało 28 załóg, w tym sześć zagranicznych. Rajd przyniósł duży sukces Fiatom. Wyniki:

1. Illiano (Fiat)
2. Schönfeld (Steyr)
3. Liefeldt (Austro-Daimler)
4. Rahnenfeld (Fiat)
5. Perczyński (Fiat)

Komandor: Janusz Regulski.

* * *

VIII Warszawski Międzynarodowy Rajd A.P. zorganizowano jako rajd „zagraniczny", gdyż trasa jego częściowo biegła przez

Czechosłowację i Niemcy. Impreza odbyła się w dniach 16–23 czerwca 1929 r. Trasa wiodła z Warszawy przez Lwów, Nowy Sącz, Opawę, Pragę dalej przez terytorium niemieckie oraz Poznań, Gdynię, Grudziądz do Warszawy. Udział w rajdzie wzięło 25 załóg, w tym dziesięć zagranicznych. Wyniki:

1. Adam Potocki (Austro-Daimler)
2. Stanisław Szwarcsztajm (Bugatti)
3. Edward Zawidowski (Austro-Daimler)

Komandor: Janusz Regulski.

*
* *

Następny IX Międzynarodowy Rajd A.P., rozegrany w dniach 22–29 czerwca 1930 r. stanowił dziwaczną nowość pod względem klasyfikacji samochodów, gdyż Komisja Sportowa A.P., uznając, że dotychczasowy podział samochodów według pojemności silnika nie jest właściwy, postanowiła oprzeć klasyfikację na zasadzie... ceny pojazdu(!!!). Trasa prowadziła z Warszawy przez Wilno, Lwów, Tarnów, Kraków, Bielsko, Katowice, Piotrków, Grudziądz, Rypin, Łąck, Sochaczew, Grójec do Warszawy. Uczestniczyły 24 załogi, w tym cztery osady zagraniczne. Wyniki:

A. Samochody popularne:
   1. Michał Bitny-Szlachta (Ford)

B. Samochody turystyczne:
   1. Zygmund Rahnenfeld (Fiat)

C. Samochody luksusowe:
   1. Adam Potocki (Austro-Daimler)

Komandor: Janusz Regulski.

*
* *

Teraz następuje sześć lat przerwy w organizacji samochodowych imprez, spowodowanej długotrwałym kryzysem motoryzacyjnym.

*
* *

Dopiero w roku 1937 w dniach 6–11 czerwca, odbył się kolejny X Międzynarodowy Warszawski Rajd A.P. Trasa (2672 km) prowadziła 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. Poza przejechaniem wspomnianej trasy kierowcy musieli odbyć następujące próby: rozruchu silnika, szybkości górskiej (na Równicy), ruszenia z zimnym silnikiem, szybkości płaskiej oraz próbę zrywu i hamowania. Regulamin przewidywał podział samochodów na sześć klas według pojemności silnika. W rajdzie wystartowały 24 załogi, w tym siedem zagranicznych. Ukończyło rajd 19 załóg. Zawody te były pierwszym dużym sukcesem Polskiego Fiata 508, na którym inż. Urban Siemiątkowski zdobył drugie miejsce w klasie. Oto wyniki:

A. kl. I (do 1000 ccm)
   1. Wojciech Kołaczkowski (DKW)
   2. Urban Siemiątkowski (Polski Fiat 508)
   3. Tadeusz Paczesny (DKW)

B. kl. II. (1400 do 2000 ccm)
   1. Guilleaume (Adler Trumpf)
   2. Orssich (Adler Trumpf)

C. kl. V (3000 do 4000 ccm)
   1. A. Mazurek (Chevrolet)
   2. Vojtechovsky (Aero)
   3. Witold Rychter (Chevrolet)

Komandorem był Janusz Regulski.

*
* *

XI Międzynarodowy Warszawski Rajd Automobilklubu Polski odbył się w dniach 25.VI.–1.VII.1938 r. Dystans jazdy okrężnej wynosił 3815 km. Start i meta w Warszawie.

Poza przejechaniem wyznaczonej trasy zawodnicy musieli odbyć następujące próby: rozruch silnika, dwie próby szybkości płaskiej na dystansie jednego kilometra ze startu lotnego, próbę szybkości na drogach gruntowych na odcinku około 240 km (między jeziorem Narocz a Nieświeżem), próbę szybkości górskiej na pięciu km na Równicy Śląskiej oraz próbę zrywu i hamowania. W rajdzie tym padł rekord uczestnictwa – 62 załogi. W liczbie tej wystartowało 28 załóg zagranicznych. Ukończyło rajd 49 załóg. W rajdzie notujemy wielkie zwycięstwo Fiatów 1100, na których zdobyto trzy pierwsze nagrody w klasie I (do 1100 ccm). Wyniki:

A. Kl.I (do 1100 ccm)
   1. Jan Ripper (Fiat 1100)
   2. Renato Ghisalba (Fiat 1100)
   3. Stefan Pronaszko (Fiat 1100)

B. Kl II (1100 do 1500 ccm)
   1. Stanisław Szwarcsztajm (Lancia Aprilia)
   2. Wojciech Kołaczkowski (Lancia Aprilia)
   3. Leopold Polturak (Lancia Aprilia)

C. Kl. III (1500 do 2000 ccm)
   1. Jerzy Strenger (Citroen)
   2. Tadeusz Paczesny (Citroen)
   3. Stefan Tyszkiewicz (Mercedes-Benz)

D. Kl.IV (2000 do 3000 ccm)
   1. Rauch, Niemcy (Mercedes-Benz)
   2. Emminger, Niemcy (Mercedes-Benz)
   3. Iffland, Niemcy (Mercedes-Benz)

E. Kl. V (powyżej 3000 ccm)
   1. Witold Rychter (Chevrolet)
   2. Aleksander Mazurek (Chevrolet)

Nagrodę Ministra Spraw Wojskowych dla zwycięskiego zespołu fabrycznego zdobył zespół POLSKIEGO FIATA S.A. w składzie: Ripper, Ghisalba i Pronaszko.

Nagrodę Automobilklubu Polski dla najlepszego zespołu klubowego zdobył zespół A.P.: Ripper i Ghisalba (na Fiatach) i Wojciech Kołaczkowski (Lancia Aprilia).

W Rajdzie Warszawskim roku 1938 jako nowość wprowadzono regulamin złotych plakiet. Jedna czwarta kierowców spośród tych, którzy rajd ukończyli, posiadająca w ostatecznej klasyfikacji kolejno największą ilość punktów dodatnich bez względu na klasę, została odznaczona złotymi plakietami nazywanymi później przez kierowców „plakietkami mistrzów".

Obowiązki komandora pełnił Janusz Regulski – Prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

Wreszcie rok 1939, XII Rajd Warszawski o Wielką Nagrodę Polski organizowany przez Automobilklub Polski w Warszawie.

Trasę długości około 4500 km podzielono na cztery etapy: I – 1449 km, II – 1268 km, III – 569 km, IV – 1057 km. Zgłosiły się 63 załogi, wystartowało tylko 38, w tym pięć zagranicznych (dwie włoskie, jedna czeska, jedna francuska i jedna jugosławiańska).

Nie przybyły na start, uprzednio zgłoszone dwie załogi czeskie, trzy austriackie, dziewiętnaście załóg niemieckich oraz kilka osad polskich. W kl. I wystartowało 9 wozów, w II – 15, w III – 4 i w IV – 10. Rajd ukończyło 31 załóg.

XII Rajd Warszawski 1939 był jedną z najtrudniejszych imprez w międzywojennej historii Automobilklubu Polski, między innymi dlatego, że trasa prowadziła często po bezdrożach, po bagnistych lub piaszczystych szlakach dróg nieutwardzonych. Była to bardzo ciężka i wszechstronna próba samochodu i kierowcy. Trudom Grand Prix bardzo dzielnie podołały Fiaty, które w klasie I (1200 ccm) podtrzymały swoją supremację. Wyniki:

A. Kl. I (do 1200 ccm)

1. Ghisalba (Włochy) – Fiat 1100
2. Formanek (CSR) – Aero 30
3. Szypuła (Polska) – Fiat 1100

B. Kl. II (1200 do 2000 ccm)

1. Grossman (Polska) – Citroen
2. Borowik (Polska) – Lancia
3. Potocki – BMW

C. Kl. III (2000 do 3000 ccm)

1. Pronaszko Stefan (Polska) – Renault PRIMAQUATRE
2. Dzierliński – Renault
3. Quatresous (Francja) – Renault

D. Kl. IV (powyżej 3000 ccm)

1. Tadeusz Marek – Chevrolet
2. Al. Mazurek – Chevrolet
3. Witold Rychter – Chevrolet

Sensacje zanotowano w klasyfikacji zespołów fabrycznych. Zwyciężył niespodziewanie drugi zespół Chevroletów (Stella Zagórna, Kamieński, Witold Pajewski). Pierwszy zespół Chevroletów (Marek, Mazurek, Rychter) znalazł się dopiero na drugim miejscu. Nie mniejszą sensacją w klasyfikacji zespołów fabrycznych było zajęcie trzeciego miejsca przez Fiaty (Ghisalba, Szypuła, Rahnenfeld), przed Renault i Citroenem(!!!). Trzeba przypomnieć, że litraż silnika Chevroleta wynosił 3549 ccm (moc 85 KM), podczas gdy litraż silnika Fiata 1100 tylko 1089 ccm, a moc silnika 35 KM!

Zawody prowadził komandor Janusz Regulski, ówczesny przewodniczący Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

POLSKI FIAT 125p

WYNIKI RAJDÓW WARSZAWSKICH ZA LATA 1962—1974

I RAJD WARSZAWSKI VII El. R.S.M.P.
październik 1962 r.

KATEGORIA I

Klasa do 600 cm³

1. J. Pacanowski – T. Pułczyński	Mikrus	Warszawa
2. A. Zalewski – Z. Łuszczyński	Mikrus	Warszawa
3. J. Zambrzycki – M. Zambrzycka	Mikrus	Warszawa

Klasa do 850 cm³

1. A. Wędrychowski – A. Zieliński	Renault Dauphine	Warszawa
2. B. Szymański – B. Kusewicz	Renault Dauphine	Warszawa
3. W. Mrówczyński – Z. Krasuski	Fiat 600D	Warszawa

Klasa do 1000 cm³

1. W. Klonowiecki – E. Opaliński	Wartburg	Lublin
2. J. Jesz – W. Broda	Wartburg	Śląski AP
3. Z. Bronisz – J. Kamiński	Wartburg	Lublin

Klasa do 1150 cm³

1. A. Kozłowski – J. Kutnik	Skoda Octavia	Lublin
2. A. Sobański – M. Sochacki	Skoda Octavia	Kraków
3. J. Skoczek – J. Krzesiwo	Skoda Octavia	Kraków

Klasa do 1600 cm³

1. J. Kuczera – A. Weiner	Skoda TS	Katowice
2. L. Postawa – Z. Pieczara	Simca	Kraków
3. A. Jasiński – A. Puchalski	Skoda Super	Białystok

Klasa powyżej 1600 cm³

1. J. Konarzewski – S. Milczarek	Warszawa M20	Warszawa
2. J. Doroszkiewicz – A. Kowalski	Warszawa M20	Białystok
3. E. Mirek – W. Słowiecki	Warszawa M20	Warszawa

KATEGORIA II

Klasa do 850 cm³

1. K. Komornicki – J. Puchalski	DKW Junior	Warszawa
2. J. Dobrzański – Cz. Murawski	BMW 700	Kraków
3. Cz. Kozłowski – Z. Leszczuk	NSU Prinz S	Kraków

Klasa powyżej 850 cm³

1. K. Frank – M. Wachowski	Volvo	Warszawa
2. M. Repeta – M. Zatoń	Warszawa M20	Warszawa
3. K. Jaromin – I. Zalewski	Peugeot	Kraków

ZESPOŁY:

I AP Warszawa
II AP Lublin
III AP Kraków
IV AP Białystok
Wystartowało – 37 załóg
Ukończyło – 31 załóg
Komandorem był Kol. Julian Zabokrzecki.

II RAJD WARSZAWSKI
kwiecień 1963 r.

KATEGORIA I

Klasa I do 600 cm³

1. J. Kupryński – J. Zambrzycki	Mikrus	Warszawa
2. J. Wilczyński – A. Miściuk	Mikrus	Warszawa
3. Z. Leśkiewicz – L. Jaworski	Mikrus	Warszawa

Klasa II do 850 cm³

1. A. Wędrychowski – J. Wędrychowska	Renault Dauphine	Warszawa
2. J. Kamiński – Z. Bronisz	Syrena	Lublin
3. W. Leydo – H. Szwede	Syrena	Radom

Klasa III do 1000 cm³

1. E. Opaliński – B. Klonowiecki	Wartburg	Lublin
2. Z. Sucharda – M. Jurkowski	Wartburg	Warszawa
3. S. Stolarski – L. Bielak	Wartburg	Warszawa

Klasa powyżej 1000 cm³

1. A. Kozłowski – J. Kutnik	Skoda Octavia	Lublin
2. B. Szewczyk – Z. Szwede	Skoda Octavia	Radom
3. S. Milczarek – J. Konarzewski	Warszawa M20	Warszawa

KATEGORIA II

Klasa I do 1000 cm³

1. M. Varisella – M. Jeżewski	Syrena S	Warszawa
2. T. Truchel – T. Łabęcki	Syrena S	Warszawa
3. J. Brasse – A. Kopestyński	Syrena S	Warszawa

Klasa II powyżej 1000 cm³

1. F. Postawka – A. Komorowski	SIMCA Month.	Warszawa
2. K. Frank – W. Grochowski	Chevrolet	Łódź
3. Waryszewski – Waryszewski	SIMCA Month.	Warszawa

ZESPOŁY:

I Automobilklub Lubelski
II Automobilklub Warszawski

Puchar P.Z.Mot.: A. Wędrychowski – J. Wędrychowska, Renault Dauphine.

Wystartowało – 31 załóg, ukończyło – 21.

Komandorem był Kol. Zbigniew Maślankiewicz.

III RAJD WARSZAWSKI
17-18 październik 1964 r.

KATEGORIA I

Klasa I do 700 cm³

1. A. Żórawski	Trabant	Warszawa
2. J. Wolski – W. Mrówczyński	Trabant	Warszawa
3. J. Ujczak	Trabant	Warszawa

Klasa II do 850 cm³

1. J. Witoniak – M. Mroczkowski	Syrena	Łódź
2. J. Bachtin – J. Kulikowski	Fiat 600 D	Warszawa
3. J. Pilaszek	Syrena	Warszawa

Klasa III do 1000 cm³

1. Z. Jacyna – Orzyszkiewicz – W. Klonowiecki	Wartburg	Lublin
2. J. Miniewski – M. Repeta	Wartburg	Warszawa
3. J. Kamiński – A. Kozłowski	Wartburg	Lublin

Klasa IV powyżej 1000 cm³

1. E. Pach – St. Dalka	Skoda Octavia	Warszawa
2. J. Kiljańczyk	Volkswagen	Warszawa
3. S. Szyfelbein	Volkswagen	Warszawa

KATEGORIA II

Klasa I do 1000 cm³

1. A. Wędrychowski – B. Pakulska	Renault Dauphine	Warszawa
2. M. Varisella – Z. Varisella	Syrena 104	Warszawa
3. H. Kosecki – E. Jóźwiak	Wartburg	Bydgoszcz

Klasa II powyżej 1000 cm³

1. J. Kopeć – Z. Mieszkowski	Volkswagen 1500	Warszawa
2. H. Mirowska – Z. Mirowski	Renault R. 8	Warszawa
3. E. Guraj	Warszawa M20	Warszawa

ZESPOŁY:

I – Warszawa, II – Łódź, III – Warszawa II, IV – Radom.

Wystartowało – 31 załóg, ukończyło – 27.

Komandorem był Kol. Zdzisław Łuszczyński.

IV RAJD WARSZAWSKI II EL. R.S.M.O.W.
16-17.X.1965 r.

Klasa I do 600 cm³

1. J. Wolski – G. Nowak	Trabant	Warszawa
2. A. Gieysztor – A. Krzywicki	Trabant	Warszawa
3. J. Janyszek – M. Olkowski	Trabant	Olsztyn

Klasa II do 850 cm³

1. S. Wyka – M. Wyka	Syrena	Warszawa

Klasa III do 1000 cm³

1. J. Wojczaszek – W. Grochowski	Wartburg	Łódź
2. J. Puchalski – S. Brzozowski	Wartburg	Warszawa
3. M. Barański – K. Woyciechowski	Wartburg	Warszawa

Klasa IV do 1300 cm³

1. E. Pach – A. Komorowski	Volkswagen 1200	Warszawa

Klasa V powyżej 1300 cm³

1. R. Mucha – L. Jaworowicz	Fiat 1500	Warszawa
2. W. Domański – J. Koper	Volkswagen 1500	Warszawa
3. T. Tomaszuk – E. Marcinkowska	Wołga	Warszawa

Klasyfikacja Generalna

1. R. Mucha – L. Jaworowicz	Fiat 1500
2. J. Wolski – G. Nowak	Trabant
3. J. Wojczaszek – W. Grochowski	Wartburg

Zespołów nie sklasyfikowano. Wystartowało 30 załóg, ukończyło 21.

Komandorem był Kol. Andrzej Zalewski.

POL-MOT

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLU ZAGRANICZNEGO
PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO
03-468 WARSZAWA, AL. STALINGRADZKA 23

V RAJD WARSZAWSKI I El. R.S.M.P.
21-23.IV.1967 r.

KATEGORIA A

Klasa I do 600 cm³

1. J. Ujczak – K. Ujczak	Trabant 601	Warszawa
2. A. Nasłoński – A. Gieysztor	Trabant 601	Warszawa
3. T. Pułczyński – M. Pułczyński	Trabant 601	Warszawa

Klasa II do 850 cm³

1. R. Nowicki – A. Stapiński	Zastava 750	Kraków
2. Z. Załęski – A. Borawski	Syrena 104	Białystok
3. M. Jasiński – J. Wędrychowska	Zastava 750	Warszawa

Klasa III powyżej 850 cm³

1. Aleksandrowicz – Zembrzuski	Skoda 1000 MB	Poznań
2. H. Krakowczyk – Z. Malinowski	Wartburg	Wrocław
3. K. Przybyła – B. Januszkiewicz	Skoda 1000 MB	Katowice

KATEGORIA B

Klasa I do 850 cm³

1. A. Weiner – J. Karel	Steyr Puch	Katowice
2. M. Urtnowski – J. Sypniewski	Fiat 850	Bydgoszcz
3. M. Varisella – W. Domański	Syrena 104	Warszawa

Klasa II do 1300 cm³

1. St. Dalka – E. Wojtowicz	Volkswagen 1200	Warszawa
2. Z. Gawryłkiewicz – R. Siatkowski	NSU Prinz 100	Bydgoszcz
3. E. Bartkowiak – R. Orliński	Volkswagen 1200	Katowice

Klasa III powyżej 1300 cm³

1. H. Ruciński – A. Wędrychowski	Volvo 144	Poznań—Warszawa
2. A. Smorawiński – J. Unierzyński	BMW 1600	Poznań
3. J. Chudziak – W. Poreda	Volvvo 122	Warszawa

Klasyfikacja Generalna

1. R. Nowicki – A. Stapiński	Zastawa 750
2. St. Dalka – E. Wojtowicz	Volkswagen 1200
3. A. Weiner – J. Karel	Steyr Puch

ZESPOŁY:

I Automobilklub Wielkopolski
II Automobilklub Warszawski
III Automobilklub Śląski

Wystartowało 49 załóg, ukończyło 39.

Komandorem był Kol. Wacław Żmigrodzki.

VI RAJD WARSZAWSKI
30 listopad – 1 grudzień 1968 r.

O nagrodę przechodnią im. Zb. Maślankiewicza

Klasa I do 600 cm³

1. J. Bachtin – P. Mystkowski	Trabant 601	Warszawa
2. A. Bielewicz – S. Wyka	Trabant Combi	Warszawa
3. J. Wilbik – A. Żórawski	Trabant 601	Warszawa

Klasa II do 850 cm³

1. R. Żyszkowski – T. Kurmanowicz	Fiat 850	Warszawa
2. J. Zdrojewski – J. Zdrojewski	Fiat 850	Warszawa
3. J. Chudziak – W. Chudoń	Zastawa 750	Warszawa

Klasa III do 1000 cm³

1. M. Szramowski – E. Aniszewska	NSU Prinz 1000	Warszawa
2. F. Aromiński – G. Mrozowski	Renault R. 8	Warszawa
3. J. Starak – E. Ślubowska	NSU Prinz 1000	Warszawa

Klasa IV do 1300 cm³

1. K. Rogalski – L. Żurawicki	Fiat 124	Warszawa
2. J. Baranowski – J. Baranowski	Renault R. 8	Warszawa
3. Z. Iżyniec – M. Iżyniec	Ford Taunus 12M	Warszawa

Klasa V powyżej 1300 cm³

1. W. Markowski – W. Wangrat	Porsche 912	Warszawa
2. B. Krupa – A. Porowska	Fiat 124	Warszawa
3. Gawlikowski – Gawlikowska	Volvo 144S	Warszawa

Klasyfikacja Generalna

1. Żyszkowski – Kurmanowicz	Fiat 850
2-3. K. Rogalski – L. Żurawicki	Fiat 124
2-3. W. Markowski – W. Wangrat	Porsche 912

Puchar im. Zbigniewa Maślankiewicza: R. Żyszkowski – T. Kurmanowicz. Wystartowało 70 załóg, ukończyło 40.

Komandorem był Kol. Wacław Żmigrodzki.

stomil

VII RAJD WARSZAWSKI IV EL. R.S.M.O.W.
8-9.X.1969 r.

Klasa I do 600 cm³

1. J. Bachtin – P. Mystkowski	Trabant 601	Olsztyn—Warszawa
2. Z. Pajor – W. Chrzanowski	Trabant 601	Warszawa
3. W. Gawron – M. Gawron	Trabant 601	Olsztyn

Klasa II do 850 cm³

1. T. Hoppe – L. Hoppe	Zastava 750	Warszawa
2. J. Hancke – M. Piekarski	Syrena 104	Warszawa
3. L. Walaszek – K. Olszewski	Zastava 750	Warszawa

Klasa III i IV do 1300 cm³

1. M. Szramowski – P. Szczawiński	NSU Prinz 1000	Warszawa
2. R. Rogalski – W. Dąbrowski	Fiat 124	Warszawa
3. A. Komorowski – E. Wojtowicz	Renault Gordini	Warszawa

Klasa V i VI powyżej 1300 cm³

1. W. Domański – Z. Kołaczkowski	Fiat 125P	Warszawa
2. L. Jaworowicz – M. Biernacki	BMW 2002	Warszawa
3. R. Mucha – Z. Dziadura	Fiat 125P	Warszawa

Klasyfikacja Generalna

1. K. Rogalski – W. Dąbrowski	Fiat 124
2. M. Szramowski – P. Szczawiński	NSU Prinz 1000
3. J. Bachtin – P. Mystkowski	Trabant 601

ZESPOŁY:

I Automobilklub Warszawski.

Puchar Przechodni im. Zbigniewa Maślankiewicza: Jerzy Bachtin.

Wystartowały 23 załogi, ukończyło 19.

Komandorem był Kol. Julian Zabokrzecki.

VIII RAJD WARSZAWSKI V EL. R.S.M.P.
7-8.XI.1970 r.

Klasa I do 600 cm³

1. A. Gieysztor – J. Bachtin	Trabant 601	Warszawa
2. J. Magiera – J. Seńkowski	Trabant 601	Kraków
3. M. Trzaskowski – M. Stawowiak	Trabant 601	Warszawa

Klasa II do 850 cm³

1. M. Varisella – E. Bogusławski	Syrena 104	Warszawa
2. A. Masłowiec – K. Rutkowski	Syrena 104	Katowice
3. T. Pułczyński – M. Kopczyński	Syrena 104	Warszawa

Klasa III do 1000 cm³

1. M. Szramowski – P. Dąbkowski	NSU Prinz	Warszawa
2. K. Rimler – K. Ilewicz	Fiat Sport 900	Łódź
3. A. Kruła – W. Groblewski	NSU 1000 S	Gdynia

Klasa IV do 1300 cm³

1. R. Nowicki – P. Mystkowski	Renault Gord.	Kraków-Warszawa
2. D. Mydlarski – A. Burman	Renaut Gordini	Warszawa
3. K. Rogalski – J. Stark	Fiat 124	Warszawa

Klasa V do 1600 cm³

1. St. Dalka – E. Olszewski	Volkswagen 1500	Warszawa
2. L. Lattari – F. Aromiński	Alfa Romeo GTV	Warszawa
3. W. Markowski – A. Stawiński	Porsche 912	Olsztyn

Klasa VI powyżej 1600 cm³

1. J. Wojtyyna – B. Czekała	BMW 2002	Łódź
2. M. Bień – W. Nicieja	Porsche 911	Kraków

Klasyfikacja Generalna

1. M. Varisella – E. Bogusławski	Syrena 104
2. L. Lattari – F. Aromiński	Alfa Romeo GTV
3. W. Markowski – A. Stawiński	Porche 912

Wystartowało 45 załóg, ukończyło 35.

Komandorem był Kol. Adam Wędrychowski.

POLSKI FIAT 125p

IX RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA"
VI Eliminacja R.S.M.P. 5-7.XI.1971 r.

Klasa I–II do 600 cm³

1. Z. Lagan – K. Piekarski	Trabant 601	Kielce

Klasa III–IV do 850 cm³

1. K. Jaromin – Paczka	Zastawa 750	Kraków
2. J. Borowicz – A. Postawka	Steyr Puch	

Klasa do 1150 cm³

1. H. Mandera – Keller	Wartburg 335	Katowice

Klasa V–VII do 1300 cm³

1. M. Varisella – W. Domański	Polski Fiat 125P	Warszawa
2. M. Szramowski	Polski Fiat 125P	Warszawa
3. R. Grychtoł – W. Ondraszek	Polski Fiat 125P	Katowice

Klasa VIII–XIII do 1500 cm³

1. M. Stawowiak – D. Mydlarski	Polski Fiat 125P	Warszawa
2. W. Markowski – W. Kalina	Polski Fiat 125P	Warszawa
3. A. Jaroszewicz – T. Ciecierzyński	Polski Fiat 125P	Warszawa

Klasa do 1600 cm³

1. L. Lattari – R. Wojtowicz	Ford Capri	Warszawa
2. M. Grazziani – W. Noworyta	Alfa Romeo GTV	Warszawa

Klasyfikacja Generalna

1. M. Stawowiak – D. Mydlarski	Polski Fiat 125P	Warszawa
2. W. Markowski – W. Kalina	Polski Fiat 125P	Warszawa
3. A. Jaroszewicz – T. Ciecierzyński	Polski Fiat 125P	Warszawa

Wystartowało 49 załóg, ukończyło 24. Puchar Przechodni im. Zbigniewa Maślankiewicza zdobyła załoga M. Stawowiak – – D. Mydlarski.

Komandorem był Kol. Jan Bronikowski.

MIĘDZYNARODOWY X RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA"
V Eliminacja R.S.M.P. 10-12.XI.1972 r.

GRUPA I

Klasa III–VI

1. J. Dąbrowski – K. Loczek	Wartburg 353	Polska

Klasa VII

1. I. Porada – A. Lubiak	Fiat 125P	Polska
2. R. Pawlitka – A. Żmuda	Fiat 125P	Polska

Klasa VIII

1. M. Stawowiak – J. Czyżyk	Fiat 152P 1500	Polska
2. W. Markowski – J. Wojtyna	Fiat 152P 1500	Polska
3. M. Trzaskowski – P. Dąbkowski	Fiat 152P 1500	Polska

Klasa IX–XIII

1. M. Grazziani – K. Materzyński	Alfa Romeo GTV	Polska
2. M. Skrzypek – J. Sider	BMW 2002	Polska

GRUPA II

Klasa III–VII

1. M. Varisella – J. Jedynak	Fiat 125P 3000	Polska
2. A. Nytko – Ul. Laszewska	Skoda S100	Polska

Klasa VIII

1. R. Mucha – R. Żyszkowski	Fiat 125P 1500	Polska
2. A. Jaroszewicz – A. Szulc	Fiat 125P 1500	Polska
3. R. Nowicki – J. Chmielewski	Fiat 125P 1500	Polska

Klasyfikacja Generalna

1. R. Mucha – R. Żyszkowski	Fiat 125P
2. A. Jaroszewicz – A. Szulc	Fiat 125P
3. M. Stawowiak – J. Czyżyk	Fiat 125P

Wystartowało 56 załóg, ukończyło 17.

Komandorem był Kol. Jan Bronikowski.

UNITRA

MIĘDZYNARODOWY XI RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA" 9-11.XI.1973 r.

GRUPA I

Klasa III–VII

1. Dąbrowski – Brzozowski	Fiat 128 COUPE	Polska
2. Peters – Drager	Opel Kadet 1150	RFN
3. Jasina – Burdzanowski	Fiat 125P	Polska

Klasa VIII

1. Sowiński – Przybysz	BMW 1602	Polska
2. Markowski – Stawiński	Fiat 125P	Polska
3. Książkiewicz – Ochrymowicz	Fiat 125P	Polska

Klasa IX–XIII

1. Lattari – Różański	Alfa Romeo 2000 GTV	Polska
2. Ziemski – Grabarczyk	BMW 2002 Ti	Polska
3. Ciecierzyński – Dąbkowski	Alfa Romeo 1750	Polska

GRUPA II

Klasa I

1. Radecki – Domagalski	Trabant 601	Polska
2. Kliefath – Sprunk	Trabant 601	NRD
3. Śliski – Wodziński	Trabant 601	Polska

Klasa VII

1. Varisella – Jedynakowa	Fiat 125P	Polska

Klasa VIII

1. Bachtin – Mystkowski	Fiat 125P	Polska
2. Bień – Wojtyna	Fiat 125P	Polska
3. Lundstrom – Andersson	Toyota Celica	Szwecja

Klasa IX–XIII

1. Nilsson – Olsen	Volvo 122 S	Szwecja
2. Hanssen – Anderssen	Opel Ascona	Szwecja
3. Britth – Czarnecki	Ford Capri	Szwecja

GRUPA V

1. Stawowiak – Czyżyk	Fiat 125P	Polska
2. Eysmont – Pawłowski	Fiat 125P	Polska

Klasyfikacja Generalna

1. Lattari – Różański	Alfa Romeo GTV 2000
2. Ziemski – Grabarczyk	BMW 2002 Ti
3. Dąbrowski – Brzozowski	Fiat 128 COUPE

Wystartowało 65 załóg, ukończyło 28.

Komandorem był Kol. Jan Bronikowski.

MIĘDZYNARODOWY XII RAJD WARSZAWSKI „POLSKIEGO FIATA" 15-17.XI.1974 r.

GRUPA I

Klasa I–II

1. Z. Baranowski – B. Batanowski	Trabant 601	A. Śląski
2. R. Adamek – T. Foglewicz	Fiat 126P	A. Krakowski
3. A. Grzegorzek – D. Jóne	Trabant 601	A. Śląski

Klasa V–VI

1. V. Beyer – K. Karsten	Wartburg 353	MC Lipsk
2. K. Schulze – B. Nessen	Wartburg 353	MC Pneumont Riex
3. M. Rompel – A. Witkowicz	Wartburg 353	A. Krakowski

Klasa VII

1. R. Grychtoł – W. Ondraczek	Fiat 125P	A. Śląski
2. A. Mielczak – K. Różewski	Fiat 125P	A. Wielkopolski
3. G. Lewandowski – T. Śledziński	Fiat 125P	A. Warszawski

Klasa VIII

1. W. Markowski – A. Martynkin	Fiat 125P	Stomil Olsztyn
2. T. Bębowski – W. Hanc	Fiat 125P	A. Warszawski
3. M. Karczewski – M. Pawłowski	Fiat 125P	A. Warszawski

Klasa IX–XIII

1. L. Lattari – M. Szramowski	Alfo R. 2000 GTV	A. Warszawski
2. E. Pauli – J. Jurzak	BMW 2002 Ti	ADAK, A. Kraków
3. H. Ziemski – W. Grabarczyk	BMW 2002 Ti	Stomil Olsztyn

GRUPA II

Klasa I–II

1. A. Radecki – Z. Domagalski	Trabant 601	Stomil Olsztyn

Klasa III–IV

1. A. Masłowiec – K. Piotrowski	Syrena 105	A. Śląski

Klasa V–VI

1. H. Mandera – M. Wisławski	Wartburg 353	A. Śląski — — A. Warszawski

Klasa VII

1. A. Śliski – K. Szaykowski	Fiat 125P	A. Warszawski
2. J. Głąbiński – M. Kłoda	Fiat 125P	A. Śląski
3. B. Grum – Z. Charoński	Fiat 125P	A. Dolnośląski

Klasa VIII

1. M. Varisella – S. Brzozowski	Fiat 125P	A. Warszawski
2. M. Bień – A. Turczyński	Fiat 125P	Stomil Dębica
3. B. Lundström – F. Sager	Toyota Celica	Varnamo

Klasa IX–XIII

1. M. Rausch – J. Sypniewski	BMW 2002 Turbo	ADAC — — A. Warszawski
2. K. Kleint – G. Dederichs	Ford Capri	ADAC
3. W. Neuman – G. Gottlieb	BMW 2002	ADAC

Klasyfikacja Generalna

1. M. Rausch – J. Sypniewski	BMW 2002 Turbo
2. K. Kleint – G. Dederichs	Ford Capri
3. L. Lattari – M. Szramowski	Alfa Romeo 2000 GTV

Wystartowało 90 załóg, ukończyło 54.

Komandorem był Kol. Jan Bronikowski.

MIĘDZYNARODOWY XIII RAJD WARSZAWSKI
„POLSKIEGO FIATA"
7—9.XI.1975 r.



GRUPA I

Klasa I–II

1.	W. Kołder – T. Stawowczyk	Trabant 601	A. Kraków
2.	P.H. Jurgen – R. Brusse	Trabant 601	M.C. Rötna
3.	J. Mazur – R. Nowak	Trabant 601	A. Wrocław

Klasa V–VI

1.	K.D. Schulze – B. Nessen	Wartburg 353	Pneumant
2.	Z. Bieniewski – M. Furmankiewicz	Fiat 128S	A. Warszawa
3.	H. Barthelman – H. Nichelmann	Wartburg 353	M.C. Lipsk

Klasa VII–VIII

1.	Wł. Groblewski – K. Roćko	Fiat 125P-1500	Stomil Olsztyn
2.	M. Karczewski – St. Brzozowski	Fiat 125P-1500	A. Warszawa
3.	J.D. Dernałowicz – K. Łosiak	Fiat 125P	A. Warszawa

Klasa IX–XIII

1.	L. Lattari – F. Aromiński	Alfa Romeo	A. Warszawa
2.	I. Petters – P. Diekmann	Alfa Romeo	Textar Team
3.	H. Britth – H. Anderson	Ford Eskort	MK Rimo

Castrol GTX

GRUPA II

Klasa I–VII

1.	M. Bublewicz – H. Mieszaniec	Fiat 125P-1300	Stomil Olsztyn
2.	H. Krakowczyk – S. Saliński	Wartburg 353	A. Wrocław
3.	A. Radecki – Z. Domagalski	Trabant 601	Stomil Olsztyn

Klasa VIII

1.	M. Stawowczyk – J. Czyżyk	Fiat 125P-1600	A. Warszawa
2.	B. Lundström – F. Sager	Toyota Celtica	MK Skkillingaryd
3.	T. Dąbrowski – K. Szaykowski	Fiat 125P-1600	A. Warszawa

Klasa IX–XIII

1. J. Sivik – J. Rataj

GRUPA III—IV

Renault 17 Gordini AMK Barum

Klasa IX–XIII

1. A. Jaroszewicz – R. Żyszkowski — Fiat Abarth — A. Warszawa

KLASYFIKACJA GENERALNA

1.	A. Jaroszewicz – R. Żyszkowski	Fiat Abarth 124	A. Warszawa
2.	M. Stawowiak – J. Czyżyk	Fiat 125P-1600	A. Warszawa
3.	Wł. Groblewski – K. Roćko	Fiat 125P-1500	Stomil Olsztyn

Wystartowało 96 załóg, ukończyło 73
Komandorem był kol. Jan Bronikowski



Program Rajdu

22 październik 1976 r.	— zamknięcie listy zgłoszeń
3—4 listopad 1976 r.	— odbiór dokumentów — Biuro Rajdu
5 listopad 1976 r.	— godz. 7.00—10.00 badanie techniczne BT-1 (Stadion X-lecia)
5 listopad 1976 r.	— godz. 13.00 START do Rajdu (Stadion X-lecia)
6 listopad 1976 r.	— godz. 6.00—8.00 Półmetek Rajdu (Nidzica — Zamek)
6 listopad 1976 r.	— godz. 14.00 Meta Rajdu i BT-2 (Stadion X-lecia)
7 listopad 1976 r.	— godz. 10.00 ogłoszenie wyników prowizorycznych
7 listopad 1976 r.	— godz. 16.00 uroczyste zakończenie Rajdu, rozdanie nagród. Sala FSO — Żerań.

HARMONOGRAM MIĘDZYNARODOWEGO XIV RAJDU WARSZAWSKIEGO „POLSKIEGO FIATA"

5 – 7. XI. 1976

Próba	Lokalizacja	Dług. etapu	Dług. odc.	km rajdu	Czas przej.	Czas 1-go zawod.	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
BT-1	Warszawa – Stadion X-lecia					7.00	5.XI.
START	Warszawa – Stadion X-lecia	–	–	–	–	13.00	5.XI.
PKC-1	Dębe	30		30	40'	13.40	
Sw-1	Dębe (3x3,5)		10,5				
	Łomianki						
	Strzegowo						
PKC-2	Józefowo	112		142	142'	15.47	
Os-1	Józefowo – start						
	Gradzanowo – meta		8,5				
	Liberadz						
	Mława						
PKC-3	Napierki	55		197	60'	16.47	
	Sarnowo						
PKC-4	Wierzbowo x	25		222	27'	17.14	
	Uzdowo						
PKC-5	Rybno	25		247	27'	17.41	
Os-2	Rybno – start						
	Kostkowo x – meta		8				
Os-3	Rynek – start						
	Mroczno – meta		7				
	Słup						
PKC-6	Bartniczka x	40		287	43'	18.24	
Os-4	Gutowo – start						
	Lężno – meta		5				
Os-5	Zembrze – start						
	Brzezie – meta		6,5				
PKC-7	Kaługa (przejazd)	31		318	34'	18.58	
Os-6	Kaługa – start						
	Marzęcice – meta		12,5				
PKC-8	Nowe Miasto (wyjazd)	18		336	25'	19.23	

1	2	3	4	5	6	7	8
Os-7	Nowe Miasto – start						
	Nowy Dwór Brat.						
	Most rz. Drwęca – meta		9				
	Kuligi						
PKC-9	Rybno	35		371	39'	20.02	
Os-8	Rybno – start						
	Kostkowo x – meta		8				
Os-9	Rynek – start						
	Mroczno – meta		7				
	Słup						
PKC-10	Bartniczka x	40		411	43'	20.45	
Os-10	Gutowo – start						
	Lężno – meta		5				
Os-11	Zembrze – start						
	Brzozie – meta		6,5				
PKC-11	Kaługa (przejazd)	31		442	34'	21.19	
Os-12	Kaługa – start						
	Marzęcice – meta		12,5				
PKC-12	Nowe Miasto (wyjazd)	18		460	23'	21.42	
Os-13	Nowe Miasto – start						
	Nowy Dwór Brat.						
	Most rz. Drwęca – meta		9				
	Lubawa						
PKC-13	Wygoda	30		490	33'	22.15	
Os-14	Wygoda – start						
	Zajączki – meta		6				
	Ryn						
PKC-14	Grabin x	27		517	30'	22.45	
Os-15	Grabin x – start						
	Wilkowo – meta		19,5				
	Pawłowo						
PKC-15	Zybułtowo	36		553	40'	23.25	
Os-16	Zybułtowo – start						
	Gardyny – meta		10				
	Ruszkowo						
PKP-1	Myślęta						
PKC-16	Prusy	43		596	47'	0.12	6.XI.
Os-17	Prusy – start						
	Lewałd Wlk. – meta		11,5				
PKC-17	Rybno	22		618	24'	0.36	6.XI.
Os-18	Rybno – start						
	Kostkowo x – meta		8				
Os-19	Rynek – start						
	Mroczno – meta		7				
PKC-18	Bartniczka x	40		658	43'	1.19	
Os-20	Gutowo – start						
	Brzozie – meta		15				
PKC-19	Kaługa	31		689	34'	1.53	
Os-21	Marzęcice – start						
	Kaługa – meta		12,5				
	Kuligi						
PKC-20	Prusy	45		734	50'	2.43	

1	2	3	4	5	6	7	8
Os-22	Prusy – start Lewałd Wlk. – meta		11,5				
PKC-21	Elgnowo Wygoda	35		769	38'	3.21	
Os-23	Wygoda – start Zajączki – meta		6				
PKC-22	Ryn Grabin x	27		796	30'	3.51	
Os-24	Grabin x – start Wilkowo – meta		19,5				
PKC-23	Pawłowo Mielno	33		829	36'	4.27	
PKP-2	Tymawa Rączki						
PKC-24	Gardyny x	22		851	24'	4.51	
Os-25	Gardyny x – start Zybułtowo – meta		10				
PKP-3	Tymawa Rączki						
PKC-25	Nidzica	36		887	40'	5.31	
PKC-26	Nidzica	0		887	120'	7.31	
PKC-27	Rączki Gardyny x	21		908	23'	7.54	
Os-26	Gardyny x – start Zybułtowo – meta		10				
PKC-28	Dąbrówno	26		934	29'	8.23	
Os-27	Dąbrówno – start Lewałd Wlk. – meta		5				
Sw-2	Rumian-Rumienica 3 x 4,3		13				
PKC-29	Łążyń	32		966	35'	8.58	
PKC-30	Grodziczno Mroczenko Mroczno	22		988	24'	9.22	
Os-28	Mroczno – start Rynek – meta		7				
Os-29	Kostkowo x – start Rybno – meta		8				
PKC-31	Żabiny	25		1013	28'	9.50	
PKC-32	Działdowo Liberadz Gradzanowo	69		1082	76'	11.06	
Os-30	Gradzanowo – start Józefowo – meta		8,5				
PKP-4	Glinojeck Wola Młocka						
PKC-33	Nowe Miasto Dębe	100		1182	108'	12.54	
Sw-3	Dębe x (3 x 3,5)		10,5				
PKC-34	Borowa Góra Zegrze	24		1206	26'	13.20	
PKP-5	Nieporęt Warszawa – Żerań						
Meta	W-wa Stadion X-lecia	28		1240	40'	14.00	
BT-2	W-wa Stadion X-lecia						6.XI.



TRASA MIĘDZYNARODOWEGO XIV RAJDU WARSZAWSKIEGO POLSKIEGO FIATA

listopad 1976 r.

AUTOMOBILKLUB WARSZAWSKI

długość trasy 1240 km
proby sportowe 314 km

THE XIV-th INTERNATIONAL WARSAW RALLY of „POLSKI FIAT" THE RALLY ROUTE

november 1976

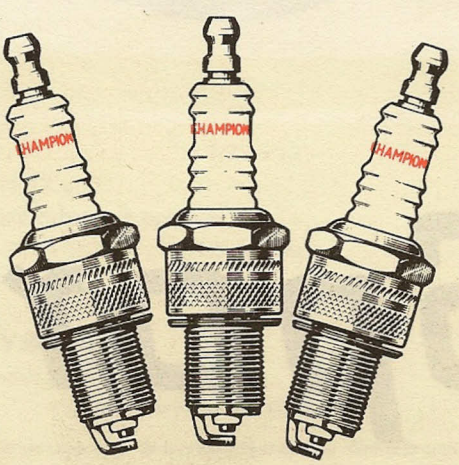


RALLY TEAM
POLSKI FIAT

Castrol GTX



CHAMPION



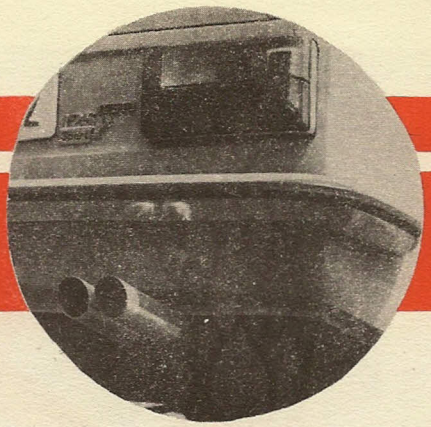
CHAMPION

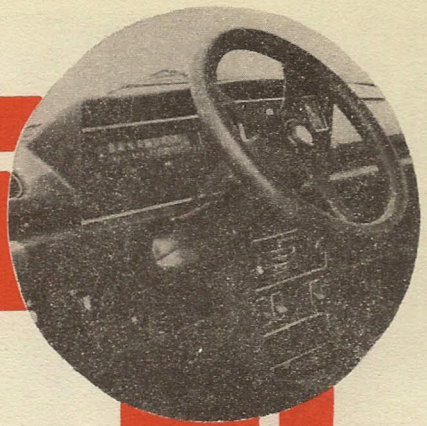
POLSKI FIAT 125p



Sport







CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

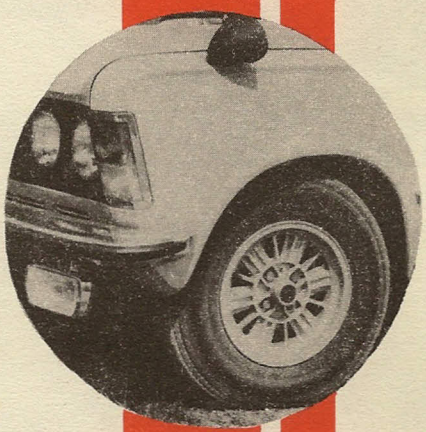
(obejmuje dane różniące się od zawartych w Instrukcji Obsługi samochodu Polski Fiat 125P).

Silnik

Silnik o pojemności 1500 cm^3, pokrywa zaworów polerowana, kadłub silnika w kolorze żółtym.

Dane ogólne:

Typ silnika 115 C.076/56
Stopień sprężania 9,5
Moc maksymalna wg DIN . . . . . 82 KM
przy . . . . . 5200 obr/min



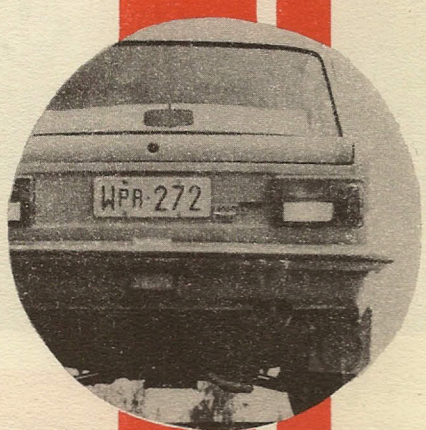
Zapłon:

Kąt wyprzedzenia zapłonu . . . . . $7^o - 2^o$
Świece zapłonowe . . . . . Champion N9Y

Zasilanie:

Gaźnik opadowy, dwuprzelotowy typu WEBER 34 DCHD – 18

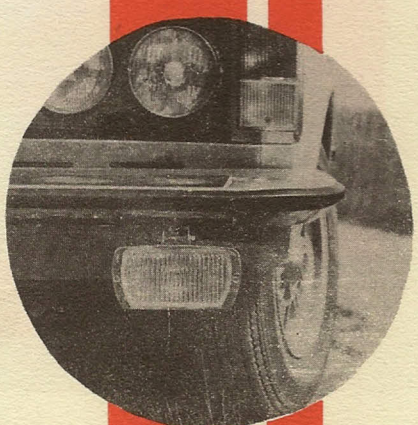
Dane regulacyjne	1 stopień w mm	2 stopień w mm
Średnica gardzieli	24	26
Średnica dyszy głównej paliwa	1,20	1,60
Średnica dyszy biegu jałowego	0,45	1,00
Średnica dyszy rozruchowej	F 1/1,50	
Średnica dyszy pompy przyśpieszającej	0,70	
Średnica dyszy głównej powietrza	2,20	2,00
Średnica dyszy składu mieszanki	0,80	— —



PRZENIESIENIE NAPĘDU

Koła i ogumienie

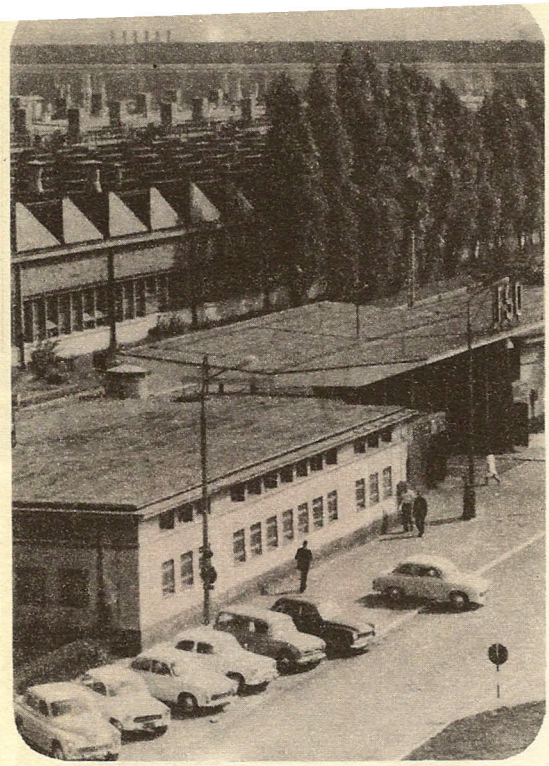
Obręcze z lekkiego stopu . . . . . 5 1/2 J x 13"
Ogumienie promieniowe Dunlop 175 SR x 13
Ciśnienie w ogumieniu (mierzyć przy chłodnych oponach):
przód . . . . . 1,5 kG/cm^2
tył . . . . . 1,6 kG/cm^2



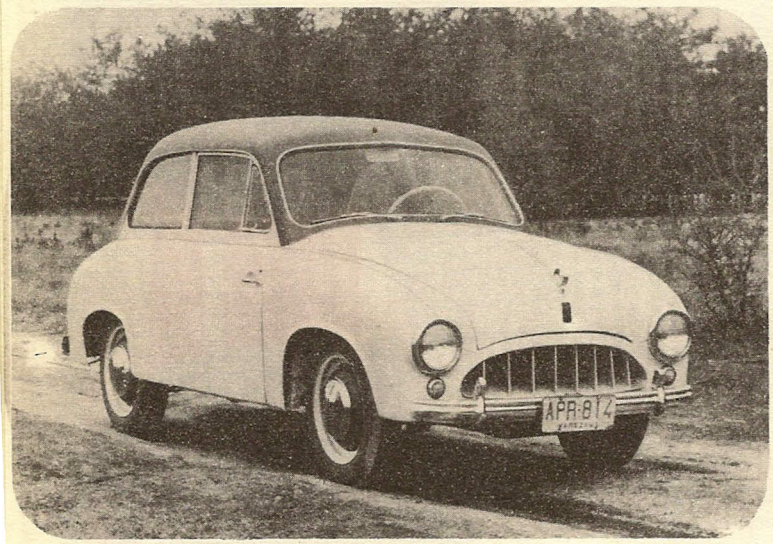
MATERIAŁY EKSPLOATACYJNE

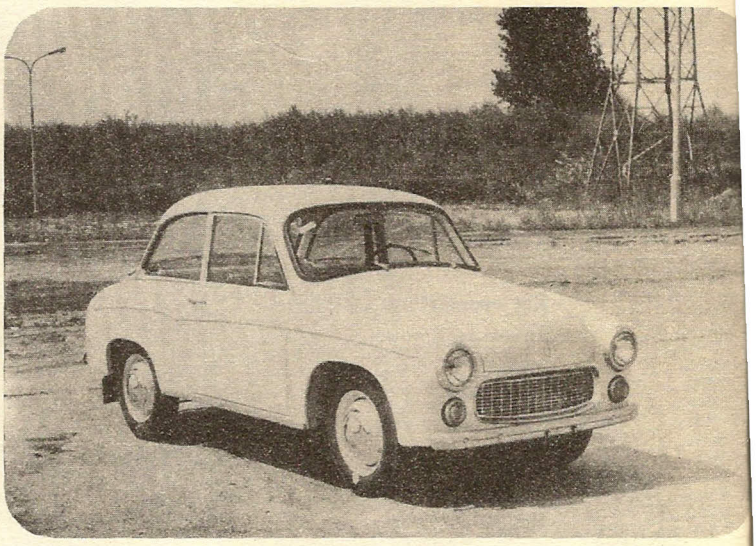
(różne od stosowanych w samochodzie 125p)
Miska olejowa z filtrem . . . . . olej silnikowy Castrol GTX

Producent: **Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Osobowych**



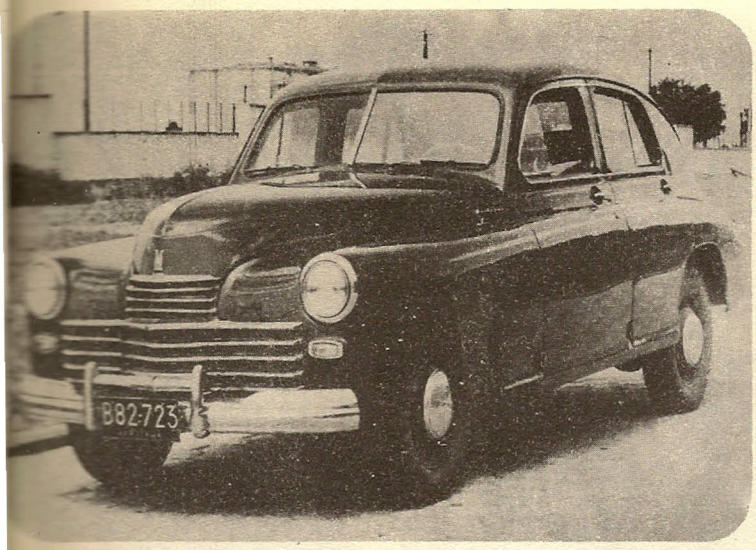
LAT 25

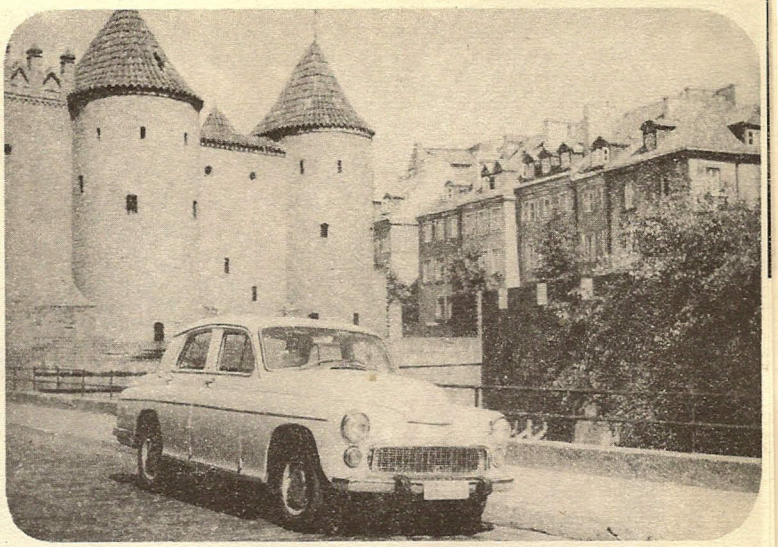




FSO







1951

1976









OFFERS:

four-door
five-seat passenger cars

POLSKI FIAT 125P

Engine capacity 1300 and 1500 ccm

Engine power 65 hp (DIN) and 75 hp (DIN)

Maximum speed 145 and 155 km/h

FAST SAFE ECONOMICAL

POL-MOT

Exporter POL-MOT
Foreign Trade Enterprise
for Automotive Industry
00-983 Warszawa
Stalingradzka 23

Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „STOMIL" w Dębicy słyną w kraju i zagranicą z doskonałej produkcji ogumienia.
W roku 1980 DZOS „STOMIL" będą największą i najbardziej nowoczesną fabryką ogumienia w kraju i jedną z większych w Europie — produkującą ogumienie zarówno na rynek krajowy i zagraniczny.



stomil

UNITRA



UNITRA

Foreign Trade Enterprise UNITRA
Warszawa, Al. Jerozolimskie 44, POLAND

POLISH ELECTRONIC PRODUCTS

Radio and TV sets, Tape Recorders, Record Players and other equipment of general use

TV Transmission Vans, Radiotelephones, Studio Monitors and other professional TV Studio Equipment

Industrial TV

Active and Passive Components

TV Picture Tubes, Electronic Tubes, Light Sources and machinery for tubes production

Complete plants, machinery, equipment and materials for electronic industry as well as:

Industrial Cooperation in the field to Electronics



OŚRODEK BADAWCZO-ROZWOJOWY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH