

FSO BISS

BIULETYN INFORMACYJNY SPORTU SAMOCHODOWEGO



ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY SAMOCHODÓW SPORTOWYCH I BADAŃ WYCZYNOWYCH

8-10 Sierpień -
Październik
1980

S P I S T R E Ś C I

	Str.
RAJD RAC NA ZAKOŃCZENIE SEZONU	3
MACIEJ STAWOWIAK I RYSZARD ŻYSZKOWSKI RAJDOWYMI MISTRZAMI POLSKI 1980	4
RAJD WARSZAWSKI W SILNEJ OBSADZIE	5
PRZEDOSTATNIA ELIMINACJA MISTRZOSTW POLSKI	8
OSTATNI W SEZONIE - RAJD ELMOT	9
MANX RALLY TROPHY	10
TRUDNA IMPREZA RAJDOWA W CSRS	13
W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA 1980	15
MISTRZOSTWA ŚWIATA PRODUCENTÓW I KIEROWCÓW	15
MISTRZOSTWA EUROPY KIEROWCÓW	16

Biuletyn Informacyjny Sportu Samochodowego BISS redaguje zespół Redakcji Sportowo-Turystycznej 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.

RAJD RAC NA ZAKOŃCZENIE SEZONU

Sezon rajdowy 1980 zbliża się do końca. Dla fabrycznych załóg warszawskiej Fabryki Samochodów Osobowych start w brytyjskim Rajdzie Royal Automobile Club będzie już ostatnim w tym sezonie.

W rajdzie RAC na Polonezach 2000 wystartują trzy załogi: rajdowi mistrzowie Polski 1980 Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski oraz John Lyons i John Brown /Wlk. Brytania/, a także Teemu Tahko i Pekka Hokkanen /Finlandia/.

Taki, a nie inny skład ekipy FSO podysłany jest niewątpliwie względami handlowo-reklamowymi, jakimi kieruje się fabryka. Rynek brytyjski, a także fiński mają ważne znaczenie.

Wśród załóg na RAC z pewnością najbardziej doświadczoną i mającą w swym dorobku największe sukcesy międzynarodowe jest polska załoga M. Stawowiak - R. Żyszkowski. Irlandzki kierowca John Lyons w rajdach startuje dopiero od 1976 r. Wygrał dotychczas dwa rajdy: Hills of Donegal oraz Galway International Rally w 1978 r. Dotychczas startował na Polonezie dwukrotnie: w Rajdzie Warszawskim oraz Rajdzie Manx. Choć oba nie ukończył, pierwszego - z powodu defektu, a drugi - wskutek dyskwalifikacji, jego jazda była obiecująca i rokuje nadzieje.

Drugi kierowca zagraniczny to Fin Teemu Tahko. Startuje on w rajdach od 1973 r. Największym jego sukcesem było 7 miejsce w mistrzostwach Finlandii. Na Polonezie 2000 startował w fińskim rajdzie 1000 Jezior i zajął 17 miejsce.

Wszystkie załogi pojedą na Polonezach 2000 gr. II z silnikami typ 132 C 2000 o mocy ok. 170 koni mechanicznych. Silnik ten posiada nadal zasilanie gaźnikowe. Wyposażony jest w dwa podwójne gaźniki typu Weber 481 DF.

Rajdowy Polonez 2000 jest systematycznie modernizowany. Wysiłki skierowane są na podwyższenie jego mocy. Z pewnością mogłoby to zostać szybciej osiągnięte, gdyby zastosowano wtryskowy system zasilania. Program na 1980 r. przewidywał, że system taki zostanie sprawdzony i zastosowany. Niestety jak dotychczas nie udało się tego dokonać. W związku z tym Polonezy 2000, na których wystartują załogi: polska, brytyjska i fińska w rajdzie RAC będą w zasadzie takie same jak podczas startów w rajdach Portugalii, Akropolu czy Manx.

Po starcie w rajdzie RAC będzie można podsumować starty fabrycznych załóg FSO na Polonezach. Tymczasem trzeba stwierdzić, że obok supremacji krajowej załogi Maciej Stawowiak - Ryszard Żyszkowski i niezłych

startów w dwu zagranicznych rajdach /Portugali i Akropolu/, nie widać większego postępu w porównaniu z poprzednim sezonem. Pogoń za światową czy chociażby europejską czołówką nie jest łatwa, bowiem postęp techniczny w innych ekipach fabrycznych jest ogromny - dosłownie ze startu na start. Tymczasem w Polonezie ze względu na brak odpowiednich warunków, urządzeń a także miejsca do przeprowadzania takich eksperymentów jest wręcz niemożliwe. Ponadto ogromne koszty nie pozwalają na wykonanie

takiego programu prac, który zwiększyłby szanse Polonezów w walce z najlepszymi.

Program sportowy FSO podporządkowany jest potrzebom akwizycyjno-reklamowym. Z tego też względu jest on dość wąski. Nie prowadzi się szkolenia i nie widać utalentowanego zaplecza. W Polsce wprawdzie nie brak zdolnych młodych kierowców, którzy chętnie zasililiby fabryczną ekipę FSO, ale fabryka nie jest tym zainteresowana, bowiem łatwiej i taniej jest korzystać z kierowców zagranicznych.

MACIEJ STAWOWIAK I RYSZARD ŻYSZKOWSKI RAJDOWYMI MISTRZAMI POLSKI 1980

Zakończone zostały rajdowe mistrzostwa Polski na 1980 r. Polski Związek Motorowy zweryfikował już wyniki. Tytuł mistrzowski w klasyfikacji generalnej zdobyli niezagrożenie dwaj doświadczeni zawodnicy FSO: Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski startujący na fabrycznym Polonezie 2000. Załoga ta prowadziła przez cały czas i ukończyła sezon zwycięstwem w Rajdzie Elmotu. Tytuł mistrzowski zapewniła sobie ona już po zwycięstwie w Rajdzie Wisły.

Maciej Stawowiak, startuje w rajdach już od 12 lat. Jest on bardzo ciekawą pos-

tacią w tej dyscyplinie sportu. Gdy po błyskotliwym i nieco zaskakującym zwycięstwie w Rajdzie Warszawskim w 1970 zdobył sobie uznanie w kierownictwie sportu rajdowego w FSO i zatrudniono go tam w 1972 r. pozostał wierny fabryce przez cały czas. Żadne nęcące propozycje z różnych stron nie skusiły go do zmiany barw. Wielu fachowców było i jest zdania, że ten utalentowany kierowca o wrodzonym wręcz instynkcie rajdowym, gdyby zdecydował się przesiąść na samochód gwarantujący większe sukcesy w rajdach od Fiata 125p czy Polone-

za 2000, mógłby szybko znaleźć się w ścisłej czołówce rajdowej Europy. Opinie te nie zmieniają jednak stanowiska Stawowiaka, który nadal pozostaje wierny FSO i polskim samochodom.

Partner M. Stawowiaka z mistrzowskiej załogi - Ryszard Żyszkowski w swej trwającej od 13 lat karierze rajdowej początkowo startował jako kierowca, a jego pilotem w 1969 r. był nawet jeden z najlepszych obecnie polskich rajdowców Błażej Krupa. Potem R. Żyszkowski został pilotem i startował wielokrotnie z najlepszym polskim rajdowcem Sobiesławem Zasadą. Od 1975 r. był pilotem Andrzeja Jaroszewicza, który właśnie jeżdżąc z R. Żyszkowskim dwukrotnie zajął trzecie miejsce w mistrzostwach Europy. Od 1977 r. R. Żyszkowski jeździ z M. Stawowiakiem. Załoga ta doskonale się rozumie i wzajemnie uzupełnia. R. Żyszkowski słusznie przez wielu wybitnych znawców sportu rajdowego zaliczany jest do czołówki pilotów rajdowych na świecie.

Drugie miejsce w klasyfikacji generalnej rajdowych mistrzostw Polski 1980 wywalczyła bardzo utalentowana załoga AP. Warszawa A. Koper i W. Krzemiński jeżdżąc obecnie na Renault 5 Alpine. Trzecie wywalczył A. Radecki na Fiacie 125p.

Wytypowanie dalszych miejsc sprawiło Komisji PZMot sporo kłopotów. Oto najwięcej

punktów zdobyli piloci startujący z różnymi kierowcami. I tak na czwartej pozycji znalazł się M. Pawłowski /startował m.in. z M. Bublewiczem na Oplu Kadecie GTE/, a na piątej Zbigniew Kabulski jeżdżący w barwach FSO /startował przede wszystkim z A. Polakiem na Polonezie 2000/. Dopiero szóste miejsce zajęła doskonała załoga B. Krupa i P. Mystkowski na Renault 5 Alpine, a siódme bracia B. i W. Wozowiczowie na Ładzie.

Stosunkowo dalekie miejsce Błażeja Krupy spowodowane jest niewątpliwie przede wszystkim tym, że mając szanse na dobrą pozycję skoncentrował się on w tym sezonie głównie na mistrzostwach Europy kierowców i nie był w stanie pogodzić tego z walką w mistrzostwach Polski.

A oto relacje z trzech ostatnich rajdów zaliczanych do mistrzostw Polski:

RAJD WARSZAWSKI W SILNEJ OBSADZIE

Wcześniej niż zwykle, bo już w dniach 22-24 sierpnia rozegrano w tym roku XVIII Rajd Warszawski Polskiego Fiata. Impreza

ta oznaczona współczynnikiem trudności "2" jest jednocześnie eliminacją Mistrzostw Europy Kierowców, a jej wyniki wliczane są do klasyfikacji Mistrzostw Polski.

Organizatorzy celowo przesunęli termin imprezy z tradycyjnego października na sierpień. Chcieli oni uatrakcyjnić walkę europejskiej czołówki, bowiem zazwyczaj w październiku klasyfikacja i pozycje poszczególnych kierowców w Mistrzostwach Europy są już rozstrzygnięte, a walka toczy się o przysłowiową "pietruszkę".

Tegoroczny rajd liczył 1200 km /w tym 36 odcinków specjalnych o łącznej długości 325 km i jedna próba wyścigowa na byłym lotnisku Bemowo w Warszawie - 3 x 3300 m/. Ze zgłoszonych 92 załóg komisja techniczna dopuściła do startu 76, zaś metę osiągnęło 45 samochodów. Uczestnicy reprezentowali następujące państwa: Hiszpanię, Francję, RFN, Belgię, Węgry, CSRS, Austrię, W. Brytanię, Danię, Szwecję i Polskę na samochodach 17 różnych marek. Najliczniejsze były: Fiaty 126p - 20, Fiaty 125p - 14, Renault 5 Alpine - 7, Polonezy 2000 - 6, Fordy Escorty - 3 i Skoda S 130 RS - 3. Kibice mogli też po raz pierwszy zobaczyć Alfę Romeo Alfasud TI i Mazdę 628 specjalnie adaptowaną do rajdów.

Główną atrakcją rajdu miała być walka prowadzącego w eliminacjach do Mistrzostw Europy Kierowców Hiszpana Antonio Zaniniego na Porsche 911 z zajmującym drugą lokatę Francuzem Bernardem Beguinem na Porsche 911 SC. Również inne pojedynki zapowiadały się interesująco m.in. między Błażejem Krupą /Polska/ a Attila Ferjanczem/Węgry/ obaj jeżdżący na Renault 5 Alpine/ do te-

go rajdu czterokrotnie lepszy był Krupa, a tylko raz Ferjancz oraz między zespołami fabrycznymi Poloneza i Skody.

Tegoroczny Rajd Warszawski Polskiego Fiata rozgrywany był w ciężkich warunkach /deszcz, zimno/, ale mimo to był bardzo szybki - na niektórych odcinkach specjalnych zawodnicy osiągalili szybkość przekraczającą 200 km/godz.

Już od pierwszych kilometrów rajdu zarysowała się czołówka, którą stanowili: B. Beguin /Porsche 911 SC/, H. Bohne /Mercedes 450 SLC/, A. Zanini /Porsche 911/, J.M. Colos "Didi" /Fiat 131 Abarth/, B. Krupa /Renault 5 Alpine/, W. Rutheford /Mazda 628/, J. Lyons /Polonez 2000/.

Tak było do OS - 8. Właśnie na tym odcinku specjalnym zaczęły się kłopoty z silnikiem Porscha A. Zaniniego. Odmawiający posłuszeństwa układ zasilania sprawił, że pomimo wytężonej pracy serwisu załoga hiszpańska A. Zanini - N. Vidal traciła coraz więcej do prowadzącej dwójki Beguin i Bohne i po kilku odcinkach /już na OS - 14/ zrezygnowała z dalszej walki. Od tej chwili Beguin kontrolował cały rajd i pewnie zdążył po zwycięstwo, które dawało mu prowadzenie w klasyfikacji do Mistrzostw Europy. Z czołówki wypadł również Polonez 2000, prowadzony przez angielskiego kierowcę Johna Lyonsa. Kierowca ten startował po raz pierwszy na Polonezie, a mimo to jechał znakomicie, plasując się na wielu odcinkach specjalnych w pierwszej piątce. Na OS - 11 wyznaczonym

na nawierzchni szutrowej "przeholował" - "złapał" cztery gumy, co tym samym przekreśliło jego dalszy udział w rajdzie. Podobny los spotkał A. Ferjancza, który zakończył rajd na OS - 9 /wpadł w dziurę na poboczu i połamiał przednie zawieszenie/. Do czołówki rajdu weszły trzy kolejne załogi M. Bublewicz - M. Pawłowski /Polska/ Opel Kadett GTE, M. Stawowiak - R. Żyszkowski /Polska/ Polonez 2000 i V. Havel - J. Sokoup /CSRS/ Skoda S 130 RS. Zwycięstwo odnieśli Francuzi B. Beguin - J. Lenne /Porsche 911 SC/ przed zawodnikami RFN H. Bohne - P. Diekman /Mercedes 450 SLC/ i Polakami B. Krupą - P. Mystkowskim /Renault 5 Alpine/.

Na lotnisku Bemowo w Warszawie w dniu 24 sierpnia rozegrano wyścig o Grand Prix FSO dla 15 najlepszych kierowców XVIII Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata. Startowali oni na fabrycznych samochodach Polonez 1500. W wyścigu tym nie wzięło udziału dwu czołowych zawodników zakończonego rajdu - Bernard Beguin i Holger Bohne, bowiem kontrakty jakie podpisali z firmami swoich samochodów nie zezwalają im na starty na innych samochodach. Wyścig o Grand Prix FSO rozgrywany był od początku pod dyktando dwóch Polaków: Błażeja Krupy i Macieja Stawowiaka. Był to pasjonujący pojedynek a prowadzenie zmieniało się z okrążenia na okrążenie. W końcu minimalnie lepszy okazał się Maciej

Stawowiak, który wygrał przed Błażejem Krupą i Adamem Polakiem.

Bardzo wysoką ocenę ze strony zawodników i akredytowanych dziennikarzy uzyskała strona organizacyjna rajdu. Oficjalni obserwatorzy stwierdzili, że pod tym względem tegoroczny Rajd Warszawski Polskiego Fiata stał wyżej niż Rajd Portugalii, który był dotychczas stawiany jako wzór rozwiązań organizacyjnych.

A oto co powiedzieli na mecie:

Antonio Zanini - "Pojechałem by wygrać. Czwarty start w Polsce nie był dla mnie tak szczęśliwy, jak trzy poprzednie. Straciłem przodownictwo w klasyfikacji Mistrzostw Europy. Cóż, trzeba będzie odrabiać punkty."

Bernard Beguin - "Cieszę się ze zwycięstwa i objęcia prowadzenia w M.E. Żałuję, że nie ukończyłem Rajdu Polski. Nie spodziewałem się, że ten rajd będzie taki szybki, co bardzo mi odpowiadało - były to idealne warunki dla mojego Porscha."

Maciej Stawowiak /ubiegłoroczny zwycięzca tego rajdu/ - "Po raz pierwszy w Rajdzie Warszawskim wzięła udział tak silna grupa czołowych kierowców europejskich. Na pierwszym OS mieliśmy awarię, która spowodowała, że musieliśmy później doganiać czołówkę. Konkurencja była silna i nawet uplasowanie się w pierwszej dziesiątce uważam za sukces."

Końcowa klasyfikacja XVIII Rajdu Warszawskiego w punktach:

1. B. Beguin - J. Lenne /Francja/ Porsche
911 SC - 8707 pkt.
2. H. Bohne - P. Diekman /RFN/ Mercedes 450
SLC - 8790 pkt.
3. B. Krupa - P. Mystkowski /Polska/ Renault
5 Alpine - 8990 pkt.
4. J. M. Cols "Didi" - W. Plas /Belgia/ Fiat
131 Abarth - 9048 pkt.
5. W. Rutheford - H. Bryan /W. Brytania/ Mazda
628 - 9081 pkt.
6. M. Bublewicz - M. Pawłowski /Polska/ Opel
Kadet GTE - 9144 pkt.
7. M. Stawowiak - R. Żyszkowski /Polska/ Polonez
2000 - 9330 pkt.
8. V. Havel - J. Sokoup /CSRS/ Skoda S 130 RS
- 9447 pkt.
9. A. Koper - W. Krzemiński /Polska/ Renault
5 Alpine - 9501 pkt.
10. A. Polak - Z. Kabulski /Polska/ Polonez
2000 - 9660 pkt.

PRZEDOSTATANIA ELIMINACJA MISTRZOSTW POLSKI

XXIX Rajd Wisły był przedostatnią eliminacją samochodowych rajdowych mistrzostw Polski. Przed startem było wiadomo, że jeżeli najlepsza załoga warszawskiej FSO Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski na Polonezie 2000 zajmie pierwsze miejsce to

będzie miała zapewniony tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej. Doświadczeni zawodnicy wystartowali więc bardzo ostro, aby już na początku zapewnić sobie przewagę i potem tylko kontrolować walkę. Ten plan taktyczny przyniósł im pełne powodzenie. Już na pierwszym odcinku specjalnym prowadzącym leśno - terenową drogą z Jaworzynki do Istebnej pojechali oni doskonale i uzyskali prawie półtorej minuty przewagi nad załogą Bublewicz - Pawłowski na Opel Kadett GTE. Potem obserwowaliśmy, spokojną jazdę liderów i ostre ataki Bublewicza i Pawłowskiego. Tym ostatnim udawało się nawet zyskać kilkakrotnie parosekundową przewagę, która zmniejszała ich dystans do załogi FSO. Stawowiak i Żyszkowski jechali jednak z wyraźną rezerwą. Ataki Bublewicza zakończyły się na odcinku specjalnym Katowice - Ochojec. Z powodu zbyt szybkiego wejścia w zakręt Opel został uszkodzony i załoga musiała się wycofać z rajdu. W tej sytuacji Stawowiak i Żyszkowski jechali niezagrażeni do mety. O drugie miejsce bardzo zacięty bój toczyli natomiast A. Koper i W. Krzemiński na Renault 5 Alpine z drugą załogą FSO A. Polak i Zb. Kabulski na Polonezie 2000. Ostatecznie wygrał Koper, ale główną przyczyną tego był wyraźny brak rajdowego doświadczenia u A. Polaka, który dotychczas startuje przede wszystkim w wyścigach.

Rywalizacja największych samochodów przesunęła nieco w cień pojedynkę wśród "maluchów". Ze znanych zawodników Szerla, już na

początku uszkodził blok i musiał się wycofać. Wskutek urwania się przegubu, odpadł inny fabryczny Fiat 126p prowadzony przez Lubiaka. Ostatecznie klasę markową Fiata 600 wygrali H.Pinis i A.Witek z Automobilklubu Beskidzkiego, a w klasie markowej Fiata 650 M.Ryniak i H.Noga z Automobilklubu Stomil w Dębicy. W klasie "maluchów" grupy II wygrali M.Krachulec i M.Kusiak z Automobilklubu Częstochowa.

A oto klasyfikacja generalna rajdu:

- 1.M.Stawowiak - R.Żyszkowski Polonez 2000
- 6373 pkt.
- 2.A.Koper - W.Krzemiński Renault 5 Alpine
- 6703,9 pkt.
- 3.A.Polak - Zb. Kabulski Polonez 2000
- 6797 pkt
- 4.A.Radecki - R.Wilkaniec Fiat 125p
- 7253,5 pkt.
- 5.A.Białowąs - P.Noakowski Polonez 2000
- 7471 pkt.
- 6.W.Janowski - H.Krakowczyk Zastawa 1300
7594,9 pkt.

OSTATNI W SEZONIE

Na zakończenie tegorocznego sezonu rajdowego w dniach 24-25 października, odbyła się ostatnia impreza X jubileuszowy Rajd Elmotu. Była to VI Eliminacja Rajdów Samochodowych Mistrzostw Polski.

Do rajdu zgłoszono 50 załóg, z których wystartowało 39, a linię mety osiągnęło zaledwie 19. Jest to o tyle ciekawe, że rajd nie należał do najtrudniejszych /łączna długość trasy 500 km z 19 OS o długości 200 km/ przy idealnej niemal pogodzie. Przyczyny wycofania się aż 20 załóg na 39, które wystartowały są dwa rodzaje: złe przygotowanie samochodów do rajdu i brak umiejętności początkujących zawodników, którzy za wszelką cenę chcieli jak najlepiej wypaść w końcowej klasyfikacji.

Już od samego początku wiadomo było, że nikt nie może zagrozić prowadzącemu z dużą przewagą Maciejowi Stawowiakowi i Ryszardowi Żyszkowskiemu na Polonezie 2000. Kiedy po pierwszym OS odpadła z rajdu załoga FSO Adam Polak - Zbigniew Kabulski /Polonez 2000/, a po kilku następnych z czołówki wypadli, wycofując się Andrzej Koper - Włodzimierz Krzemiński AP Warszawa Renault 5 Alpine; kolejną załogą jadącą na Polonezie 2000, reprezentującą AP "Stomil" Olsztyn - Józef Ważny - Maciej Nowak oraz załoga zespołu fabrycznego FSM z Bielska - Białej Janusz Szerla - Jerzy Stopa na Fiacie 126p z AP Beskidzki, na trasie pozostali w zasadzie jedynie Maciej Stawowiak - Ryszard Żyszkowski Polonez 2000 AP Warszawa i w klasie "maluchów" Wiesław Cygan - Zdzisław Sawczyński AP Beskidzki. Niezbyt doświadczeni kierowcy braki umiejętności zaczęli nadrabiać brawurową jazdą i na trudniejszych fragmentach "sypali się" z

trasy jak przysłowiowe gruszki.

Przed rozpoczęciem rajdu zapowiadano, że Stawowiak wystartuje na Polonezie 2000 z zasilaniem wtryskowym. Innowacja rozpadła się w przededniu rajdu i... Stawowiak wystartował na silniku wyjętym z samochodu treningowego, co nie przeszkodziło mu w najmniejszym stopniu do odniesienia bezapelacyjnego zwycięstwa.

A oto klasyfikacja generalna X Rajdu Elmot:

- 1.M.Stawowiak - R.Żyszkowski Polonez 2000
- 7898 pkt.
- 2.L.Orski - S.Hałasa Renault 5 Alpine
- 8682 pkt.
- 3.Z.Maliński - A.Wodziński Renault 5 Alpine
- 8699 pkt.
- 4.A.Białowąs - P.Noakowski Polonez 2000
- 5.A.Radecki - W. Wilkaniec - Fiat 125p II gr.
- 6.M.Karczewski - K.Szymczak Fiat 125 p I gr.

MANX RALLY TROPHY

Na rajd Manx Rally Trophy, będący eliminacją Mistrzostw Europy o współczynniku trudności "1" ekipa FSO pojechała nie z własnego wyboru. Rajd ten nie był ani zbyt prestiżową imprezą ani też nie odpowiadał "Polonezom" jako iż rozgrywany jest w całości na drogach o nawierzchniach asfaltowych przypominających miejscami tory wyścigowe a jak wiadomo Polonez sprawdza się lepiej w terenie trudnym, gdzie górę bierze samochód mocny i wytrzymały na trudy. Dlaczego więc zdecydowano się wysłać dwie załogi na ten rajd? Odpowiedź na to pytanie jest prosta. Tak sobie zażyczył importer brytyjski i nie można mu było odmówić. Ponieważ strona spor-

towa to nie tylko doświadczenia techniczne ale również część kampanii reklamowej nie sposób było odmówić jednemu z największych naszych kontrahentów samochodowych.

Rajd Manx jest niezmiernie trudnym rajdem nie tylko z uwagi na niezwykle szybkie trasy. Bardzo skomplikowane przepisy, trudna nawigacja oraz utrudnienia dla serwisów dopełniają reszty. Przekonał się o tym na własnej skórze jeden z kierowców ekipy FSO Irlandczyk John Lyons. Ale o tym za chwilę...

Udział dwóch Polonezów w Rajdzie Manx Trophy, który tradycyjnie stanowi zakończenie sezonu turystycznego na tej małej

wysepce na morzu Północno Irlandzkim wywołał olbrzymie zainteresowanie. Prasa lokalna pisała obszernie o "polskim samochodzie" załogach i ekipie serwisowej. W lokalnej radiogłośni przeprowadzono obszerny wywiad zarówno z naszymi kierowcami jak i członkami obsługi technicznej oraz Kierownikiem Ekipy FSO, inż. Jackiem Bartosiem. Nasze dwie załogi: Tomarz Ciecierzyński - Janusz Wojtyna oraz John Lyons - Steve Fellows były oblegane przez łowców autografów.

Jako pierwszy na 800 km trasie z 38 odcinkami specjalnymi o łącznej długości 500 km wystartował ubiegłoroczny zwycięzca tej imprezy brytyjczyk Russell Brookes /Sunbeam Talbot/. Nasi wystartowali z numerami: 16. John Lyons-Steve Fellows oraz z nr 37 Tomasz Ciecierzyński-Janusz Wojtyna.

Do czwartego odcinka specjalnego prowadził faworyt gospodarzy Brookes, ale po piętach deptali mu dwaj kierowcy fińscy - Ari Vatanen /Ford Escort RS/, Anders Kullang /Opel Ascona 400/ oraz druga wielka nadzieja brytyjczyków Tony Pond /Triumph TR7 V8/. John Lyons jechał jak zwykle bardzo odważnie i plasował się w pierwszej dwudziestce. Pecha miała druga nasza załoga. Na jednym z pierwszych odcinków specjalnych mieli defekt ogumienia i nie mogąc się zatrzymać na niezwykle wąskich drogach odgrodzonych po obu stronach kamiennymi murami musieli kontynuować jazdę.

Po przejechaniu trzech dalszych odcinków specjalnych w ten sposób uszkodzili drążek kierowniczy. W myśl przepisów serwis mógł dokonać naprawy dopiero po zakończeniu pierwszego etapu. Tak się też stało i nasza załoga dzielnie kontynuowała jazdę ale nie udało się już odrobić bardzo dużej straty czasu. Uplasowali się dopiero na 47 miejscu ale trzeba przyznać, że walczyli do końca. Ich daleka pozycja nie odpowiadała ani możliwościom samej załogi ani też samochodu. Po prostu pech i "frycowe" jakie się zawsze płaci startując po raz pierwszy w tak specyficznej imprezie jak Rajd Manx.

Wróćmy jednak do Lyonsa. Jechał bardzo dobrze. Na czwartym odcinku specjalnym wszedł ostro w łuk jednego z zakrętów. Trochę go wyniosło i zerwał taśmę ograniczającą pobocze. Dostał rześiste oklaski i pojechał dalej ciągnąc za sobą żółtą taśmę.

Po tym samym odcinku specjalnym wycofał się Brookes na skutek defektu silnika. Przewadzenie objął na krótko Vatanen a potem, jak się miało okazać już na stałe, Tony Bond.

Po zakończeniu pierwszego etapu Lyons zajmował 19 pozycję i miał duże szanse na poprawienie swojej lokaty. Po krótkim odpoczynku zawodnicy wystartowali do drugiego etapu, który rozgrywany był w nocy. Po kolejnych odcinkach specjalnych Tony Pond

coraz bardziej utrwalał swoją pozycję lidera. Tuż za nim był Szkot Jimmy McRae, Vatanen i Kullang. Lyons, jak wynikało z meldunków przekazywanych po kolejnych OS przesuwał się do przodu w klasyfikacji. I wtedy zaczęto przebąkiwać coś o ewentualnej dyskwalifikacji Lyonsa za "opuszczenie trasy rajdu" czyli "jazdę na skrót".

Lyons zakończył drugi etap na bardzo dobrym 16 miejscu mając realne szanse na uplasowanie się na trzecim miejscu w silnie obsadzonej II grupie. Po całonocnym odpoczynku tuż przed startem do trzeciego, ostatniego etapu gruchnęła wieść o tym, że sędziowie postanowili go zdyskwalifikować. Lyons był niepokieszony i trudno mu się dziwić, ale rozgłos jaki dzięki temu zyskał był na miarę zwycięstwa. Wszyscy mówili tylko o nim i o tak doskonale spisującym się Polonezie. Mówiło się o "wielkim nieporozumieniu" i potrzebie stworzenia na przyszłość bardziej elastycznych przepisów jeśli się chce aby w przyszłych latach ktośkolwiek na te imprezy przyjechał.

"Uważam, że zostałem potraktowany zbyt surowo - powiedział John Lyons w wywiadzie udzielonym lokalnej rozgłośni radiowej. Podobnego zdania są wszyscy moi koledzy, nawet ci, których miałem szanse wyprzedzić. W myśl założeń taktycznych mieliśmy zaatakować właśnie podczas trzeciego etapu. Nasze miejsce po drugim etapie dawało nam realne szanse na zajęcie czołowego miejsca w grupie.

Kierownik zespołu rajdowego FSO, inż. Jacek Bartoś powiedział po otrzymaniu tej wiadomości: "W rajdzie Manx startowaliśmy na wyraźne życzenie i zaproszenie naszego importera w Wielkiej Brytanii. Nie jest to rajd sprzyjający założeniom konstrukcyjnym Poloneza, który nie jest w stanie nawiązać równorzędnej walki z tak szybkimi samochodami jak choćby TR, Porsche czy Lancia Stratos. Trzeba pamiętać, że rajd ten w całości rozgrywany jest na trasach asfaltowych a nie takich na jakich spisuje się Polonez najlepiej. Uważam jednak, że doświadczenie jakie wynieśliśmy z tej imprezy bardzo nam się przyda w przyszłości. Jeśli idzie o Lyonsa to bardzo żałuję że miał takiego pecha, bo rzeczywiście jechał dobrze i uważnie.

Wyniki:

1. Tony Pond - Fred Gallasher /TR7 V8/
2. Ari Vatanen - David Richards /Ford Escort RS/
3. Jimmy Mc Rae - Mike Nicholson /Chevette/
4. Dessie McCartney - Terry Harryman
/Chevette/
5. Andy Dawson - Kevin Gormley /Lancia Stratos/
6. John Weatherley - Fave West /Sunbeam/

TRUDNA IMPREZA REGIONALNA W CSRS

W Czechosłowacji we wrześniu b.r. odbył się XII Międzynarodowy Samochodowy Rajd "Tatry", przedostatnia eliminacja o Puchar Pokoju i Przyjaźni Krajów Socjalistycznych. 60 zawodników wystartowało na 930 km trasę, na której do przejechania były 32 odcinki specjalne o długości 400 km. Rajd był trudną imprezą, w czasie której wiele samochodów musiało odpaść z trasy, na skutek różnorodnych uszkodzeń. Dla naszej ekipy Rajd "Tatry" był wręcz katastrofalny. Polski zespół narodowy nie tylko zresztą na tej imprezie, ale i w bieżącym sezonie przestał się liczyć w rozgrywkach o Puchar Pokoju i Przyjaźni. Złożyło się na to wiele czynników, które na pewno Główna Komisja Sportowa Samochodowa winna wnikliwie rozpatrzyć. Nasi konkurenci, a szczególnie zawodnicy radzieccy i czechosłowaccy w tym czasie poczynili olbrzymie postępy. Nie tylko jeśli chodzi o przygotowanie sprzętu ale także i dyscyplinę jaka panuje w tych zespołach. W Rajdzie "Tatry" jedynie Andrzej Radecki ze Zbigniewem Kabulskim jadący na Fiacie 125p oraz Andrzej Białowąs z Wojciechem Ondraczkiem na Polonezie 2000 doprowadzili swoje auta do mety. Choć i oni mieli kłopoty techniczne, a serwis wiele pracy w czasie nocnej przerwy w Rajdzie.

Rajdy samochodowe na pewno są i będą trudnymi imprezami. Nasuwa się jednak pytanie czy imprezy te, a szczególnie w naszych krajach socjalistycznych muszą mieć taki stopień trudności, by nie tylko człowiek ale i maszyna odmawiała posłuszeństwa. W tych imprezach zawodnicy nasi startują na sprzęcie prywatnym, a to nie jest to co sprzęt przygotowany przez fabrykę. Wiele zastrzeżeń ze strony zawodników budziły niektóre odcinki specjalne. Tak karłowate wertepy na trasie rajdu powodowały rozbijanie samochodów. Doszło nawet do tego, że jeden z zawodników bułgarskich poniósł śmierć rozbijając auto tuż za znakiem "stop" po zakończeniu odcinka specjalnego. Było w tym wiele również winy ze strony organizatorów, którzy zlekceważyli jeszcze przed startem uwagi niektórych ekip. Znak "stop" usytuowany był w najgorszym miejscu, za którym i przed którym rozpoczynała się tzw. pralka, na której to niezmiernie trudno było wyhamować autem. Dodatkowym utrudnieniem dla zawodników były jeszcze zmieniające się z godziny na godzinę warunki atmosferyczne. Z 60 aut jakie wystartowały do Rajdu tylko 33 znalazły się na mecie. Świadczy to, że ścigać się na tym Rajdzie nie było łatwo.

Przed nami jeszcze jedna eliminacja "Rajd Rosyjska Zima". Jako zespół zajmując przedostatnie miejsce wśród narodowych reprezentacji krajów socjalistycznych nie zwojujemy nic. Jedynie Andrzej Radecki plasujący się obecnie na czwartym miejscu w klasyfikacji indywidualnej może przesunąć się o miejsce wyżej. Nie zagraża on jednak zawodnikom czechosłowackim, którzy zajmują pierwsze i drugie miejsce i oni odbierać będą tytuł nieoficjalnego mistrza krajów socjalistycznych.

A oto wyniki Rajdu "Tatry":

1. J.Sedivy - J. Janeczek - Skoda 130 RS
CSRS - 15.267 pkt.
2. L.Pavlik - B.Motl - Renault 5 Alpine
CSRS - 15.330 pkt.
3. M.Bolsik - J.Bolsik - Łada
ZSRR - 15.471 pkt.

4. E.Raide - G.Valdek - Łada
ZSRR - 16.347 pkt.
5. C.Pacala - D.Jantosik - Skoda 130 RS
CSRS - 16.704 pkt.
- 14.A.Radecki - Zb.Kobulski - Fiat 125p
- 17.322 pkt.
- 15.A.Białowas - W.Ondraczek - Polonez
- 17.866 pkt.

Zespołowo: I - ZSRR, II - NRD, III - BRL,
IV - PRL.

Wyniki indywidualne po 6 eliminacjach:
I - V.Blahna /CSRS/ - 191 pkt., II -
S.Kraizer /CSRS/ - 188 pkt., III - J.Sedivy
/CSRS/ - 184 pkt., IV - A.Radecki /Polska/
- 177 pkt., V - Juppa /ZSRR/ - 135 pkt.

Zespołowo: I - ZSRR 32 pkt., II - NRD -
24 pkt., III - CSRS 21 pkt., IV - BRL
19 pkt., V - WRL 14 pkt., VI - Polska
12 pkt.

W RYWALIZACJI O RAJDOWE TROFEA

MISTRZOSTWA ŚWIATA PRODUCENTÓW I KIEROWCÓW

RAJD CODASUR

Rajd ten po raz pierwszy w tym roku wszedł do kalendarza mistrzostw świata i wywołał bardzo duże zainteresowanie. Organizowany przez Argentynczyków miał 2500 km długości, w tym 1000 km odcinków specjalnych, często bardzo długich i szybkich. Wielkim ewenementem Codasur 80 był start w tej imprezie idola argentyńskich sympatyków sportu samochodowego, znanego kierowcy wyścigowego formuły 1 Carlosa Reutemanna, który z Williamsa przesiadł się tym razem do Fiata 131 Abartha.

I na rajdowej trasie wykazał on swój wielki talent, ale musiał jednak uznać wyższość takich "specjalistów" jak Walter Rohrl i Hannu Mikkola. Jeszcze raz w tym sezonie imponującą klasą błysnął Rohrl, który objawszy prowadzenie po pierwszym odcinku specjalnym utrzymał pierwszą lokatę do samej mety.

Kilku znanych kierowców światowej czołówki nie osiągnęło celu, wśród nich Szwedzi Waldegaard /Mercedes 500 SLC/ Kallstrom /Datsun Violent 160J/, Finowie Alen /Fiat 131 Abarth/, Makinen /Peugeot 504 V6 Coupé/, Włoch Bettega /Fiat 131 Abarth/, Argentyn-

czyk Recalde /Mercedes 500 SLC/.

1. Rohrl - Geistdorfer /Fiat 131 Abarth/
2. Mikkola - Hertz /Mercedes 500 SLC/
3. Reutemann - Perissutti /Fiat 131 Abarth/
4. Mehta - Mehta /Datsun Violent 160 J/
5. Lefebvre - Delferrier /Peugeot 504 V6 Coupé/
6. De Vitta - Muzzio /Ford Escort RS 1600/

RAJD 1000 JEZIOR

W tym roku rajd ten liczył się jedynie w klasyfikacji mistrzostw świata Kierowców i zaliczany był również do mistrzostw Europy o najwyższym współczynniku "4". Tradycyjnie już na trudnych trasach w Finlandii główną rolę odgrywają Skandynawowie. Tak było i tym razem, a pierwszych 10 miejsc rozdzielili między sobą Finowie i Szwedzi, choć nie wszyscy najlepsi z nich stanęli na starcie. Efektowny sukces odniósł Markku Alen, który prowadził zdecydowanie przez cały czas. Było to już trzecie z kolei a czwarte w ogóle zwycięstwo w Rajdzie 1000 Jezior.

Spośród bardziej znanych kierowców imprezy nie ukończyli m.in. Finowie Mikkola /Toyota Celica GT/, Airikkala /Vauxhall Chevette/, Toivonen /Talbot Lotus/, Szwed Kul-

lang /Opel Ascona 400/.

1. Alen - Kivimaki /Fiat 131 Abarth/
2. Vatanen - Richards /Ford Escort RS/
3. Eklund - Sylvan /Triumph TR7 V8/
4. Johansson - Spjuth /Opel Ascona 400/
5. Lampi - Kuukkala /Ford Escort RS/
6. Salonen - Harjanne /Datsun 160J/

RAJD NOWEJ ZELANDII

Wszystkich pasjonowało pytanie, czy doskonale spisujący się w tym roku Rohrl, który triumfował poprzednio w Codasur, zwycięży także w Nowej Zelandii. Tymczasem znalazł on wielkiego rywala nie w Mikkoli czy Waldegaardzie ale w Salonenie. Ten ostatni wystartował na świetnie przygotowanym specjalnie w Japonii Datsunie 160J i zostawił wszystkich w pobitym polu.

Timo Salonen od początku objął prowadzenie, początkowo Rohrl nie dawał za wygraną i kilkakrotnie wysuwał się na prowadzenie, ale w efekcie nie dał rady Finowi. Salonen wygrał 15 odcinków specjalnych, a Rohrl - 12. Na mecie różnica między nimi wyniosła 2 min. 41 sek., podczas gdy trzeci Mikkola stracił do zwycięzcy już 22 min. 25 sek.

Podczas tego rajdu poważnemu wypadkowi uległ Fin Airikkala, który doszczętnie rozbił swój samochód i został przewieziony do szpitala.

1. Salonen - Harjanne /Datsun 160J/
2. Rohrl - Geistdorfer /Fiat 131 Abarth/
3. Mikkola - Hertz /Mercedes 500 SLC/
4. Fury - Suffren /Datsun 160J/
5. Waldegaard - Thorszelius /Mercedes 500 SLC/
6. Adams - Scott /Vauxhall Chevette/

Po tym rajdzie klasyfikacja mistrzostw świata kierowców przedstawiała się następująco: 1. Rohrl - 83 pkt., 2. Alen - 47, 3. Salonen - 45, 4. Waldegaard - 43, 5. Kullang - 40, 6. Mikkola - 37, 7. Vatanen - 35, 8. Mehta - 30, 9. Eklund - 23, 10. Johansson - 18.

Mistrzostwa świata producentów: 1. Fiat - 88 pkt., 2. Datsun - 67, 3. Mercedes - 61, 4. Ford - 57, 5. Opel - 38, 6. Lancia - 20, 7. Toyota - 18, 8. Talbot - 16, 9. Volkswagen i Peugeot - po 14.

MISTRZOSTWA EUROPY KIEROWCOW

RAJD FIRESTONE

Impreza ta rozgrywana na terenie Hiszpanii /współczynnik "2"/ odbyła się bez udziału najlepszego kierowcy tego kraju Antonio Zaniniego, któremu nie starczyło czasu na odpowiednie przygotowanie swego samochodu po zwycięstwie w Rajdzie Polski. Wystartowali natomiast wszyscy pozostali reprezen-

tanci hiszpańskiej czołówki z mistrzem kraju Jorge Bagrationem, którym postanowił stawić czoła walczący o wysokie miejsce w mistrzostwach Europy Fin Ari Vatanen. Przez cały czas prowadził Bagration i zaciekle atakowany przez Vatanena utrzymał do końca przewagę, która wyniosła 1 min. 05 sek.

1. Badration - Llopis /Lancia Stratos/
2. Vatanen - Richards /Ford Escort/
3. Balcazar - Martin /Lancia Stratos/
4. Sallent - Altarriba /Porsche 911 SC/
5. Fernandez - Sala /Opel Ascona/
6. Lacasa - Barreras /Opel Ascona/

RAJD HUNSRUCK

Impreza rozgrywana na terenie RFN /spółczynnik "3"/ zgromadziła wielu znanych europejskich kierowców i całą czołówkę gospodarzy z Walterem Rohrlem na czele. Trasa liczyła 1000 km w tym 550 km odcinków specjalnych i okazała się trudna, bowiem nie zdołali jej pokonać tacy zawodnicy jak Salonen /Datsun 160J/, Blomquist /Saab 99 turbo/, Airikkala /Golf GTI/, Bohne /Mercedes 450 SLC/, Demuth /Audi 80/, Carlsson /Ford Escort/

Rohrl nie miał jednak żadnych problemów i zwyciężył zdecydowanie /już po raz trzeci z kolei w tym rajdzie/ z przewagą 10 min. 54 sek. nad następnym zawodnikiem.

1. Rohrl - Geistdorfer /Fiat 131 Abarth/
2. Hainbach - Hohenadel /Opel Ascona 400/
3. Warmbold - Inhester /Toyota Celica/
4. Thérier - Vial /Volkswagen Golf GTI/
5. Eklund - Sylvan /VW Golf GTI/

RAJD MADERY

Rajd ten organizowany na znanej portugalskiej wyspie /współczynnik "2"/ zakończył się sukcesem Włochów. Walkę o zwycięstwo toczyli były mistrz Europy Maurizio Verini i Adartico Vudafieri, a starał się pokrzyżować im szyki Portugalczyk Americo Nunes, który już pięciokrotnie triumfował na Maderze. Konkurentów do walki o trzy pierwsze pozycje byłoby zapewne więcej, gdyby nie musieli się wycofać dwaj inni Włosi "Tony" Fassina i Tognana oraz Portugalczycy Sulva, Torres i Borges.

Cały czas dość wyraźną przewagę miał Verini, ale pod koniec rajdu poniósł zbyt dużą stratę na usunięcie awarii hamulców i został wyprzedzony przez Vudafieriego.

1. Vudafieri - Penariol /Fiat 131 Abarth/
2. Verini - Scabini /Alfetta turbo/
3. Nunes - Batista /Porsche Carrera/
4. Schwizer - Dartsch /Opel Kadett GTE/
5. Goudeseune - Messine /Opel Ascona 2000/
6. Sundling - Monsen /Vauxhall Chevette/

RAJD HALKIDIKIS

Współczynnik "3" "skusił" do startu w tym rajdzie dwóch wielkich rywali, walczących o tytuł mistrza Europy - Francuza Bernarda Beguina i Hiszpana Antonio Zaniniego. Ich pojedynek był niezwykle emocjonujący i zacięty, o czym świadczy fakt, że po pierwszym etapie Beguin miał zaledwie 11 sekund przewagi. O wszystkim rozstrzygnęła druga część rajdu, podczas której obaj przeciwnicy trafiali na różne kłopoty w swych samochodach. Większe straty poniósł Francuz, który w efekcie musiał się zadowolić trzecim miejscem, gdyż wyprzedzony jeszcze został przez bardzo dobrze jadącego Greka Moschousa. Dzięki temu zwycięstwu Zaniniemu pozostało już tylko 6 punktów do prowadzącego w klasyfikacji mistrzostw Europy Beguina.

Dobrze spisała się w tym rajdzie polska załoga Błażej Krupa - Piotr Mystkowski, która zajęła 7 miejsce i plasowała się na identycznej pozycji w klasyfikacji mistrzostw Europy.

1. Zanini - Sabater /Porsche 911 SC/
2. Moschous - Constantacatos /Datsun 160 J/
3. Beguin - Lenne /Porsche 911 SC/
4. Iaveris - Fertakis /Ford Escort RS/
5. Torres - Morais /Ford Escort RS/
6. Czubrikow - Iljew /Renault 5 Alpine/
7. Krupa - Mystkowski /Renault 5 Alpine/

RAJD SACHS BALTIC

Praktycznie bała to przede wszystkim eliminacja mistrzostw RFN na rok 1980, toteż na starcie stanęli wszyscy czołowi kierowcy tego kraju oprócz Rohrla zainteresowanego głównie mistrzostwami świata. Przed tą decydującą próbą Warmbold /mistrz RFN z lat 1978 i 1979/ wyprzedził Hainbacha tylko o 1 punkt i o wszystkim miał zadecydować Sachs Baltic.

Do zmiany kolejności między tymi zawodnikami nie doszło. Warmbolda i Hainbacha przedzielił w tej imprezie Kleint, który nie będąc zainteresowany tytułem mógł nawet pierwszy dojechać do mety, ale awaria silnika zepchnęła go na drugą lokatę.

1. Warmbold - Inhester /Toyota Celica/
2. Kleint - Wanger /Ford Escort RS/
3. Hainbach - Hohenadel /Opel Ascona/
4. Bohne - Arens /Mercedes 500 SLC/
5. Smolej - Dechsner /Audi 80 GLE/
6. Spiro - Yde /Opel Ascona/

TOUR DE FRANCE

Była to ostatnia eliminacja mistrzostw Europy o najwyższym współczynniku "4", toteż zrozumiałe, że wzięli w niej udział Beguin i Zanini - liderzy tej rywalizacji. Poza nimi wystartowali przede wszystkim wszyscy najlepsi kierowcy francuscy liczący się w

mistrzostwach swego kraju.

Na pierwszym etapie czołowiec przewodził Ragnotti /Renault 5 Turbo/, który wyprzedził kolejno Darniche'a, Beguina, Zaniniego i kobietą załogę Michele Mouton. Drugi etap przyniósł w tej stawce jedną zmianę: Darniche wysunął się przed Ragnottiego, który miał kłopoty w swym samochodzie. W końcowej fazie rajdu ten drugi kierowca nadal miał kłopoty i musiał się wycofać. Pierwsze miejsce pewnie otrzymał Darniche, na drugie - przesunął się Beguin, natomiast Zanini pozostał czwarty, gdyż w międzyczasie dał się jeszcze wyprzedzić Mouton. W ten sposób Beguin zwiększył przewagę nad Zaninim do 26 punktów.

RAJD CYPRU

Na Cyprze znów mieli spotkać się Beguin i Zanini, by próbować wykorzystać współczynni "3" do wzbogacenia swego dorobku. Ostatecznie Francuz zrezygnował ze startu, Hiszpan miał jednak kilku groźnych rywali jak Brytyjczyków Clarka i Cowana oraz zawsze trudnych do pokonania na tym terenie Greków. Aby zwiększyć swe szanse Zanini przesiadł się nawet na model Subaru 1600 GT grupy 1 produkowany w Nikozji i przystosowany do tutejszych dróg. Niewiele mu to pomogło, bo początkowo zajmował dopiero ósmą pozycję, a gdy poprawił się o dwa miejsca i do mety brakowało 30 km samochód odmówił mu posłu-

szeństwa i nie ukończył rajdu. Ostatecznie wygrał faworyzowany także przed startem Clark z przewagą 11 min 14 sek. nad Kyprianou.

- 1.Clark - Wilson /Ford Escort RS/
- 2.Kyprianou - Longinos /Talbot Sunbeam Lotus/
- 3.Cowan - Syer /Mitsubishi Colt Lancer/
- 4.Terzian - Andreous /Mitsubishi Colt Lancer/
- 5.Matschouis - Fertakis /Ford Escort RS/
- 6.Kirimitsis - Yiapanas /Peugeot 104 ZS/

Oto klasyfikacja mistrzostw Europy kierowców po Rajdzie Cypru: 1. Beguin - 382 pkt., 2. Zanini - 356, 3. Vatanen - 195, 4. Vuđafieri - 188, 5. Blomquist i Ragnotti - po 150, 7. Bohne - 144, 8. Pond - 140, 9. Krupa -138, 10. Kullang - 134.



szkolenia i nie ukochany rajdu. Ostatnio
wygraj lawowy wyjazd Łąki przed stacją
Clark z przeważa 11 min 14 sek. nad Kyrila-
nou.

1. Clark - Włocławek / 12:00 / 12:00
2. Kyrila - Włocławek / 12:00 / 12:00
3. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
4. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
5. Matczak - Włocławek / 12:00 / 12:00
6. Kyrila - Włocławek / 12:00 / 12:00
7. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
8. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
9. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
10. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
11. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
12. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
13. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
14. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
15. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
16. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
17. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
18. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
19. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
20. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00



Druk PAI, zlec.nr 1022, nakł.300, form.A-5, 061

1. Clark - Włocławek / 12:00 / 12:00
2. Kyrila - Włocławek / 12:00 / 12:00
3. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
4. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
5. Matczak - Włocławek / 12:00 / 12:00
6. Kyrila - Włocławek / 12:00 / 12:00
7. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
8. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
9. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
10. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
11. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
12. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
13. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
14. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
15. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
16. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
17. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
18. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
19. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00
20. Gwóźdź - Włocławek / 12:00 / 12:00

niezależnych swego kraju.
Na pierwszym etapie odcinek przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który wyprzedził
długo kolejno Darniche'a, Bédina, Kyrila-
nou i Koblacka zainde Michèle Mouton. Drugi
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Darniche wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Koblacka zainde Michèle Mouton. Trzeci
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Czwarty etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a. Piąty etap przewodził Kyrila /
Renault 5 Turbo, który Koblacka wyprzedził
zainde Bédina, Kyrila-nou i Darniche'a. Szósty
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Siódmy etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a. Ósmy etap przewodził Kyrila /
Renault 5 Turbo, który Koblacka wyprzedził
zainde Bédina, Kyrila-nou i Darniche'a. Dziesiąty
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Jedenasty etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a. Dwunasty etap przewodził Kyrila /
Renault 5 Turbo, który Koblacka wyprzedził
zainde Bédina, Kyrila-nou i Darniche'a. Trzynasty
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Czternasty etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a. Piętnasty etap przewodził Kyrila /
Renault 5 Turbo, który Koblacka wyprzedził
zainde Bédina, Kyrila-nou i Darniche'a. Szesnasty
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Siódemnasty etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a. Osiemnasty etap przewodził Kyrila /
Renault 5 Turbo, który Koblacka wyprzedził
zainde Bédina, Kyrila-nou i Darniche'a. Dziewiętnasty
etap przewodził Kyrila / Renault 5 Turbo, który
Koblacka wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-
nou i Darniche'a. Dwudziesty etap przewodził
Kyrila / Renault 5 Turbo, który Koblacka
wyprzedził zainde Bédina, Kyrila-nou i
Darniche'a.

