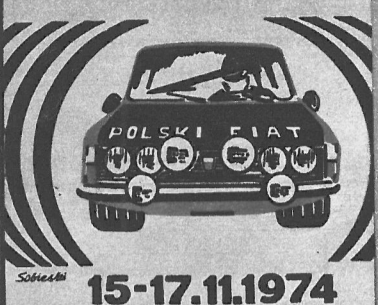


MIĘDZYNARODOWY  
**XII RAJD**  
WARSZAWSKI  
„POLSKIEGO FIATA”



15-17.11.1974

NA ZAKOŃCZENIE SEZONU

# UDANY RAJD WARSZAWSKI

B. KOPERSKI  
ST. SZELICHOWSKI

ostatnim akcentem rajdowych samochodowych mistrzostw Polski jest od kilku lat Rajd Warszawski Polskiego Fiata. Ma on już ustaloną renomę trudnej imprezy, na której liczy się wszystko: wytrzymałość samochodu, mistrzostwo kierowcy, biegłość nawigatora i... łut szczęścia. Rajd ten rozgrywany jest w terminie, który gwarantuje złą pogodę, jak znalazł na tego typu imprezę. Bywały lata, kiedy w listopadzie na trasie Warszawskiego sypał śnieg, były zasy; kiedy indziej przyszło rajdowcom jechać od startu do mety w strugach ulewnej deszczu. Tym razem wydawało się będzie inaczej, bowiem po słotnej uwerturze na początku listopada na trzy dni przed startem wróciła słoneczna jesień. Już po kilku jednak godzinach rajdu w nocy przyszła mgła. I to jaka! Zmogła ona najlepszych ze zwycięzcą Horstem Rauschem włącznie, choć oczywiście kilku załogom o mniejszej renomie udało się w tym czasie przebrnąć bez spóźnień. Tegoroczny Rajd War-

szawski zorganizowany przez działaczy Automobilkłuba Warszawskiego przy współpracy FSO Żerań obsadzony był dość dobrze. Z 79 załóg na starcie aż 26 to zagraniczne. Przyjechał kierowcy z NRD, byli Szwedzi i reprezentanci ADAC z RFN. Nie zabrakło oczywiście kompletu naszych zawodników, dla których w wielu przypadkach była to przecież decydująca eliminacja mistrzostw Polski.

Cieszy nas, że na tym rajdzie decydowały się też losy Pucharów Motoru dla najaktywniejszych rajdowców w tegorocznym sezonie, klasyfikacji, która — bez fałszywej skromności — zyskała sobie sporą już popularność w środowisku rajdowców. I choć pretendentów do ostatniej chwili było sporo, pierwszy z trzech pucharów zdobył Lelio Lattari z Jackiem Szramowskim (Automobilkłub Warszawski), którzy w tym sezonie wygrali wszystkie eliminacje.

## RAJD BYŁ BEZPIECZNY...

Po okresie kryzysów w poszukiwaniach koncepcji

rajdów samochodowych, koncepcji, które zachowałyby walory sportowe i nie wchodziły w kolizję z obowiązującymi przepisami porządkowymi, wydaje się, że idzie ku lepszemu. Nie zanotowano rażących przypadków łamania przepisów, co raz jeszcze przekonuje, że można zrobić rajd trudny i bezpieczny dla innych użytkowników dróg. Można oczywiście jeszcze bardziej zminimalizować udział rajdowców w ruchu publicznym ograniczając dojazdy załóg do kilkunastu zaledwie kilometrów do prób specjalnych (zamkniętych dla innego ruchu) koncentrując imprezę między Olszty-



Gwardia nie ginie i nie poddaje się: Marek Varisella ze Stanisławem Brzozowskim zaprezentowali na Rajdzie Warszawskim świetną formę. M. Varisella na próbie szybkości na ul. Karowej zebrał huragan braw za technikę pokonywania trasy i narów samochodu.

na trasie doprowadziły, że trzeba było odwołać aż 4 odcinki specjalne: a to nie było obsługi pomiaru czasu, a to nie zgłosiła się grupa zabezpieczająca łączność, w jednym przypadku nie stawiła się na miejsce karetka pogotowia. Byłoby nieprawdą twierdzić na tej podstawie, że organizacyjnie po-

## RAJD BYŁ TRUDNY...

...i niech świadczy o tym fakt, że tylko 12 załóg, przeważnie w większych samochodach, pokonało trasę bez spóźnień. Późne, jesienne mgły dały się we znaki kierowcom, a dodatkowym nieprzewidzianym utrudnieniem były jezdnie pokryte grubą warstwą błota po jesiennych zwózkach buraków z pól.

W ostrej rywalizacji wykruszyło się na trasie wiele załóg: odpadł Polski Fiat 125p grupy V Andrzeja Jaroszewicza, w którym zawiódł prototypowy silnik, Robert Mucha uszkodził tylny most w swej 125-tce i zespół fabryczny został zdekompletowany, choć fabryka zdobyła nowe doświadczenia. Po 9 odcinku specjalnym Pruszy-Lewałd pech spotkał prowadzącego zdecydowanie w przeprowadzonych próbach Błażeja Krupę w Renault 12 Gordini na którego samochód wpadł we mgłę inny zawodnik.

Po próbie wyciskowej dookoła pola Grunwaldzkiego, wygranej zdecydowanie przez cztery załogi z RFN w rajdzie zostało jeszcze 56 załóg i taka stawka zawodników dotarła już do mety w Warszawie. Sklasyfikowano ostatecznie 54 ekipy, co wobec liczby 79, które rajd rozpoczęły trzeba uznać za duży sukces.

Pomimo skasowania już w czasie trwania imprezy 4 prób specjalnych, a przed zawodami wprowadzenia sporej porcji poprawek do regulaminu i trasy tegoroczny Rajd Warszawski był imprezą przygotowaną starannie; utrzymanie patronatu przez Fabrykę Samochodów Osobowych nadało zawodom rozmachu

i rozgłosu. W efekcie w imprezie uczestniczyło 26 ekip zagranicznych, co jest najwyższą liczbą startujących cudzoziemców w naszych krajowych elimina-

Ekipa organizacyjna Rajdu Warszawskiego z komandorem Janem Bronikowskim na czele włożyła w tę imprezę olbrzymi wysiłek, który mimo kilku potknięć zaowocował udaną imprezą.



Najlepsi w XII Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata: Horst Rausch i Jerzy Sypniewski w BMW 2002 Turbo na trudnej próbie szybkości górskiej na ul. Karowej w Warszawie.



Zwycięzcy i ich trofea.

nem a np. Nidzicą, odpadłyby jednak wtedy spóźnienia jako czynnik eliminujący. Tak czy owak — rzecz warta zastanowienia. Rajd Warszawski Polskiego Fiata zorganizowany był nakładem olbrzymiej energii, tak dużej że czasami nie starczyło sił... na końcówkę. Wydarzenia

łożono ten rajd, ale nie wolno też przejść obojętnie obok tych potknięć zwłaszcza, że rajd ten wszedł do międzynarodowego kalendarza FIA na 1975 rok. Wydaje się, że organizatorzy tegorocznego Rajdu Warszawskiego nie przymierzili uprzednio sił do zamiaru...



Nie wszystkim na tej próbie udawało się okiełznać pojazd.

I — A. Aromiński — A. Komorowski — Polski Fiat 125p (Aklub Warszawski) — 7.545,8 pkt. KLASA 7 GR. II — A. Śliski — K. Szaykowski — Polski Fiat 125p (Aklub Warszawski) — 7.589,4 pkt. KLASA 8 GR. I — W. Markowski — A. Martynkin — Polski Fiat 125p (Stomil Olsztyn) — 7.383,3 pkt. KLASA 8 GR. II — M. Varisella — S. Brzozowski — Polski Fiat 125p (Aklub Warszawski) — 6.841,0 pkt. KLASA 9-13 GR. I — L. Lattari — J. Szramowski — Alfa Romeo 2000 GTV (Aklub Warszawski) — 6.735,1 pkt. KLASA 9-13 GR. II — H. Rausch — J. Sypniewski — BMW 2002 Turbo (ADAC/Aklub Morski) — 6.640,5 pkt.

## WYNIKI

MIĘDZYNARODOWEGO  
XII RAJDU WARSZAWSKIEGO  
POLSKIEGO FIATA  
15—17.XI.1974 r.

KLASYFIKACJA GENERALNA: 1. H. Rausch — J. Sypniewski — BMW 2002 Turbo (ADAC, Akklub Morski) 6.640,5 pkt. — 2. K. J. Kleint — G. Dederichs — Ford Capri (ADAC) — 6.651,3 pkt. — 3. L. Lattari — J. Szramowski — Alfa Romeo 2000 GTV (Aklub Warszawski) — 6.735,1 pkt. — 4. M. Varisella — S. Brzozowski — Polski Fiat 125p (Aklub Warszawski) — 6.841,0 pkt. — 5. H. Mander — M. Wisławski — Wartburg 353 (Aklub Śląski) — 7.088,4 pkt. — 6. W. Janowski — H. Krakowczyk — Wartburg 353 (Aklub Dolnośląski) — 7.130,8.

ZWYCIĘZCY POSZCZEGÓLNYCH KLAS: KLASA 1-2 GR. I — Zb. Baranowski — B. Baranowski — Trabant 601 (Aklub Śląski) — 9.367,8 pkt. — KLASA 1-2 GR. II — A. Radecki — Z. Domagalski — Trabant 601 (Stomil Olsztyn) 8.004,1 pkt. — KLASA 3-4 gr. II — A. Masłowicz — K. Piotrowski — Syrena 105 (Aklub Śląski) — 9.738,4 pkt. — KLASA 5-6 GR. I — V. Beyer — K. Karsten — Wartburg 353 (MC Lipsk) — 7.481,7 pkt. KLASA 5-6 GR. II — H. Mander — M. Wisławski — Wartburg 353 (Aklub Śląski) 7.088,4 pkt. KLASA 7 GR.

Maciej Stawowiak z Janem Czyżykiem zdobyli nagrodę fair play za kolejne udzielenie pomocy kolegom na trasie. Brawo!

FOT. M. ŁAZUTKA (5) K. ADAMOWSKI (1)

