



Fot. Maciej Miodławan

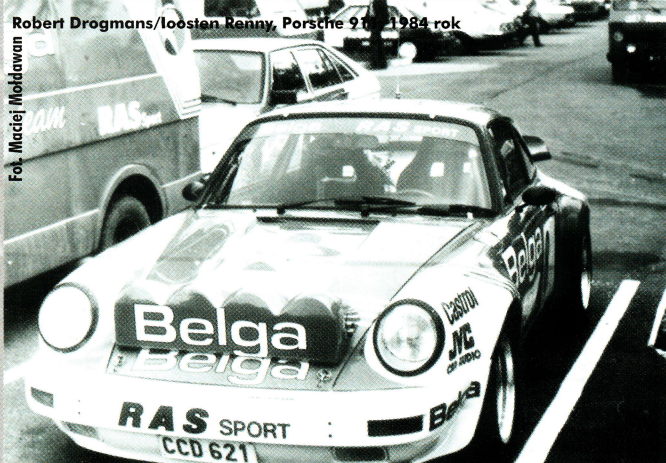
Radosław Petkow/Nikolai Manczew, Nissan 240, 1984 rok

Kiedy w 1921 roku z Warszawy wyruszyło sześć samochodów, na pokładach których zasiedli panowie z ówczesnej elity ziemiaństwa i finansjery, aby odbyć przejażdżkę po nowoodrodzonej ojczyźnie, nikt nie mógł przypuszczać, iż dali początek czemuś, co przetrwa do następnego wieku. W tamtych czasach dopiero rodziła się motoryzacja i tylko nieliczni myśleli o czymś więcej niż o spokojnym toczeniu się na kanapach powozu wyposażonego w silnik. Rok później ci sami panowie spotkali się ponownie, ale już nie na przejażdżce, tylko na II Rajdzie Samochodowym. Tak narodziła się impreza, która dziś nosi nazwę Rajd Polski.

Lata przedwojenne

Na świecie dopiero rozwijał się sport motoryzacyjny. Również i nasi pionierzy kluczyli w poszukiwaniu odpowiedniej formuły sportu samochodowego — takiej, która byłaby wymierna i jak najbliższa pojęciu dyscypliny sportowej. Dlatego też organizator imprezy Automobillklub Polski postawił na wytrzymałość i z roku na rok wydłużał trasę Rajdu Samochodowego. W latach 1921-39 impreza miała od 600 do 4500 km długości, co było niewątpliwie dystansem morderczym dla samochodów okresu przedwojennego. Jeżdżono niemal po całym terytorium ówczesnej Polski od Gdyni do Zakopanego i od rubieży wschodnich aż po Poznań. Stopniowo wprowadzono wiele prób sprawnościowych i sportowych, takich jak: płaskie próby szybkości, gór-

skie próby szybkości ze startu zatrzymanego i lotnego, prób elastyczności, prób wytrzymałości itp. W tym okresie rajd nabrał również charakteru międzynarodowego, a nawet raz wybiegi swoją trasą poza granice Polski w 1929 roku pędząc przez Czechy i Niemcy. Od roku 1921 do wybuchu II Wojny Światowej powinno odbyć się 19 edycji imprezy, jednakże tak nie było. Rajdu nie rozgrywano w roku 1926 z powodu Zmachu Majowego oraz w latach 1931-36, kiedy powodem był wielki kryzys gospodarczy lat trzydziestych. W tamtych latach ściganie się samochodem czy nawet posiadanie samochodu dotyczyło wyłącznie bogatej warstwy ziemiaństwa, finansjery czy polityki. Stąd też ówczesne gwiazdy kierownicy to głównie przedwojenna szlachta, jak hrabiowie Maurycy i Adam Potoccy, Michał Bit-



Fot. Maciej Miodławan

Robert Drogmans/Ioosten Renny, Porsche 911, 1984 rok

Staru

ny Sylachta. Nazwiskami wartymi jeszcze wymienienia są: Jan Ripper, Witold Richter, Henryk Liefeld, pierwsza amazonka Irena Kuncewiczowa czy pierwszy triumfator Tadeusz Heyne.

Trudne początki w PRL-u

Po II Wojnie Światowej sytuacja polityczno-gospodarcza Polski była niemal tragiczna. Zupełnie zniszczony kraj, brak podstawowych warunków do normalnego życia. Kto wówczas myślał o samochodach i rajdach? Wielu przedwojennych członków automobillklubów nie przeżyło okupacji, a ci, którzy przetrwali nie mieli już swo-

wość imprezy polegała wtedy na uczestnictwie kierowców z tzw. Krajów zaprzyjaźnionych delegujących na start tzw. Zespoły fabryczne, jak: Skoda, Tatra, Wartburg, Moskwicz. Prawdziwy przełom nastąpił w roku 1959, kiedy to Międzynarodowy Rajd Samochodowy (taką miał nazwę) nabrał prawdziwego sportowego charakteru. Bazę rajdu przeniesiono do Zakopanego oraz wprowadzono, zamiast anachronicznych już prób sprawnościowych, odcinki specjalne. Nie było ich dużo, ale to już był wielki krok ku światowym trendom sportu samochodowego. Rok wcześniej ktoś z władz Automobillklubu Polskiego założył

Fot. Leszek Kuśmirek

Mauro Pregliasco - Lancia 032 Rally, 1986 rok

ich samochodów. Poza tym nowa władza traktowała sport motoryzacyjny jak przysłowiowego trupa w szafie. Pomimo to w 1947 roku ponownie przeprowadzono Rajd Samochodowy. Bez zbytnej aprobaty władz skromna grupa posiadaczy out (byli w niej min. Jan Ripper, Edward Loth, Witold Richter-asy przedwojennych rajdów) przejechała blisko 2700 km, startując z Warszawy, a jadąc przez Pomorze, ziemię odzyskaną, Śląsk, kończąc w Warszawie. W następnych latach reaktywowany Automobillklub Polski stał się częścią wielkiej maszyny propagandowej nowej Władzy Ludowej. Nie organizowano rajdu w latach 1949-53 z przyczyn politycznych oraz w roku 1958, kiedy to małe zainteresowanie rajdem zmusiło organizatorów do odwołania Ogólnopolskiego Rajdu Samochodowego. Były to czasy propagandowego rozgrywania rajdów, gdzie nie liczyła się rywalizacja, a określony aspekt polityczny nakreślony przez władze. Międzynarodo-

MRS do kalendarza imprez międzynarodowych FIA. I to z pozoru zwykłe posunięcie okazało się później początkiem nowej ery w historii Rajdu Polski.

Nowa era: Mistrzostwa Europy!

Pod koniec roku 1959 stał się niemal cud. Przy Paryskim placu Place de la Concorde na tablicy imprez rangi Rajdowych Mistrzostw Europy pojawił się napis — Rallye du Pologne. Zostaliśmy włączeni do prawdziwej elity świata. Takie rajdy, jak Monte Carlo, RAC, 1000 Jezior nie były już lepsze i przestały wydawać się jak z innego świata. Należy tu wspomnieć o Romanie Pijanowskim, którego rola w przyjęciu naszej koronnej imprezy do elity rajdów nie podlega żadnej dyskusji. Jeszcze wielokrotnie pan Roman użyje swojej siły w FIA, aby naprawić błędy organizatorów i historii. XX jubileuszowa edycja odbyła się już pod nazwą Rajd Polski. Bazę przeniesio-

szek Polski



no pod Wawel, a trasa sięgnęła w dwóch etapach aż po Kotlinę Kłodzką. Do Krakowa przyjechali uczestnicy Mistrzostw Europy na czele z liderem Walterem Shockiem w fabrycznym Mercedesie 220 SE, ostawionym triumfem w 1000 Jezior Carl'em Bremer, Francuzem Rene Trautmann w Citroenie ID-19P, znakomitymi Szwedkami Evą i Anitą Rosąjst. Poza tym krajowa czółowka z małżeństwem Zasadow na Simce Aronde. Na trasie o długości 2350 km, 135 konny Mercedes Schocka okazuje się bezkonkurencyjny, pozostawił daleko w tyle Saaba Bremera oraz Wartburga Kurta Otto. Wysokie przeciętne przejazdu dziesiątkując stawkę podobnie jak piekielnie dziurawe OS-y. Zasada na 10 miejscu. Zawodnicy chwalą wyścig na lotnisku Czyżyny, w późniejszych latach żelazny punkt rajdu. Jak na pierwszy raz organizacyjnie rajd wypadł dobrze. W następnym roku znów Mercedes, ale tym razem z Eugenem Bohringerem za kierownicą i

Rauno Altonenem na prawym fotelu. Fin na niektórych OS-ach prowadzi 220 SE, i to w jakim stylu! W 1962 roku Eric Carlsson przejeżdża 4000 km na treningu. Nie pomogło. Ekipa srebrnej gwiazdy kierowana przez barona von Kroffa znówu najszybsza. Tylko 14 załóg na mecie w tym 7 w limicie czasu. Na Czyżynach najszybszy Austin Healy 3000, pani Pat Moss ponad pół minuty przed Bohringerem w 220 SE. Zasadowie nie dojechali. 23 edycja Polskiego przeniesiona z Krakowa do Zakopanego ponownie z dużymi przeciętnymi 55-75 km/h. Bohringer rozbija swojego Mercedesa na pętli bieszczadzkiej, a pani Rosąjst parkuje swoje Volvo w początkowej fazie rajdu. Po pierwszym etapie prowadzi Gunnar Andersson w Mercedesie 220 SE B, wyprzedzając fabrycznego Mercedesa Glemsera. W Walbrzychu prawie wszyscy błędzą tąpiąc wiele minut spóźnienia. Na mecie pierwszy Glemser przed Andersonem i Zasada na małym Fiacie 600D.



Fot. Maciej Miodawian

Adam Polak/Zbigniew Kąbalski, Polonez 2000, 1984 rok

Złot gwiazdasty nowość w roku 1964. Berlin, Belgrad, Koge i Warszawa to punkty startu, a i tak prawie wszyscy wyruszyli z grodu nad Wisłą. Po raz pierwszy komplet punktów do ME w rękach Polaków. Sobiesław i Ewa Zasadowie w niezapomnianym Steyr Puch 650 odskakują od wszystkich na pętli Sudeckiej i wygrywają. Dwa fabryczne Saaby w pokonanym polu, drugi Eric Carlsson, trzecia jego żona Pat Moss-Carlsson. Rok później zaczynają się pierwsze potknięcia organizacyjne. Zawodzi pomiar czasu, cztery oesy odwołane, fatalna łączność i w dodatku nie do utrzymania przeciętne szybkości na dojazdówkach 49-85 km/h. Wygrywa Rauno Altonen za kierownicą diabelskiego pudełka Mini Morris Cooper, wykręcając na lotnisku w Czyżynach średnią 128,5 km/h. Steyr Puch Zasady drugi, a Saab 850 Carlssona trzeci. Długo trenująca ekipa BMC zgarnęła wszystko w roku 1966. Tony Fall i Timo Makinen poza konkurencją. Zasada dzięki równej jeździe trzeci. Gdyby nie awaria skrzyni biegów, to Makinen odebrałby główną nagrodę w hotelu Cracovia. Rajd Polski oznaczony numerem 27 to jeden z najtrudniejszych w całej historii. Tylko trzy załogi sklasyfikowane, reszta poza dozwolonym limitem spóźnień. Nie dojechała Lancia Fulvia, późniejszego szefa Toyota Team Europe Ove Andersona. Top faworyt Zasada nie zawiódł i doprowadził Porsche 912 na pierwszym miejscu, a trzeci Komornicki w BMW 1600. Po raz pierwszy rozegrany został Puchar Pokoju i Przyjaźni. Później były dwa zwycięstwa Polaków: Komornickiego w 1968, gdzie zdyskwalifikowano Polskie Fiaty z powodu braku homologacji, a Zasada rozbil Porsche w Bieszczadach oraz Zasady w 1969. Jubileusz 30 edycji został storpedowany przez pogodę. Wzmagając

ca się ulewa na terenie całego Podhala doprowadziła do powodzi. Organizatorzy zmuszeni byli do powiększenia limitu spóźnień, ale matka natura jest nie ubłagana i decyzja o przerwaniu rajdu zastaje zawodników na II etapie. Szkada, bo zapowiadała się niezła walka na trasie. Byli J.C. Andruet (Renault Alpine A110), Steapelcare (Ford Cortina), Barbasio (Lancia Fulvia HF), Zasada (Porsche 911). Po długich debatach jury, w atmosferze dyskusji i obliczeniach z ołówkiem w rękę wygrywa Andruet przed Sobkiem-Zasada. Rok później odbył się najnudniejszy Rajd Polski z dotychczasowych i właściwie bardziej eliminacyjną PPIP niż Mistrzostw Europy. Po raz pierwszy o zwycięstwie zdecydowały odcinki specjalne. Małe przeciętne między PKC faworyzowały mocne BMW 2002 i Alpine Zasady. Z Europy nie przyjechał nikt, co pozwoliło zająć drugą lokatę Czechowi Hubaczkowi na Renault Alpine A110. Fabryczna ekipa Fiata głośno mówiła przed 32 Rajdem Polski, iż trasa zrobiona jest pod Zasadę. Porsche Polaka miało lekką przewagę na szybkich odcinkach specjalnych Podkarpacia, ale pan Sobiesław przesadził na Salmopolu i rozbil 911-tkę w mak. Złamana kość śródstopia krakowianina i lekkie zadrapania pani Ewy to finał koziołkowania po drewnianych balach. Rafael Pinto zwyciężył, bo młody Walter Rohr w swoim Fordzie Capri nie był jeszcze tak szybki jakim będzie za parę lat. Drugi fabryczny Fiat 124 Spider Luciano Trombotto plonie na trzecim OS-ie a Komornicki rozbija BMW 2002 i kupione od Zasady. Na trasie dał się zauważyć młody Attila Ferjanecz w Renault 12 Gordini (4 miejsce).

Z końcem 1972 w Paryskiej Siedzibie FIA został ustalony kalendarz imprez nowej serii — Rajdowych Mistrzostw Świata Marek. I tak za-



Fot. Maciej Miodawian

Bruno Krupa/Piotr Mystkowski, Renault 11 Turbo, 1984

Fot. Leszek Kuśmirek



Wiesław Stec, Opel Manta 2.0, 1989 rok

częła się nowa era w historii sportu rajdowego. Era profesjonalizmu, wielkich pieniędzy, zaangażowania się wielkich producentów, szalonego rozwoju techniki rajdowej. Nasz Rajd Polski, nie bez zabiegów Romana Pijanowskiego znalazł się w gronie elity. Dlatego w tym miejscu warto przyrzeć się każdej kolejnej jego edycji.

Rok 1973

To był początek końca Krakowskiej edycji Rajdów Polski. Organizatorzy na czele z komandorem Jackiem Sożyńskim chyba nazbyt ulegli euforii początków rządów Edwarda Gierka i zrobili rajd na miarę ich wyobrażeń o Rajdowych Mistrzostwach Świata Marek. Trasa liczyła 3217 km i składała się na nią dwa etapy. Pierwszy z Krakowa do Kotliny Kłodzkiej i z powrotem (1508 km) oraz drugi ponownie z Krakowa do Leska (1670 km). Rozlokowano 55 OS-ów, ale to akurat było mało ważne. Przeciętne przejazdu na dojazdówkach wysrubowano do kosmicznej prędkości prawie 100 km/h. To pogrzebało cały rajd oraz nadzieję na pozostawienie Mistrzostw Świata nad Wisłą. Nigdy przedtem ani potem nie przetożyła się taka fala krytyki pod adresem organizatorów Rajdu Polski. Therier zapłacił kilkaset złotych mandatów. Achim Warmbold długo nie mógł ochłonąć zmuszony do pirackiej jazdy w otwartym ruchu. Również zachodni dziennikarze nie zostawili suchej nitki na imprezie, o której pisali, iż nie powinna się nigdy odbyć. Nic dziwnego, że Mistrzostwa Świata nigdy nie powróciły już nad Wisłę. A szkoda, bo była wielka szansa. Sportowo też nie było interesująco. W tabeli Mistrzostw Świata Renault miał dwukrotną przewagę nad Fiatem i właściwie nie było się o co bić. Dwa Fiaty 124 Spyder Warmbolda i Paganelliego przeciw jednemu Renault Alpine A110 Theriera. Francuz wygrał 43 OS-y, ale ominął jeden odcinek specjalny i został dyskwalifikowany. Paganelli odpadł po awarii i w ten sposób późniejszy szef Mazdy Achim Warmbold kasuje 20 pkt. dla Fiata. Tylko 3 załogi sklasyfikowane na mecie – drugi jest Clumbacher (Wartburg

353), a trzeci Stawowiak (Fiat 125p).

Rok 1974

I koniec wienczy dzieła. Rajd Polski decyzją PZMot na rok 1975 zostaje przeniesiony do Wrocławia. Renault Alpine A110 Zasady zderzył się z prywatnym samochodem jednego z sędziów na odcinku specjalnym. Na szczęście obyło się bez ofiar. Nie ogłoszono wyników i dopiero po kilkunastu godzinach oficjalnie zwyciężył Klaus Rusling na Porsche Carrera. Totalna kłapa. To był ostatni Polski dla Zasady.

Rok 1975

Maurizio Verini wygrał pierwszą Wrocławską edycję Polskiego. Andrzej Jaroszewicz (Fiat 124 Spyder Abarth) dojechał spokojnie drugi, a Hiszpan Juan Pradera (Renault Alpine A110) trzeci. Verini już we Wrocławiu mógł świętować tytuł Mistrza Europy. Organizacyjnie dobrze, a nawet momentami bardzo dobrze. Jeszcze współczynnik 3.

Rok 1976

Już na drugim OS-ie Andrzej Jaroszewicz wyładował Lancią Stratos w rowie i stracił sporo czasu. Jednak już na mecie 1 etapu miał 29 sek. przewagi nad Zaninim (Seat 124 1800). Odpada kolejno: Canellas (Seat 124 1800), Krupa (Renault 17 Gordini), Stawowiak (Fiat 124 Spyder Abarth), Ferjancz (Renault 17 Gordini). Jaroszewicz zameldował się na mecie we Wrocławiu z 4 min. 2 sek. przewagi nad Zaninim, ale Ryszard Żyszkowski nakazał wjazd na metę za wcześniej i przewaga stopniała do 1.02 min. trzeci Komornicki (Fiat 125p). Od tego roku współczynnik 4.

Rok 1977

Już na 7 OS-ie Bernard Darniche mógł się czuć zwycięzcą. Lancja Stratos Andrzeja Jaroszewicza wyładowała poza drogą i Francuz ma wolną drogę po 80 pkt. do Mistrzostw Europy. Nie przyjechali do Wrocławia Sandra Munari, Altenheimer, Staepelare. Zanini ponownie na pew-

nym, drugim miejscu, a trzeci świetnie jadący Vaclav Blahna (Skoda 130RS).

Rok 1978

Dwa Fiaty 131 Abarth, przechrzczone na Seaty, nadawały ton od początku imprezy. Liderował Zanini, za nim Canallas, a dopiero trzeci Wittmann (Opel Kadett GTE). Odpadł dobrze jadący Krupa (Renault 5 Alpine). Canallas wyładował na Walim - Lubachów w rowie i do końca nie udało mu się odrobić straty do Wittmana. Na mecie Austriak wnosi protest przeciw Zaniniemu o niezgodność Fiata 131 Abarth z kartą homologacyjną. ZKS oddalił protest, ale Wiedeńczyk zapowiedział odwołanie do FIA, wyników nie ogłoszono. Hiszpan odbierał swoje puchary rok później, a Wittmann nie znalazł posłuchu u panów z FIA.

Rok 1979

Tym razem Zanini stoczył pojedynek z Jochemem Kleintem w fabrycznym Oplu Ascona 400. Na pierwszym odcinku Hiszpan złapał gumę, tracąc ponad 2 min. i Kleint liderował. W tle walczyli Prieglasco (Alfa Romeo GTV), Bill Coleman wraz z redaktorem Martinem Holmesem (Ford Escort MKII), Attila Ferjancz (Renault 5 Alpine), Błażej Krupa (Renault 5 Alpine). Na

Prieglasco zarządnął silnik Alfetty. Znakomicie pojechał Ragnotti, liderując niespodziewanie po pierwszym etapie nad mającym trochę problemów z samochodem Zaninim. Drugiego dnia Hiszpan dogonił na mokrych nawierzchniach przednionapędowe Renault i po raz trzeci wpisał się na listę zwycięzców Rajdu Polski. Niewiarygodna wręcz postawa fabrycznego zespołu Skody, Sedivy i Kvaizar przyprowadzili swoje 130 RS na 5 i 6 miejscu.

Rok 1984

Po przesterwie spowodowanej Stanem Wojennym oraz kryzysem gospodarczym początku lat 80-tych, Rajd Polski powrócił do kalendarza Mistrzostw Europy ze współczynnikiem 2. Można poczytywać to nawet za mały cud, ponieważ po tak długiej przerwie nie powinien otrzymać rangi ME, a powoli dobijając się latami o międzynarodowy status. I znowu zadziała tu siła nieodżałowanego Romana Pijanowskiego, cichego adwokata imprezy w Paryżu. We Wrocławiu zjawiała się fabryczna ekipa Mazdy kierowana przez Achima Warbolda. Ingvar Carlsson miał przetestować najnowsze dziecko japończyków RX-7 na asfalcie. Wystartowali również Robert Droogmans w Porsche 911 SC z belgijskiego RAS sport, Attila Ferjancz w Renault 5 Turbo oraz kilka Lad VFTS

Attila Ferjancz, Audi Quattro, 1987 rok

Fot. Leszek Kuśmirek



meacie 1 etapu Zanini był już liderem. Bill Coleman uplasował się na pewnej trzeciej pozycji. Pod koniec rajdu Fiat 131 Abarth wyładował na 3 min. w rowie i Zanini musi odrobić 2.41 min. do Kleina. Szalony Hiszpan dokonał tego wyczynu, pozostając w pamięci kibiców na długie lata.

Rok 1980

Główni pretendenci do tytułu Mistrza Europy, Francuz Bernard Beguin i Antonio Zanini przywieźli do Wrocławia identyczne egzemplarze Porsche 911 SC przygotowywane w garażu braci Almeras we Francji. To oni mieli stoczyć pojedynek o zwycięstwo i pomimo doświadczenia Hiszpana to Beguin był faworytem. Obsada znakomita: Jean Ragnotti (Renault 5 Alpine), Stig Blomqvist Saab 99 Turbo, dwie fabryczne Alfy Romeo Alfetta GTV Veriniego i Prieglasco oraz Holger Bohne na ogromnym Mercedesie 450 SLC. Poza nimi 16 kierowców z listy priorytetowej B. Niestety wielkiej walki nie było. Na początku urywając koło, odpadł Blomqvist, popsuło się Porsche Beguina, Verini wyładował poza drogą, a

z Tumaeviciusem na czele. Szybko skończył rajd Ferjancz, a Droogmans trzymając kontakt z Carlssonem w Walimiu rozbił 911, nie ze swojej winy (wyrzucił Skodę). Mazda RX-7, napędzana silnikiem Wankla, na mecie miała ponad 14 min. przewagi nad Ladą Wukowiczą. Trzeci Koper w starym Renault 5 Alpine. I jeszcze jedno wydarzenie, o którym należy wspomnieć. Błażej Krupa zabrał się w samarytanina i wypchnął z rowu Carlssona, sam zagrzebując swoje Renault 11 Turbo. Na pocieszenie odebrał w Paryżu nagrodę Fair Play UNESCO.

Rok 1985

Mało ciekawy rajd. Attila Ferjancz protestacyjnie wycofał się przed startem, z powodu kilku dziurawych OS-ów. Dziewięciokrotny Mistrz Jugosławii Brane Kuzmic (Renault 5 Turbo) niespodziewanie zatriumfował. Holender Henk Vossen w Oplu Manta 400 był drugi, ponieważ Błażej Krupa (Renault 11 Turbo) złapał karpia na Michałkowej i spadł na czwartą pozycję. Marian Bublewicz stracił Mistrzostwo PPIP na 4 OS-ie

P. Saelens, Ford Sierra, 1989 rok

Fot. Leszek Kuśmirek



Andrzej Koper/Krzysztof Gęborys, Renault 5, 1984 rok



po uszkodzeniu zawieszenia Poloneza 2000 Turbo.

Rok 1986

Mauro Prieglasco wygrywał większość OS-ów, ale Lancia 037 Rally z włoskiego Tre Gazele (kierowanego przez Maurizio Perrisino) wyzionęła ducha na ostatnim OS-ie. Może to i lepiej, bo trochę wcześniej komisarze sportowi odebrali kartę drogową Włochom za zbyt późne uruchomienie silnika przed startem do 30 OS-u. Audi Quattro A2 Ferjanca w barwach Rothmansa wypadło na piątym OS-ie, ale wcześniej Węgier wygrał dwie próby. Bronisław Kuzmic jako ten trzeci doprowadził Renault 5 Turbo II po Ragnottim na pierwszym miejscu. Rudi Sali chyba za karę pojechał do Ljublany główną nagrodą – Fiatem 126p!!! Koper (Renault 11 Turbo) ostawiony wygranymi dwoma OS-ami, na drugim miejscu. Ostatnie podrygi Poloneza – Janusz Szerla zrobił życiowy wynik – 3 miejsce dla 2000C (jeden wygrany OS).

Kończy żywot grupa B po wypadkach w MŚ, a organizatorzy Polskiego ciągle zabiegali u obserwatorów o współczynnik 3.

Rok 1987

Attila Ferjanec wygrał jak chciał i powetował sobie wpadki z ubiegłych lat. Audi 90 Coupe Quattro od wiedeńskiego tunera Ralfa Schmidta było najszybsze na prawie wszystkich OS-ach. Nie stawiał się Snijers, a Mauro Prieglasco w Lancii Delta HF 4WD Jolly Clubu nie mógł dogonić Kopera (Renault 11 Turbo) i Koleva (Audi 90 Coupe Quattro), a co dopiero mówić o Ferjanecu. Więc przyszły właściciel temu Astra musiał pogodzić się z 4 miejscem. Błysnęła stylom Romana Zrnec z Belgradu w Renault 11 Turbo. Pavel Sibera wygrał PPIP i przyszła gwiazdka MŚ odniosła pierwszy ważny sukces w karierze. Pomimo dobrej organi-

zacji słaba nadzieja na współczynnik 10, bo za rok zmiana punktacji w ME – 20, 10, 5, 2.

Rok 1988

Do Wrocławia nie przyjechał prawie nikt z czołówki Mistrzostw Europy, ponieważ organizatorzy nie zadbali o „atrakcję”, które skusiłyby gwiazdy. Słaba obsada rajdu w ostatnich latach to największa balączka Polskiego. Tylko Ferjanec i jego kolega z zespołu Camel East, Stojan Kolev przyjechali na Dolny Śląsk po punkty – reszta zagraniczników to statystki. Jedynie Marc Soulet dysponował mocnym Fordem Sierra RS Cosworth z belgijskiego Target Sport. I dał srogiego łupnia pewnemu sobie inżynierowi z Budapesztu. Na asfaltach Gór Sowich i Kotliny Kłodzkiej 300 konna Sierra regularnie biła słabsze Audi i nawet wycieczka puszystego Belga poza drogę nie przeszkodziła mu w skasowaniu, po raz pierwszy w karierze, kompletu punktów w eliminacji ME. Wypalony zawór wyeliminował Kopera (Renault 11 Turbo), awaria silnika Kuzmicia (Renault 5 GT Turbo), a Kolewowi komputer błędnie doliczył 20 min. spóźnienia i Bułgar musiał wyprzedzić na OS-ach II etapu słabszych. Trabanty skręciły sobie trasę i w ten sposób ekipa FSO uniknęła blamażu, bo mydelnice były szybsze. Ferjanec pogniwany, że protest złożony na Souleta (Sierra wydawała mu się za szybka) oddałono, nie odebrał nagrody za II miejsce.

I tak oto dochodzimy do roku 1989 kiedy, ponownie przy Palace de la Concorde zapadła niewiarygodna decyzja – Rajd Polski ze współczynnikiem 20. I ponownie pan Roman Pijanowski użył swojej magicznej mocy. Wprowadzając Staruszkę Polskiego na salony rajdowej Europy. Ale to już nie historia, ale współczesność naszej ukochanej imprezy, którą opiszemy w następnych numerach Magazynu Rajdowego „OES”.

Adam Ziemski

Ingvar Carlsson/Benny Melaender, Mazda RX-7, 1985 rok



Lista zwycięzców Rajdu Polski od roku 1960

1960	Walter Schock/Ralf Moll (D/D)	Mercedes 220SE
1961	Eugen Bohringer/Rauno Altonen (D/SF)	Mercedes 220SE
1962	Eugen Bohringer/Herman Lang (D/D)	Mercedes 220SE
1963	Dieter Glemser/Martin Braungart (D/D)	Mercedes 220SE
1964	Sobiesław Zasada/Ewa Zasada (PL/PL)	Steyr Puch 650
1965	Rauno Altonen/Rauno Ambroze (SF/SF)	Morris Cooper
1966	Tony Fall/Andrew Krauklis (GB/GB)	Austin Cooper S
1967	Sobiesław Zasada/Ewa Zasada (PL/PL)	Porsche 912
1968	Krzysztof Komornicki/Marek Wachowski (PL/PL)	Renault 8 Gordini
1969	Sobiesław Zasada/Ewa Zasada (PL/PL)	Porsche 912
1970	Jean Claude Andruet/Nicole Vernone (F/F)	Renault Alpine A110 1300
1971	Sobiesław Zasada/Ewa Zasada (PL/PL)	BMW 2002 i1 Alpina
1972	Raffaele Pinto/Luigi Masculo (I/I)	Fiat 124 Spyder Rally
1973	Achim Warmbold/Jean Todt (D/F)	Fiat 124 Spyder Rally
1974	Klaus Russling/Wolfgang Weiss (A/A)	Porsche 911 Carrera
1975	Maurizio Verini/Francesco Rosetti (I/I)	Fiat 124 Spyder Abarth
1976	Andrzej Jaroszewicz/Ryszard Żyszkowski	Lancia HF Stratos
1977	Bernard Darniche/Alain Mahe (F/F)	Lancia HF Stratos
1978	Antonio Zanini/Juan Petisco (E/E)	Seat (Fiat 131 Abarth)
1979	Antonio Zanini/Juan Petisco (E/E)	Seat (Fiat 131 Abarth)
1980	Antonio Zanini/Jorge Sabater (E/E)	Porsche 911 SC
1984	Ingvar Carlsson/Benny Melander (S/S)	Mazda RX-7
1985	Branislav Kuzmic/Rudi Sali (YU/YU)	Renault 5 Turbo II
1986	Branislav Kuzmic/Rudi Sali (YU/YU)	Renault 5 Turbo II
1987	Attila Ferjanec/Janos Tandari (H/H)	Audi 90 Coupe Quattro
1988	Marc Soulet/Phil Willen (B/B)	Ford Sierra RS Cosworth
1989	Robert Droogmans/Rony Joosten (B/B)	Ford Sierra RS Cosworth
1990	Robert Droogmans/Rony Joosten (B/B)	Lancia Delta HF Integrale
1991	Piero Liatti/Luciano Tedeschini (I/I)	Lancia Delta HF Integrale
1992	Erwin Weber/Manfred Hiemer (D/D)	Mitsubishi Galant VR4
1993	Robert Droogmans/Rony Joosten (B/B)	Ford Escort RS Cosworth
1994	Patrick Snijers/Dany Colebundes (B/B)	Ford Escort RS Cosworth
1995	Enrico Bertone/Massimo Chiapponi (I/I)	Toyota Celica Turbo 4WD
1996	Krzysztof Hołowczyc/Maciej Wiślawski (PL/PL)	Toyota Celica Turbo 4WD
1997	Patrick Snijers/Dany Colebundes (B/B)	Ford Escort WRC
1998	Krzysztof Hołowczyc/Maciej Wiślawski (PL/PL)	Subaru Impreza WRC 97
1999	Robert Gryczyński/Tadeusz Burkacki (PL/PL)	Toyota Corolla WRC
2000	Henrik Lundgaard/Jens Christian Anker (DK/DK)	Toyota Corolla WRC

Od 1960 roku Rajd stanowi eliminację Mistrzostw Europy

W 1961 roku impreza odbyła się pod nazwą Rajd Pokoju

W latach 1981-83 Rajd Polski nie odbył się

W latach 1982-83 Impreza była eliminacją Pucharu Pokoju i Przyjaźni pod nazwą Rajd Pokoju i Przyjaźni.

Zwycięzcy: 1982 Koper/Krzemiński Renault 5 Alpine
1983 Bublewicz/Żyszkowski Polonez 2000