



SAMOCHODY TERENOWE

„Terenowcy” z Automobilklubu Warszawskiego w Turcji, 1978 r.

POCZĄTKI

Jazda terenowa pojawiła się w Automobilklubie Polski jeszcze przed II wojną światową. Organizowane przez Automobilklub „terenówki” budziły, ze zrozumiałych względów, zainteresowanie władz wojskowych.



U góry:
„Wychodzenie z trudnej sytuacji” przy pomocy ciągnika na trasie I Jazdy Terenowej AP w 1939 r.

Po prawej:
Paweł Teter startuje do Rajdu Monte Calvaria z Pl. Zwycięstwa w 1972 r.

Pierwszy „rajd” odbył się jesienią 1938 roku na terenie Puszczy Kampinoskiej. Ciekawym sprawdzianem kondycji kierowców oraz wartości i możliwości pojazdów był start kierowcy z wojsk pancernych – kpt. **Stanisława Grąbczewskiego** w „Łaziku” (Fiat 518), oraz „cywila” – **Aleksandra Mazurka** w Chevrolecie. Na sklasyfikowanych 24 kierowców zwyciężył właśnie **Mazurek**, uzyskując na liczącej 120 km trasie przeciętną prędkość 64,15 km/godz., a **Grąbczewski** był czwarty (tylko z powodu słabego wykonania próby zawracania). Jazda i zajmowane miejsca zależały nie tylko od samych kierowców, ale także od załóg (osób towarzyszących): od ich sprawności i poświęcenia przy wychodzeniu z trudnych sytuacji na trasie.

„Wiosna w Willysie”
(nad Bugiem), 1972 r.



Do powojennego Automobilklubu samochody terenowe przyprowadził **Paweł Teter**. O tym, jakie były początki, opowiada sam: „Do Automobilklubu Warszawskiego zapisałem się w 1968 roku. Już w następnym sezonie, wraz z **Tomkiem Ciecierzyskim** (późniejszym znanym rajdowcem) jako pilotem, zdobyłem w barwach AW pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Kurpie'1968.

Jednak moją prawdziwą pasją był świeżo nabyty terenowy samochód Willys z II wojny światowej, rocznik 1944. Po długim remoncie, w 1972 roku, wystartowałem w nim w ogólnodostępnym zimowym Rajdzie Monte Calvaria, zajmując 2. miejsce w klasie.



Działalność



Hipolit Rokicki podczas otwarcia sezonu (nad Bugiem) „Wiosna w Willysie”.

Nawiązałem też kontakt z podobnymi entuzjastami Willysa. Do Automobilklubu Warszawskiego wstąpili: **Andrzej Ryś, Hipolit Rokicki, Wojciech „Szczygieł” Szczygłowicz**, a później **Marian Trela, Jacek Błaszczyk, Piotr Latało**, a także rodziny – **Danuta Kuć**. Niestety, w tamtych czasach władze AW nie chciały słyszeć o takiej fanaberii jak rajd terenowy. Tym bardziej, że Willysy według ówczesnych kryteriów były samochodami ciężarowymi (!) i nie podlegały pod zabytki. A nas, willysowców, nie pociągały rajdy po płaskim. Prywatnie ścigaliśmy się po błotach, piaskach i górkach, głównie na nieużytkach nad Bugiem.

W 1973 roku udało nam się namówić Dom Kultury Ochoty na firmowanie rajdu terenowego i startujących w nim naszych

pojazdów. Nazwę wymyśliłem osobiście: Polskie Safari (inspiracją były sukcesy **Sobiesława Zasady** na Rajdzie Safari). Formułę, regulamin, klasy i punktację rajdu opracowałem wraz z zespołem: **Wojciech Szczygłowicz, Hipolit Rokicki, Andrzej Ryś**. Opracowania te były w późniejszych latach wzorcem dla wszystkich rajdów terenowych w Polsce.

Ogólny schemat rajdu przedstawiał się następująco: trasa dojazdowa ok. 40–80 km (itinerer strzałkowy), głównie drogami terenowymi i bezdrożami (dopuszczalne krótkie odcinki dróg utwardzonych), zalecane: brody rzeczne, strome podjazdy i zjazdy, błota (bagna), tereny piaszczyste. Na dojazdówkach limit czasowy oraz dopuszczalna (i wskazana) pomoc wzajemna załóg w ciężkim



Pierwsze Polskie Safari (Brzoza 1973 r.), załogi przed startem.

Działalność

terenie. Próby specjalne to: OS na czas (slalom oznakowany, chodrgiewki i taśmy, zawsze w trudnym terenie, np. podjazdy, woda, błota); PKP (punkty kontroli przejazdu) – w skrajnie trudnym terenie, np. bagno, z dopuszczalnym objazdem za punkty karne; PKC (punkty kontroli czasu) na dojazdówce”.



U góry: załoga Marian i Anna Trela na próbie piaskowej podczas Safari w Brzozie, 1973 r.

Po prawej: naprawa gaźnika w samochodzie H. Rokickiego (Safari w Kotlinie Kłodzkiej), 1974 r.

Poniżej: II Polskie Safari w Kotlinie Kłodzkiej – Wojciech Szczygłowicz.

I tak rozpoczęła się historia Polskiego Safari. Oto jak wyglądała ona w pierwszych latach:

I Polskie Safari (1973) – Brzoza n. Bugiem, komandor – **Paweł Teter**. Rajd mimo zupełnie niesprawdzonej, innowacyjnej formuły „wypalił”. Przyjechało 39 załóg z całej Polski, na pojazdach: Willys MB, Ford GP i GPW, Dodge WC 51 i Commando, VW Kdf. oraz VW Schwimmwagen, Gaz 67B, Gaz 69.

1. miejsce zajął **Marian Trela**, 2. – **Wojciech Szczygłowicz** (obaj w Willysach), w barwach AW. Rajd został zorganizowany siłami własnymi członków AW, bez żadnych dotacji. Nagrody i puchary pochodziły z prywatnych składek. Wyprodukowano też własnym sumptem pamiątkowe koszulki i ciapeczki. Rajd



Działalność

był szeroko komentowany w prasie, a obszerna relacja w Polskiej Kronice Filmowej rozstawiła nowy sport w całym kraju.

II Polskie Safari (kwiecień 1974) – pierwszy górski rajd

terenowy w Kotlinie Kłodzkiej (baza w Marii Śnieżnej). Trasa wiodła przez masyw Śnieżki! Komandor – **Zygmunt Pelc** (Wrocław), zwycięzca – **Wojciech Szczygłowicz**. Uczestniczyły 34 załogi, w tym po raz pierwszy załogi z Czechosłowacji w Willysach i Dodge'ach.

III Polskie Safari (6–8 czerwca 1975) – wspaniały rajd w okolicach Sandomierza, komandor – **Hipolit Rokicki**, oddelegowany czasowo do Sandomierza jako szef saperów tamtejszej jednostki wojskowej. Wyniki: 1. miejsce – **Wojciech Szczygłowicz**, 2. – **Paweł Teter**.

W 1975 roku w Lublinie odbył się sejmik Polskich Automobilklubów i Klubów Motorowych pod przewodnictwem prezesa Rady Głównej – prof. **Zbigniewa Paplińskiego** i **Krzysztofa Surdykowskiego**. Automobilklub Warszawski reprezentowali: **Tadeusz Grabowski**, **Paweł Teter** i **Wojciech Szczygłowicz**. Na sejmiku ustalono m.in. w pkt. 3: „włączenie grupy samochodów terenowych do ruchu samochodów weteranów z zastrzeżeniem, że grupa ta zrzeszałaby również samochody terenowe niebędące jeszcze weteranami”.



IV Polskie Safari (26–27 czerwca 1976) – zorganizowane gościnnie przez Automobilklub Wielkopolski na tamtejszym poligonie wojskowym, komandor – **Jan Cynka**, 1. miejsce – **Paweł Teter**.

W następnych latach **Jan Cynka** (Automobilklub Wielkopolski) organizował własne rajdy pod nazwą Tarpaniada, wraz z fabryką samochodu terenowego Tarpan (protoplasty Honkera – obecnie produkowanego i używanego m.in. w Iraku i Afganistanie; jednym z konstruktorów był znany warszawski działacz i rajdowiec – **Jerzy Kobylński**, a wiele ulepszeń konstrukcyjnych wprowadzonych zostało dzięki doświadczeniom zdobytym na naszych rajdach).



Komandor IV Polskiego Safari – Jan Cynka wręcza zwycięzcom puchary.

POD SKRZYDŁAMI AUTOMOBILKLUBU WARSZAWSKIEGO

Pod koniec 1976 roku, po ustaleniach sejmiku lubelskiego i sukcesach medialnych rajdu Polskie Safari oraz wobec dynamicznie rozwijającego się ruchu „terenowców” – władze Automobilklubu Warszawskiego zgodziły się włączyć grupę willysowców, liczącą już 28 pojazdów (oraz firmować Polskie Safari) w struktury organizacyjne klubu, podporządkowując ją początkowo Komisji Turystyki, a następnie włączając ją do pojazdów zabytkowych.

Klub wyraził zgodę na używanie własnego logo „terenowców” na materiałach rajdu Polskie Safari.

V Polskie Safari (24–26 czerwca 1977) – Soczewka k. Płocka, komandor – **Andrzej Nadara**, wystartowało 48 załóg, 1. miejsce – **Piotr Latało**.

Na przełomie lat 70. i 80. (również w stanie wojennym), komandorami rajdu byli:

VI Polskie Safari (1978) – **Andrzej Ryś**,

VII Polskie Safari (1979) – **Paweł Teter**,

VIII Polskie Safari (19–21 czerwca 1981) – **Marian Trela**,

IX Polskie Safari (1982) – **Wojciech Szczygłowicz**.

X Polskie Safari (5–7 sierpnia 1983) – odbyło się w Mrągowie,



Tarpaniada w Poznaniu (1977 r.) – start do rajdu na poligonie.

Działalność



Powyżej:
Paweł Teter w Soczewce
na V Polskim Safari.

Obok:
amfibia na trasie próby
piaskowej podczas
VII edycji Polskie Satari.



Działalność

razem z 1. Piknikiem Country. Komandorem został **Maciej Dobrski**. Wyniki: 1. miejsce – **Paweł Teter**, 2. – **Wojciech Szczygłowicz**, 3. – **Marian Trela**. Uczestniczyło 37 załóg. 1. miejsce w klasyfikacji zespołowej dla Automobilkлубu Warszawskiego.

XI Polskie Safari (1984) – komandor – **Paweł Teter**, 1. miejsce – **Marian Trela**.

W 1985 roku powstało formalnie w AW Koło Samochodów Terenowych, zrzeszające posiadaczy samochodów terenowych, którzy dotychczas byli członkami Koła Pojazdów Zabytkowych. Umożliwiło to wstąpienie do koła posiadaczy współczesnych samochodów terenowych. Spośród członków koła wyłoniony został jego zarząd: **Paweł Teter** (przewodniczący), **Mariusz Strójwąs**, **Tomasz Osowski**, **Wojciech Szczygłowicz**, **Marian Trela**, **Hipolit Rokicki**.

Koło organizowało nadal tradycyjną imprezę Polskie Safari o zasięgu międzynarodowym, ciesząc się dużą frekwencją. Organizowało także imprezy o randze ogólnopolskiej. Reprezentacja koła uczestniczyła w eliminacjach Ogólnopolskiego Konkursu PZM w rajdach samochodów terenowych, zajmując w poszczególnych klasach punktowane miejsca. W 1986 roku reprezentacja AW zajęła w tym konkursie 2. miejsce zespołowo.

XII Polskie Safari (1985) – Goławice k. Pomiechówka, komandor – **Paweł Teter**. Na rajdzie tym pojawiły się zagraniczne ekipy TV z RFN i USA (dopiero w tych latach na świecie zaczęto organizować pierwsze rajdy typu off-road). Zaowocowało to kontaktami z zagranicznymi klubami. Ekipa Automobilkлубu Warszawskiego została zaproszona przez klub ORC Berlin do Berlina Zachodniego. Pojechała Willysami (na kołach) w składzie: **Paweł Teter**, **Wojciech Szczygłowicz**, **Andrzej Ryś** oraz **Grzegorz Kalinowski** (MAW Amfibia). Nasi zawodnicy zrobili furorę swoim stylem jazdy terenowej.

Maciej Kalinowski sprowokował mały incydent graniczny, płynąc Amfibią środkiem rzeki – linii granicznej Berlina Zachodniego i Wschodniego. Amfibia była wymalowana w amerykańskie oznaczenia wojskowe. We wschodnim Berlinie podniesiono alarm. Całe zajście sfilmowała TV RFN, a materiał został wyemitowany w wielu krajach świata.

Podczas pobytu w RFN (wtedy Berlin Zachodni miał jeszcze dużo nieużytków wzdłuż muru berlińskiego) był czas na wywiady i pokazy Willyсів w terenie. Europa dowiedziała się, że w Polsce działa prężnie nasza organizacja, że istnieje tradycja rajdów typu off-road oraz że posiadamy w kraju wspaniałe tereny do uprawiania tego sportu.

XIII Polskie Safari (19–22 czerwca 1986) – Modlin. Największy ze wszystkich rajdów Polskie Safari. Komandor – **Paweł Teter**. Zgłosiło się 85 załóg, w tym 19 zagranicznych – głównie z RFN, Austrii, Holandii i jedna załoga z USA (Jeep Wrangler V–8). Niestety, w polskim bloku olbrzymi silnik Jeepa ukręcił przednią półośkę już na drugiej próbie.

Załogi europejskie przyjechały m.in. w nowiutkich terenowych Mercedesach G, wojskowych Land Roverach, Steyerach, Toyotach, małych Suzukach i wielkich Range Roverach. Pojawily się też polskie prototypowe wojskowe Honkery, których załogi namiętnie fotografowały szczegóły techniczne zachodnich terenówek. To była niezwykła okazja zobaczenia najlepszych samochodów terenowych świata w akcji.

W terenie okazało się jednak, że krajowe lekkie „staruszk”, prowadzone doświadczoną ręką z dodatkiem polskiej ułańskiej fantazji, w trudnym terenie spisują się lepiej od tych nowinek technicznych. Oprócz lekkich Suzuki, zagraniczni goście nie zajęli punktowanych miejsc.



Powyżej:
Losowanie numerów startowych na VI Polskim Safari (sędzia Danuta Kuć).



Obok:
zwycięzcy rajdu Polskie Safari w 1983 roku – Anna Trela, Wojciech Szczygłowicz i Paweł Teter oraz dwie panie z obsługi rajdu.

Działalność

XII Polskie Safari
w Goławicach – załogi przed
startem do próby górskiej.



U góry:
załoga „zachodnia”
na XIII Polskim Safari.

Obok:
Tomasz Osowski na OS-ie
w Goławicach podczas Safari
w 1985 r.

Wyniki rajdu XIII Polskie Safari:

- Kl. V. S.: 1 – **G. Zerbst** (Willys) A. Wielkopolski,
2 – **H. Rokicki** (Willys) A. Warszawski
Kl. O. S.: 1 – **R. Ohlwein** (Suzuki) ORC Berlin,
2 – **H. Thielman** (Suzuki) RFN
Kl. O. U.: 1 – **St. Lisowski** (Willys) A. Gorzowski,
2 – **L. Broekere** (Willys) A. Wielkopolski
Kl. V. D.: 1 – **Z. Zięba** (MawAmfibia), A. Legnicki,
2 – **J. Reszke** (Dodge Comm.) Gdańsk

Rajd był szeroko pokazywany w TVP i prasie. Prasa pisała, że na Polskie Safari przyjechało więcej załóg zagranicznych niż na rozreklamowany Międzynarodowy Rajd Polski.

XIV Polskie Safari (1987) – Warszawa, komandor – **Paweł Teter**. Niezwykły rajd terenowy, chyba jedyny w Europie zorganizowany po raz pierwszy (i ostatni...) w stolicy europejskiego państwa.



Działalność



Start załogi z zakładów w Jelczu (uczestników rajdu Paryż–Dakar) na Starze w XIV Polskim Safari.

Start odbył się na Rynku Nowego Miasta, sprzed kina Wars, a próby – OS terenowe – na dzikich terenach rozlewisk Portu Praskiego, terenach nadwiślańskich Żerania (dziś są tam osiedla mieszkaniowe), terenach kolejowych przy ul. Marywilskiej i plażach w okolicach dzisiejszego Mostu Siekierkowskiego (najciekawsza próba – obserwowana przez licznych ówczynie występujących tam naturystów). Zawodnicy, szczególnie ci z Zachodu, byli zachwyceni. W rajdzie tym, prócz stałego zestawu nowych i zabytkowych terenówek, pokazały się po raz pierwszy niezwykle prototypy dwuosiowej wersji polskiej ciężarówki terenowej Star, przygotowane specjalnie do startu w Rajdzie Dakar.

Od sezonu '87 zaczęto prowadzić klasyfikację generalną, gdzie do zdobycia był Puchar Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego.

XV Polskie Safari (7–10 lipca 1988) – w Rudce k. Wiązownej, komandor – **Paweł Teter**. Trasa wiodła przez Lasy Celestynowskie



U góry:
na Safari 2004

Obok:
Próba błotna podczas Safari k. Wiązowny w 1988 r.

Działalność

Jerzy Kobyliński (z pucharem)
– zwycięzca XVI Polskiego Safari.



i obfitowała w wiele prób piaszczystych oraz niezwykle widowiskowych przejazdów przez rozlewiska wodne, pokazywane przez polskie i zagraniczne telewizje. Wystartowały 63 załogi, w tym 24 zagraniczne.

XVI Polskie Safari (1989), komandor – **Wojciech Banaszak**. Rajd rozegrany na poligonie w Sulejówku. Dzięki wykorzystaniu radiowej łączności wojskowej i dobrym kontaktom **Wojciecha Banaszaka** z Politechniką Warszawską wyniki prób były na bieżąco przesyłane i opracowywane na komputerze Politechniki. Zawodnicy na mecie otrzymywali pełen wydruk wyników, co wtedy było szczytem techniki obliczeniowej! W rajdzie 1. miejsce zajął **Jerzy Kobyliński** w polskim samochodzie Honker.

XVII Polskie Safari (1990) – w Sulejówku k. Warszawy, komandor – **Edward Nowicki**. 1. miejsce – **Dariusz Andrzejewski** (Jeep CJ5).

Przełomowy dla rajdów terenowych okazał się rok 1990. Na wzór Polskiego Safari inne automobilkлубы w całej Polsce organizowały podobne rajdy terenowe. Sześć głównych imprez uzyskało rangę eliminacji Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych (RMPST). Ustalono obowiązujący regulamin. Z dotychczasowego turystycznego stał się ściśle sportowy, co zmieniło te rajdy w arenę ostrej walki o punkty.

XVIII Polskie Safari (1991) – w Sulejówku k. Warszawy, komandor – **Wojciech Banaszak**. 1. miejsce zajął **Wojciech Szczygłowicz** (Willys).

Paweł Teter na próbie
górskiej podczas Safari
w Sulejówku.



Działalność



Na trasie XIX Polskiego Safari
– na czele zawodników
Wojciech Szczygłowicz.

W sezonie'91, startując w barwach Automobilkлубu Polski Warszawa, tytuł mistrza Polski RMPST wywalczył **Wojciech Szczygłowicz**, wicemistrzem został **Paweł Teter** (obaj w samochodach Willys).

XIX Polskie Safari (1992) – w Sulejówku k. Warszawy, komandor – **Edward Nowicki**. 1. miejsce wywalczył **Marian Treła**.

Niestety, brak dotacji finansowych przy coraz większych kosztach przygotowania samochodów do takich rajdów były powodem odejścia „terenowców” z AP do innych klubów, zapewniających lepsze wsparcie finansowe. Zmieniło się także to, że zaczęli wygrywać nie ci, którzy byli faktycznie najlepsi, ale ci, którzy dysponowali większą gotówką na przygotowanie sprzętu.



U góry:
Na trasie rajdu Polskie Safari
w 2006 r.

Obok:
Zawodnicy XXXI rajdu
Polskie Safari w Górze Kalwarii
wyruszają na trasę.

Działalność

A. Słasara w drodze
po tytuł I wicemistrza Polski
w kl. S2 (1992 r.)



W barwach AP startował głównie **Arkadiusz Słasara**, a organizacją Polskiego Safari zajął się **Edward Nowicki**. W tych latach wyniki zawodników AP startujących w RMP Samochodów Terenowych przedstawily się następująco:

Sezon'90: **Arkadiusz Słasara** – 5 m. kl. P,

Sezon'91: **Tomasz Zalesko** – 7 m. kl. P, **Arkadiusz Słasara** – 8 m. kl. P, **Michał Winogrodzki** – 9 m. kl. 0.

Sezon'92: **Arkadiusz Słasara** – I wicemistrz Polski w klasie S2 i 9 miejsce w klasyfikacji generalnej, **Tomasz Zalesko** – 6 m. kl. P, **Krzysztof Wychowaniec** – 7 m. kl. P, Automobilklub Polski – 4 m. w klasyfikacji zespołowej.

Sezon'94: **Arkadiusz Słasara** – 3 m. kl. P, **Krzysztof Wychowaniec** – 6 m. kl. P.

Sezon'95: **Arkadiusz Słasara** – 4 m. kl. P, **Leszek Czajkowski** – 5 m. kl. P, **Krzysztof Wychowaniec** – 10 m. kl. P, **Edward Nowicki** jako pilot D. Andrzejewskiego

(Automobilklub „Rzemieślnik”) – mistrz Polski w kl. S1 i II wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej

Sezon'96: **Arkadiusz Słasara** – 2 m. kl. S1, **Zbigniew Stawski** – 4 m. kl. S1, **Leszek Czajkowski** – 4 m. kl. P, **Hubert Ścibor** – 7 m. kl. P, **Edward Nowicki** jako pilot **D. Andrzejewskiego** (Automobilklub „Rzemieślnik”) – 2 m. w kl. S2 i II wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej. Automobilklub Polski – 3 miejsce w klasyfikacji zespołowej.

Sezon'97: **Zbigniew Stawski**, **Zbigniew Cygan** – 3 m. kl. S1, **Sławomir Terlecki**, **Krzysztof Wychowaniec** – 4 m. kl. S1, **Edward Nowicki** jako pilot **D. Andrzejewskiego** (Automobilklub „Rzemieślnik”) – mistrz Polski w kl. S2 i II wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej. Automobilklub Polski – 4 miejsce w klasyfikacji zespołowej.

Mistrzowie Polski 1999 r.
– D. Andrzejewski z pilotem
A. Słasarą



Działalność



Start honorowy do XXXIII rajdu Polskie Safari (IV runda RMPST) w Górze Kalwarii w 2006 r.

Sezon'98: **Sławomir Terlecki**, **Leszek Czajkowski** – 2 m. kl. SI, **Arkadiusz Słasara** jako pilot **D. Andrzejewskiego** (Automobilklub „Rzemieślnik”) – 5 m. w kl. O i 6 m. w klasyfikacji generalnej.

Sezon'99: **Arkadiusz Słasara** jako pilot **D. Andrzejewskiego** (Automobilklub „Rzemieślnik”) – mistrz Polski w klasyfikacji generalnej i mistrz Polski w klasie O. **Zbigniew Stawski** jako pilot **M. Laskowskiego** (Automobilklub „Rzemieślnik”) – 1 m. w kl. SII.

W latach 2000–2008 rajd Polskie Safari, zaliczany do najstarszych rajdów terenowych w Polsce, był nadal rundą Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych. Z czasem zmieniła została baza zawodów – z poligonu w Rembertowie i Sulejówku została ona przeniesiona do gościnnej Góry Kalwarii. Zawody rozgrywane są rokrocznie na byłym poligonie wojskowym. Rajd Polskie Safari, z bazą w Górze Kalwarii, od lat jest jedną

z najlepiej zorganizowanych rund RMPST, dzięki bardzo dobrej współpracy Automobilklubu Polski – organizatora rajdu, z władzami lokalnymi. Dyrektorowali mu ostatnio (po **Bogusławie Piekarskim**) **Romuald Chałas** oraz **Edward Nowicki**. Niestety, w Automobilklubie Polski brakowało zawodników, którzy odnosiliby znaczące sukcesy w tej dyscyplinie.

Dopiero w 2008 roku, w 35. edycji rajdu Polskie Safari (III runda RMPST) ogromny sukces odniosła „rodzinna” załoga Automobilklubu Polski: **Tomasz i Patryk Łoszewscy** w samochodzie Orca klasy T1 zajmując 1. miejsce. W rajdach terenowych 2008 roku zajęli 4. miejsce w klasyfikacji generalnej. Szkoda, że załoga ta w połowie sezonu zrezygnowała ze startów w Polsce, bo mieli duże szanse na zdobycie nawet mistrzowskiego tytułu swoim perfekcyjnie przygotowanym samochodem Orca. Sukces ten stwarza szanse i nadzieje na dobre wyniki „terenowców” z AP w następnych latach.



Tomasz i Patryk Łoszewscy i ich Orca na rajdzie Baja na Słowacji w 2007 r.

Działalność