



**larski, Stanisław Rusiniak, Adam Wędrychowski, Barbara Wojtowicz, Jan Wojtowicz, Andrzej Zieliński, Jerzy Zaczepniak, Stefan Galecki, Stanisław Wierzba, Andrzej Zaleski.**

W tym samym roku po rozegraniu siedmiu eliminacji RSMP tytuły mistrzów Polski zdobyli: **Adam Wędrychowski, Andrzej Zieliński i Stanisław Stolarski**. Wicemistrzami zostali: **Marek Varisella i Marian Repeta**.

Dążąc do ujednoczenia wyścigów samochodowych w krajach socjalistycznych z inicjatywy polskich działaczy **Lecha Tulaka i Jerzego Jankowskiego**, ustanowiono w roku 1963 pierwsze Mistrzostwa Krajów Demokracji Ludowej. Odbywały się one pod nazwą Pucharu Pokoju i Przyjaźni (PPiP). Mistrzostwa składały się z pięciu eliminacji, z których każda organizowana była

Referat Sportowy podaje do wiadomości, że członkowie PZM mogą nabywać w rejonowych Biurach Handlu Sprzętem Samochodowym samochody III grupy na rozbiórkę, po uprzednim uzyskaniu zlecenia. Zlecenia takie członkowie PZM będą mogli otrzymywać na wszystkie typy samochodów z wyjątkiem następujących: Mercedes 170, BMW 320, 321, 326, Opel Olimpia górnozaworowa, Super, Kapitana i Kadett, DKW F-8. Zasadniczą podstawą do otrzymania przydziału zlecenia jest posiadanie przez zainteresowanego danego typu samochodu, którego stan wymaga wymiany poszczególnych części lub zespołów. W tym celu należy złożyć za pośrednictwem Oddziału Motorowego do CBHSS podanie z odpowiednim uzasadnieniem, do którego winien być dołączony uwierzytelniony przez OM odpis karty rejestracyjnej wozu lub aktu przekazania, dane uwierzytelnione na podaniu muszą być potwierdzone przez OM PZM (...) Podaje się do wiadomości, że zgodnie z regulaminem PZM zawodnicy w wyścigach motocyklowych i samochodowych – tak ulicznych, jak i szosowych, motocross, wyścigach na trawie, wyścigach na żuźlu (również na motocyklach przystosowanych) i wszelkich próbach szybkościowych, łącznie z próbą szybkości Rajdów Uniwersalnych – są obowiązani używać kasków ochronnych. Kaski muszą być wykonane z twardego materiału z miękką wkładką dookoła głowy, trwale zapinane na pasek pod brodę. Wszelkie kaski miękkie z pikowanymi nakładkami, lotnicze, czołgowe, bojowe itp. są niedozwolone. Przepisowe kaski można nabywać za pośrednictwem OM w Zarządzie Głównym PZM w cenie 220 zł za sztukę. Ostre treningi szybkościowe, a w szczególności treningi na żuźlu – wymagają również użycia kasków ochronnych”.

(Biuletyn nr 11)



PO lewej:  
Syrena 102 zespołu FSO na próbie Sw podczas Rajdu Polski w 1962 r. (lotnisko Czyżyny w Krakowie).

Po prawej:  
Krzysztof Komornicki w Morisie Mini Minor podczas Rajdu Polski w 1962 r. (OS Rościszów – Walim).

w jednym z krajów biorących udział w rozgrywkach: w ZSRR, na Węgrzech, w NRD, Czechosłowacji i Polsce.

Początkowo rywalizacja toczyła się głównie pomiędzy zawodnikami z NRD w Melkusach i Polakami w RAK-ach. Bardzo interesujący i wyrównany pojedynek toczyli szczególnie **Jerzy Jankowski i Heinz Melkus**. W roku 1963 nieznaczną przewagę miały samochody z NRD i pierwszy Puchar Pokoju i Przyjaźni zdobyli kierowcy zza Odry, a indywidualnie **Melkus**. Skoncentrowani na występach zagranicznych kierowcy klubowi, nie odnieśli natomiast sukcesów w imprezach krajowych.

## Za granicą LATA SUKCESÓW W KRAJU I ZA GRANICĄ (1964–1965)

Zmieniło się to w 1964 roku. W rajdach samochodowych mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Jan Wolski** (Trabant 600) i **Franciszek Postawka** (Volvo PV 550).

Tytuły wicemistrzowskie zdobyli: **Jerzy Pacanowski** (Trabant 600), **Adam Wędrychowski i Marek Varisella** (Renault Dauphine), **Stefan Dobrzyński** (Wartburg 312) oraz **Wojciech Młyńczyk** (VW 1200). II wicemistrzem został **Ksawery Frank** (Volvo PV 550). Sukcesy odnoszono także w pojedynczych imprezach. W Rajdzie Podkarpackim – pierwszej eliminacji RSMP – na najwyższym podium w swojej klasie stanęła załoga: **Stanisław Dalka i Jan Pach** (VW 1500). W Rajdzie Dolnośląskim – drugiej eliminacji RSMP – 1. miejsce zajęli: **Wojciech Młyńczyk i K. Wójcicki** (VW 1200), **Jan Wolski i Jerzy Pacanowski** (Trabant 600) oraz **Stefan Münchberg** (Triumph TR 4). Na 2. miejscu zostali sklasyfikowani: **Jan Pach i Stanisław Dalka** (VW 1200), **Ksawery Frank i Januariusz Czerwoniec** (Volvo PV 550), **Marian Zatoń i Tadeusz Byzia** (Syrena 103 S) oraz **H. Schoennman i Mieczysław Ciecieszyński** (Renault R 8). Na najniższym podium stanęła **Zofia Kwaśniewska** (VW 1200).

Również w wyścigach zawodnicy cieszyli się z mistrzowskich tytułów. Od 1 stycznia 1964 roku weszły w życie nowe przepisy dotyczące Formuły 3, która zastąpiła Formułę Junior – zarówno w rozgrywkach krajowych, jak i Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Do napędu samochodów F3 mogły być wykorzystywane silniki produkowane seryjnie, o pojemności do 1000 cm<sup>3</sup>, wyposażone tylko w jeden gaźnik. Dozwolony był ściśle określony zakres modyfikacji poszczególnych zespołów silnika.

## Działalność

II eliminacja RSMOW  
w 1968 r. (za kierownicą  
Janusz Hancke).



Czwarta eliminacja WMP na lotnisku Balice rozegrana została przy niewielkim zainteresowaniu kibiców, a powodem była fatalna pogoda. Całe podium w klasie samochodów turystycznych zajęli warszawscy zawodnicy. Kolejność w poszczególnych klasach była następująca: do 750 cm<sup>3</sup> – wygrał **Jan Wolski** (Trabant 600) przed **Jackiem Kulikowskim** (Fiat 600 D); powyżej 750 cm<sup>3</sup> – zwyciężył **Jerzy Miniewski** (Wartburg 1000) przed **Stanisławem Dalką** (VW 1200), **Marianem Zatoniem** (Syrena 103 S), **Tadeuszem Truchelem** (Syrena 104) oraz **Jerzym Puchalskim** (Wartburg 1000). W kategorii 2. – drugi był **Wiesław Mrówczyński** (BMW 700), a trzeci – **Henryk Mirowski** (Renault 8). W kategorii formuł – 2. miejsce zajął **Longin Bielak**, 3. – **Władysław Paszkowski**, 5. – **Zbigniew Sucharda**, 6. – **Krzysztof Komornicki**, a 8. – **Ksawery Frank**. Mistrzem Polski został **Jerzy Jankowski**, a II wicemistrzem – **Longin Bielak**. Czwarty był **Władysław Paszkowski**, a piąty – **Grzegorz Timoszek**.

Sezon 1964 zakończył się również wielkim zagranicznym sukcesem **Jerzego Jankowskiego**. Jego RAK wyposażony został w wyjątkowo starannie przygotowany silnik i polski kierowca potrafił zademonstrować wszystkie walory skonstruowanego przez siebie samochodu; zwyciężył w dwóch eliminacjach: w Peci i w Krakowie, a w Brnie był czwarty. W łącznej klasyfikacji sezonu **Jerzy Jankowski** zdobył Puchar Krajów Demokracji Ludowej (KDL) w klasyfikacji indywidualnej, wyprzedzając najlepszego zawodnika NRD, **Maxa Byczkowskiego**. Na 6. miejscu uplasował się **Longin Bielak**, a na 7. – **Władysław Szulczewski**. Zespołowo mistrzostwa zakończyły się ponownie triumfem ekipy NRD przed Polską.

W rajdzie jugosłowiańskim Polacy: **Henryk Ruciński** i **Franciszek Postawka** (Volvo PV 550), zajęli 3. miejsce, **Ludwik Postawa** i **Mieczysław Sochacki** (Fiat Abarth 1000) – 4., a **Jerzy Dobrzański** i **Longin Bielak** (BMW 700) – 7. Nieudany był start polskiego zespołu w Rajdzie Północnego Słońca w Szwecji, gdzie z trzech załóg – **Zasada** i **Osiński** (Steyr Puch 650 TR), **Postawka** i **Ruciński** (Volvo 122) oraz **Postawa** i **Sochacki** (Fiat Abarth 1000) – żadna nie ukończyła rajdu.

W 1965 roku skonstruowany został nowy model RAK-a, o jeszcze niższej i smuklejszej sylwetce, jednakże wykorzystujący w większości poprzednie rozwiązania. Zmodyfikowany silnik Wartburga, wyposażony w gaźnik Dell'Orto, rozwijał 84 KM przy 5800 obr/min. Samochód ważył 400 kg. W rywalizacji Polska – NRD utrzymywała się przewaga Melkusów; szczególnie samochód samego konstruktora odznaczał się wyjątkową szybkością i nawet **Jerzy Jankowski** nie mógł znaleźć recepty na pokonanie konkurenta. Puchar Pokoju zakończył się kolejnym zwycięstwem zespołu NRD przed Polską, a w kategorii indywidualnej – **Heinza Melkusa** przed **Longinem Bielakiem**.

W krajowych wyścigach najlepszym zawodnikiem został **Longin Bielak**, który wygrał wyścig w Warszawie i był drugi w Radomiu. W rajdach zawodnicy AW zdobyli dwa tytuły mistrzów Polski – szarfy odebrali: **Adam Wędrychowski** (Steyr Puch 650 TR) oraz **Stanisław Dalka** i **Krzysztof Wojciechowski** (Renault R8 Major). Wicemistrzami zostali: **Ksawery Frank** i **Janusz Kiljańczyk** (Renault R8), a II wicemistrzami: **Longin Bielak** (BMW 700) oraz **Jan Pach** (VW 1200).

W latach 1963–1965 wiceprezesem ds. sportu był **Julian Zaborzecki**, a przew. Komisji Sportowej – **Adam Wędrychowski**.

## Zmagania ZE ZMIENNYM SZCZĘCIEM (1966–1969)

Rok 1966 był niezwykle pechowy dla „ścigantów”. **Jerzy Jankowski** pomimo wygrania dwóch wyścigów (Radom i Łańcut) sezon zakończył z tytułem I wicemistrza Polski. Poza podium sklasyfikowani zostali **Zbigniew Sucharda** (4.), **Longin Bielak** (7.) i **Ksawery Frank** (8.). Podczas drugiej eliminacji Wyścigowych Mistrzostw Polski, rozegranej na krakowskim lotnisku w Balicach (25–26 czerwca 1966 roku) najlepszym z „Warszawiaków” okazał się **Ksawery Frank**, który był trzeci. Tuż za nim wyścig ukończył **Longin Bielak**. Szósty linię mety minął **Władysław Paszkowski**.

## Działalność

W połowie sezonu **Jerzy Jankowski** zakupił silnik F3 znanej brytyjskiej firmy Cosworth, który według danych wytwórni osiągał moc 97 KM, i wbudował go do swojego RAK-a. Wyniki były natychmiastowe: RAK-Cosworth zdeklasował całą konkurencję w eliminacjach PPIP w Schleizu i Pradze, a zespół polski zwyciężył w klasyfikacji końcowej, zdobywając po raz pierwszy zespołowy Puchar Pokoju i Przyjaźni. W sporcie rajdowym jedynie w pierwszej eliminacji RSMP – Rajdzie Dolnośląskim – swoje klasy wygrali **Lech Jaworowicz** i **Krzysztof Komornicki** (Morris Mini) oraz **Ksawery Frank** i **Andrzej Zieliński** (Mercedes 220 S). Potem nie było już, niestety, tak dobrze. W Rajdzie Wisły (trzecia eliminacja) 2. miejsca zajęli **Marek Varisella** i **Władysław Domański** (Syrena 104) oraz **Andrzej Komorowski** i **Wiesław Mrówczyński** (Škoda 1000 MB). 3. miejsce w klasie B-3 zajął **Ksawery Frank** jadący tym razem z **Zygmuntem Wiśniowskim** (Mercedes 220 S). W gronie polskich załóg startujących za granicą, najlepszy wynik osiągnęli **Krzysztof Komornicki** i **Lech Jaworowicz** w Rajdzie Wełtawa, którzy jadąc samochodem BMC Cooper S, zajęli 6. miejsce w klasyfikacji generalnej. Reszta zawodników próbująca swych sił w międzynarodowych imprezach, takich jak: Rosyjska Zima, Monachium – Wiedeń – Budapeszt czy Rajd Wartburga, wypadła dużo słabiej.

Sezon 1967 – zarówno krajowy, jak i międzynarodowy – nie należał do udanych dla naszych kierowców. W krajowych wyścigach dał się zaobserwować spory kryzys. Po przejściowym okresie sukcesów nawet ścisła czołówka polskich zawodników nie była w stanie dotrzymać kroku kierowcom z NRD i Czechosłowacji. Najlepszy wynik zanotował **Józef Kielbania** w wyścigu w węgierskim Győr, gdzie zajął 5. miejsce. W PPIP Polska sklasyfikowana została na 3. pozycji, indywidualnie **Zbigniew Sucharda** był 10., a **Antoni Weiner** – 12.

Z zawodników klubowych duży sukces odniósł tylko **Longin Bielak**. W RAKU-Wartburgu, dzięki zwycięstwu w Puławach (trzecia eliminacja WMP), zapewnił sobie mistrzostwo Polski.

W Puławach podium uzupełnili **Zbigniew Sucharda** i **Andrzej Zieliński**. Dobre rezultaty kierowcy AP zanotowali w Rajdzie Dolnośląskim. W dwóch klasach (A-1, A-2) do nich należało całe podium. Stanęli na nim: **Antoni Bartłomiej Nasłoński** i **Andrzej Gieysztor** (Trabant 601 Kombi), **Jerzy Ujczak** i **Andrzej Żurawski** (Trabant 601), **Tomasz Pułczyński** i **Marek Kopczyński** (Trabant 601), **Jan Bronikowski** i **Andrzej Kopeytyński** (Renault Dauphine), **Ryszard Nowicki** i **O. Daszkiewicz** (Zastava 750) oraz **Maciej Jasiński** i **Joanna Wędrychowska-Jasińska** (Zastava 750).

W 1968 roku kryzys się nasilił, w rezultacie czego nastąpiła przerwa w rozgrywaniu Wyścigowych Mistrzostw Polski. Część „ścigantów” postanowiła startować w wyścigach górskich, w których walczone o Puchar „Motoru”. Zdobywcami pierwszych „gazetowych” pucharów zostali **Longin Bielak**, **Ksawery Frank** i **Zbigniew Sucharda**. Czołówka polskich kierowców (**Longin Bielak** – Promot-Cosworth, **Ksawery Frank** – RAK-Wartburg i **Zbigniew Sucharda** – RAK-Wartburg) startowała też w Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Jedynie **Longin Bielak** był w stanie nawiązać walkę ze ścisłą czołówką i regularnie zajmował 3.-4. miejsce (Koprzywnica, Ryga, Győr). Koniec sezonu przyniósł 3. miejsca w klasyfikacji zespołowej i indywidualnej (**Longin Bielak**). Walka o zwycięstwo toczyła się pomiędzy kierowcami w Melkusach i w fabrycznych Škodach.

W rajdach **Krzysztof Komornicki** (Renault R8 Gordini) zdobył tytuł I wicemistrza Polski. 8. miejsce zajął **Ryszard Żyszkowski**, a 9. – **Włodzimierz Markowski**. W klasach mistrzami Polski zostali: **Jerzy Bachtin** i **Andrzej Gieysztor** (Trabant 601), a I wicemistrzami: **Jerzy Ujczak** i **Jan Wolski** (Trabant 601), **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 850) oraz **Krzysztof Komornicki** i **Zygmunt Wiśniowski** (Renault R8 Gordini). Biorąc udział w maratonie Londyn – Sydney, załoga: **Sobiesław Zasada** i **Marek Wachowski** zajęła, jadąc samochodem Porsche 911 S, bardzo wysokie 4. miejsce.



Ksawery Frank (z lewej) w rozmowie z członkami Sekcji Młodych AW.

## Działalność

Na początku sezonu 1969 Autoklub CSR zakupił dla swych dwóch czołowych kierowców: **Vladimira Hubacka** i **Vladislava Ondrejika** kompletne samochody wyścigowe Lotus 41 Cosworth. Była to wówczas jedna z najlepszych konstrukcji F3, nic więc dziwnego, że Czechosłowacy odnosili w rozgrywkach pucharowych jedno zwycięstwo za drugim – nikt nie był w stanie im zagrozić. Najlepszy z Polaków – **Longin Bielak**, dysponujący mocno już sfatygowanym Cosworthem, zmuszony był raczej do troskliwego „dowożenia” samochodu do mety, niż do wdawania się w twardą rywalizację o wysokie lokaty. Dwukrotnie – w Havirovie i Mińsku – Polak był szósty. Startował także **Ksawery Frank** – dziewiąty w Mińsku. W wyścigach krajowych **Longin Bielak** (Promot Cosworth) powtórzył swój sukces z ubiegłego roku, zdobywając Puchar „Motoru” w wyścigach górskich. II wicemistrzem został **Ksawery Frank** (RAK–Wartburg).

W Rajdowych Mistrzostwach Polski II wicemistrzem został **Andrzej Komorowski** (Renault R8 Gordini), czwarty był **Longin Bielak** (Renault R8 Gordini). **Jan Bronikowski** i **Mieczysław Urtnowski** (NSU 1000) zajęli miejsca: 6., **Błażej Krupa** (Fiat 124 Sport) – 7., **Ryszard Żyszkowski** i **Piotr Mystkowski** (Alfa Romeo) – 8., a **Maciej Jasiński** i **Joanna Jasińska** (Honda N 600) – 10. miejsce. W klasach II wicemistrzami zostali **Robert Mucha** (Syrena 104) i **Franciszek Aromiński** (Renault R 10).

Rok ten przyniósł wiele zagranicznych sukcesów. **Krzysztof Strykier** (BMW 2002 Ti) był drugi w Rajdzie Jugosławii i siódmy w Rajdzie Pneumant. **Ryszard Żyszkowski** z **Maciejem Jasińskim** (Alfa Romeo) zwyciężyli w swojej klasie w Rajdzie Pneumant. W Rajdzie Jugosławii załoga: **Wiesław Mrówczyński** i **Kazimierz Marciniak** (BMW 1600) zajęła 7. miejsce w klasyfikacji generalnej. Dla **Wiesława Mrówczyńskiego** szczęśliwy był również Rajd Dunaju, w którym zajął 4. miejsce. W Rajdzie Wartburga 7. pozycję zajęła załoga: **Andrzej Komorowski** i **Longin Bielak**, a 12. **Marek Barański** i **Ryszard Żyszkowski** (obie w Renault 8 Gordini).

## Zwycięstwa GRAD TYTUŁÓW (1970–1971)

**W** 1970 roku w Rajdowych Mistrzostwach Polski **Krzysztof Komornicki** (Alpine Renault A 110) dwukrotnie stawał na najwyższym podium (w III Rajdzie Mazurskim – pierwszej eliminacji z **Lechem Jaworowiczem** i XX Rajdzie Wisły – czwartej eliminacji z **Jerzym Landsbergiem**). Dwukrotnie drugi był **Ryszard Żyszkowski** w Polskim Fiacie 125p (XIV Rajd Dolnośląski – druga eliminacja z **Piotrem Mystkowskim** i XX Rajd Wisły – czwarta eliminacja z **Andrzejem Gieysztozem**). Również w tych dwóch rajdach zespołowo triumfował zespół Automobilklubu Warszawskiego.

Tytuły mistrzów Polski w swoich klasach zdobyli: **Andrzej Gieysztor** (Trabant 601), **Marek Varisella** (Syrena 104) i **Ryszard Żyszkowski** (Polski Fiat 125p), zaś wicemistrzów: **Maciej** i **Joanna Jasińscy** (Honda N 600) oraz **Krzysztof Komornicki** i **Lech Jaworowicz** (Alpine Renault A 110). W rajdowym Pucharze „Motoru” (samochody polskiej produkcji) **Ryszard Żyszkowski** był drugi, **Marek Varisella** – trzeci, **Robert Mucha** – czwarty, **Tomasz Pułczyński** i **M. Kopczyński** – zajęli 6., a **Andrzej Gieysztor** – 8. lokatę.

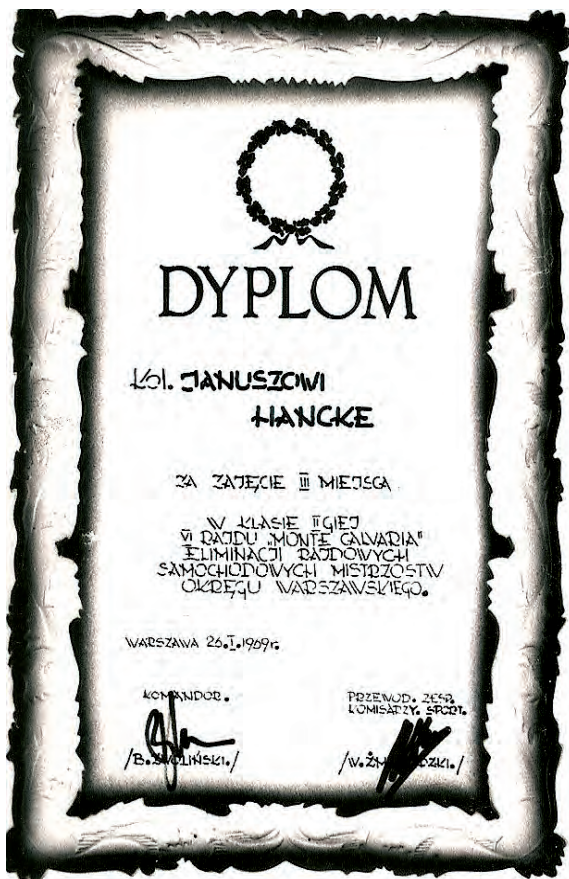
Startowano też za granicą. W Rajdzie Monachium – Wiedeń – Budapeszt na wysokim, bo 9. miejscu, została sklasyfikowana załoga: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** w samochodzie Alpine Renault A110. W Rajdzie Dunaju ci sami zawodnicy zajęli 12. miejsce. W Rajdzie Bułgarii **Wiesław Mrówczyński** i **Franciszek Aromiński** zameldowali się na mecie Polskim Fiatem 125p na 8. pozycji. Obydwie załogi równocześnie zwyciężyły w swoich klasach.

W górskich wyścigach Puchar „Motoru” zdobył **Zbigniew Sucharda** (Promot Holbay), a drugi był **Ksawery Frank** (Promot Holbay). Chociaż w 1970 roku PZM zakupił dwa brytyjskie silniki Holbay o mocy 110 KM, w które zostały wyposażone

Słalom pod Stadionem  
Dziesięciolecia podczas Rajdu  
Warszawskiego w 1971 r.



## Działalność



Promoty **Franka** i **Z. Suchardy**, to jednak niekorzystna sytuacja w wyścigach nie uległa zasadniczej zmianie na lepsze.

Zakup silników nie należał zresztą do przemyślanych, bowiem był to ostatni sezon, w którym obowiązywała 1-litrowa pojemność motorów w F3. Począwszy od stycznia 1971 roku weszły w życie nowe przepisy w Formule 3, podnoszące pojemność do 1600 cm<sup>3</sup>. Kosztowny zakup przeznaczony był więc w zasadzie na jeden sezon. W dodatku angielskie silniki, jak się okazało, dość często ulegały defektom i Polacy znów nie odegrali większej roli w pucharowych rozgrywkach... Jedynie w eliminacjach w Havirovie (Czechosłowacja) **Z. Sucharda** i **Bielak** zajęli 3. i 4. miejsce za Lotusami **Hubacka** i **Ondrejika** (szósty był **Frank**). W pozostałych wyścigach wyniki były dużo słabsze. W Mińsku **Frank** był siódmy, a **Bielak** – dziesiąty. W niemieckim Schleiz, **Sucharda** został sklasyfikowany na 14. pozycji, a **Frank** i **Bielak** nie ukończyli wyścigów. W końcowej klasyfikacji sezonu **Ksawery Frank** znalazł się jednak na 4. miejscu, a **Zbigniew Sucharda** był szósty.

W 1971 roku, po rozegraniu czterech eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (bez Rajdu Warszawskiego), dwukrotnie zawodnicy klubu stawali na najwyższym podium: **Włodzimierz Markowski** i **Jacek Stawiński** (Porsche 912 – Rajd Mazurski) oraz **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Wisły). **Marek Varisella** i **Zbigniew Dziadura** (Polski Fiat 125p/1300) otrzymali puchary za 2. miejsca (Rajd Mazurski i Dolnośląski), a **Robert Mucha** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500) za 2. miejsce w Rajdzie Polski. **Wiesław Mrówczyński** i **Bronisław Czekała** (Polski Fiat 125p/1500) stanęli na najniższym stopniu podium w Rajdzie Wisły.

O podium otarli się również, zajmując 4. miejsca: **Lelio Lattari** i **Franciszek Aromiński** (Alfa Romeo GTV – Rajd Mazurski), **Lech Jaworowicz** i **Marcin Biernacki** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Dolnośląski), **Włodzimierz Markowski** i **Jerzy Wilbik**

(Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Wisły). 5. miejsce zajęli **Jerzy Landsberg** i **Wiesław Mrówczyński** (Polski Fiat 125p – Rajd Mazurski), 6. – **Mieczysław Urtnowski** i **Jerzy Sypniewski** (Polski Fiat 125p/1300 – Rajd Dolnośląski), a 7. – **Ryszard Żyszkowski** i **Andrzej Zembrzusi** (Polski Fiat 125p/1500).

Również zawodnicy jeżdżący mniejszymi samochodami i niemający szans na wygrywanie w klasyfikacji generalnej zajmowali punktowane miejsca w swoich klasach. Najwyższe podium zdobyli **Marek Trzaskowski** i **Maciej Stawowiak** (Trabant 601 – Rajd Mazurski; oraz z **Ewą Trzaskowską** – Rajd Dolnośląski). 2. miejsca zajęli: **Maciej** i **Joanna Jasińscy** (Honda N 600 – Rajd Dolnośląski), **Ryszard Pawlitka** i **Eugeniusz Martin** (Fiat 850 Sport Coupe – Rajd Dolnośląski; oraz z **Ryszardem Siadkowskim** – Rajd Wisły).

Puchar „Motoru” w sezonie 1971 wywalczył **Włodzimierz Markowski**, a trzeci był **Marek Varisella**. Mistrzem Polski w klasie został **Marek Varisella**, wicemistrzami: **Ryszard Pawlitka**, **Marek Trzaskowski** i **Włodzimierz Markowski**, a II wicemistrzem **Mieczysław Urtnowski**.

Również w zawodach zagranicznych Polacy odnieśli kilka znaczących sukcesów. W Rajdzie Semperit (Austria) 4. miejsce zajęli: **Robert Mucha** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p), a w bułgarskim klasyku Złote Piaski **Jerzy Bachtin** z **Piotrem Mystkowskim** zajęli 3. miejsce. W górskim wyścigu na Salmopolu o Puchar „Motoru” w klasie samochodów turystycznych zwyciężył **Ksawery Frank** (BMW 2002 Ti), trzeci był **Wiesław Mrówczyński** (Polski Fiat 125 p/1500). **Zbigniew Sucharda** (Promot Ford Holbay) okazał się najszybszy wśród kierowców zasiadających w bolidach formuły, pokonując **Lecha Jaworowicza** (Polonia). Czwarty był **Janusz Kiljańczyk**.



Jan Bronikowski – komandor Rajdu Warszawskiego 1974 podczas oficjalnego spotkania.

## Działalność

## POWRÓT WYŚCIGÓW – SUKCESY W RAJDACH (1972–1973)

Błażej Krupa, Krzysztof Komornicki, z mikrofonem red. Jan Ciszewski.

Po przerwie do kalendarza oficjalnych imprez krajowych powróciły Wyścigowe Mistrzostwa Polski, w których oczywiście uczestniczyli zawodnicy Automobillklubu Warszawskiego. W klasie formuła mistrzem Polski został **Lech Jaworowicz** (Ford Holbay), a II wicemistrzem – **Marcin Biernacki** (Promot Ford Cosworth). Czwarty był **Zbigniew Sucharda** (Ford Holbay), a szósty – **Janusz Kiljańczyk** (Promot Polski Fiat 125).

W konkurencji samochodów turystycznych mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Andrzej Jaroszewicz** (gr. 1., klasa 1300 – Polski Fiat 125p) i **Maciej Stawowiak** (gr. 1., klasa 1600 – Polski Fiat 125p). I wicemistrzami Polski byli: **Dominik Mydlarski** (gr. 1., klasa 1300 – Polski Fiat 125p), **Lelio Lattari** (gr. 1., klasa 1600 – Alfa Romeo), **Robert Mucha** (gr. 2., klasa 1600 – Polski Fiat 125p) i **Ksawery Frank** (wszechklasy – BMW 2000 CS). 3. miejsce zajęli: **Marek Varisella** (gr. 2., klasa 1600 – Polski Fiat 125p) i **Andrzej Jaroszewicz** (wszechklasy – Polski Fiat 125p). We wszechklasach czwarty był **Robert Mucha**, a szósty – **Maciej Stawowiak** (obydwaj w Polskich Fiatach 125p).

Jedynie zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (bez Rajdu Warszawskiego) odniosła załoga: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Kormoran). W tym rajdzie 2. miejsce zajęli **Marek Varisella** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1300), a trzecie **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat

Robert Mucha,  
Pauli Toivonen,  
Andrzej Jaroszewicz.



125p/1500). W innych eliminacjach też nie było najgorzej. 2. miejsca zajmowali: **Andrzej Jaroszewicz** i **Tomasz Ciecierzynski** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Stomil), **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Wisły). Na najniż-



szym stopniu podium stawali: **Ewald Pauli** i **Ryszard Żyszkowski** (BMW 2002 Ti – Rajd Stomil) oraz **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500).

Blisko czołówki byli również: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – 4. miejsce w Rajdzie Dolnośląskim), **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300 – 4. w Rajdzie Polski, 6. w Rajdzie Dolnośląskim, 8. w Rajdzie Polski z **Antonim Ryniakiem**), **Marek Szramowski** i **Marek Muszyński** (Polski Fiat 125p/1300 – 5. w Rajdzie Stomilu), **Włodzimierz Markowski** i **Wojciech Kalina** (Polski Fiat 125p/1500 – 5. w Rajdzie Wisły, 6. w Rajdzie Polski), **Krzysztof Strykier** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500).

W klasach 1. lokatę zdobyli **Wiesław Mrówczyński** i **Bronisław Czekala** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Dolnośląski), a 2.: **Jerzy Puchalski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Maciej Bogusławski** i **Andrzej Martynkin** (Polski Fiat 125p – Rajd Wisły). Także w Rajdzie Wisły 3. miejsca wywalczyli: **Tomasz Ciecierzynski** i **Leszek Walaszek** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Polski Fiat 125p/1300).

W rocznej klasyfikacji Pucharu „Motoru” **Ryszard Żyszkowski** był drugi, **Robert Mucha** – czwarty, **Andrzej Jaroszewicz** – szósty, a **Marek Varisella** – siódmy. Mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500), **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300), **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500).

Startowano też za granicą. **Andrzej Jaroszewicz** z **Andrzejem Szulcem** w fabrycznym Polskim Fiatcie 125p zajęli 11. miejsce w niezwykle trudnym Rajdzie Akropolu. **Sobiesław Zasada** pomimo trzech zwycięstw w rajdach: Pneumant, Złote Piaski i Monachium – Wiedeń – Budapeszt i trzech 2. miejsc w rajdach: Bałtyku, Safari i Jugostawii, w końcowej klasyfikacji mistrzostw Europy zajął w Porsche 911S 2. miejsce. Jego pilotami w rajdach tych byli: **Andrzej Komorowski**, **Marian Bień**, **Ryszard Żyszkowski** i **Krzysztof Komornicki**. W Rajdzie Pneumant w NRD **Adam Smorawiński** i **Andrzej Zembrzusi** (BMW 2002 Ti) zajęli 2. miejsce tuż za **Sobiesławem Zasadą**. **Ryszard Żyszkowski** i **Andrzej Gieysztor** dojechali na 9., a **Jerzy Puchalski** i **Andrzej Nytko** (obydwie załogi na Polskich Fiatach 125p) – na 24. pozycji.

## Działalność

Sezon 1973 zaczął się od podwójnego zwycięstwa w pierwszej eliminacji RSMP – Rajdzie Stomil. **Andrzej Jaroszewicz** i **Bogdan Drągowski** (Polski Fiat 125p/1500) wyprzedzili **Macieja Stawowiaka** i **Jana Czyżyka** (Polski Fiat 125p/1500). 5. miejsce zajęli: **Maciej Bogusławski** i **Andrzej Martynkin** (Polski Fiat 125p), a 6. – **Jerzy Bachtin** i **Tomasz Ciecierzynski** (Polski Fiat 125p). Swoją klasę wygrali: **Jerzy Kobyliński** i **Andrzej Żmuda** (Polski Fiat 125p).

W Rajdzie Dolnośląskim – drugiej eliminacji RSMP – na 2. miejscu w klasyfikacji generalnej razem z **Adamem Smorańskim** znalazł się **Ryszard Żyszkowski** (Porsche Carrera). Obok nich na podium stanęli **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV), którzy w dwóch kolejnych rajdach (Kormoran i Wisły) zajmowali 2. pozycję. Niespodzianką było 10. miejsce załogi: **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** w Rajdzie Kormoran – jechali oni wszak... Trabantem 601. W Rajdzie Wisły 3. miejsce zajęli **Tomasz Ciecierzynski** i **Andrzej Bielewicz** (Alfa Romeo 1750).

W Pucharze „Motoru” **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV) zajęli 2. miejsce, **Andrzej Jaroszewicz** i **Bogdan Drągowski** (Polski Fiat 125p/1500) – 3., a **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p) – 4. mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Lelio Lattari** i **Jerzy Kobyliński**.

Po raz pierwszy (i niestety ostatni) ze Stadionu Dziesięciolecia wystartował holenderski Rajd Tulipanów (Poland – Holand). Komandorem polskiej części był **Bogdan Kuczyk**. W klasyfikacji generalnej tego rajdu załoga: **Janusz Wojtyna** i **Jacek Różański** (Škoda 100 Rally) zajęła 8. miejsce. **Sobiesław Zasada** tym razem wziął udział tylko w dwóch rajdach: w hiszpańskim Costa Brava wraz z **Ryszardem Żyszkowskim** w Porsche Carrera zajęli 3. lokatę, natomiast w Rajdzie Złote Piaski, zaliczanym zarówno do mistrzostw Europy, jak i Pucharu KDL, w prywatnym Polskim



Fiacie 125p **Krzysztof Komornicki** z **Błażem Krupą** zajęli 7. miejsce.

W krajowych wyścigach mistrzami Polski zostali: **Ryszard Żyszkowski** (Polski Fiat 125p), **Lelio Lattari** (Alfa Romeo 1750 GTV) i **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/ grupy V). Automobilklub Warszawski został mistrzem Polski w klasyfikacji klubowej.

W poszczególnych wyścigowych eliminacjach na podium stawali również: **Ksawery Frank** (BMW 3.0S), **Janusz Kiljańczyk** (Polski Fiat 125p/1600), **Marek Varisella** (Polski Fiat 125p/1300), **Andrzej Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p/1300), **Marek Krajewski** (Polski Fiat 125p/1500), **Jacek Olesiński** (BMW 2002), **Hieronim Kochański** (Polski Fiat 125p/1300) i **Włodzimierz Domański** (Polski Fiat 125p/1500). Formułami najszybciej jeździli: **Lech Jaworowicz**, **Stefan Jagielski**, **Maciej Bogusławski** i **Marcin Biernacki**.

Zawodnicy FSO – **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** (pocztówka reklamowa).



Stajnia „Gawron Racing” **Wiesława Gawrona** (Fiat 128 3P) – **Cezary Ruskowski** (Polski Fiat 126p) przed wyścigiem na Torze Kielce.

**Działalność**

Hieronim Kocharński,  
i Władysław Paszkowski  
(w głębi) przed startem.



W tym samym roku nastąpił powrót do rozgrywek KDL i to zarówno w nowej Formule Easter, jak i rozgrywanych po raz pierwszy wyścigach samochodów turystycznych. W klasie formuły w bezpośredniej konfrontacji najszybsi okazali się kierowcy z Czechosłowacji: **Albin Patleich** i **Jiří Smid** oraz zawodnicy z NRD: **Wolfgang Kuther** i **Wolfgang Krug** startujący samochodami napędzanymi rosyjskimi silnikami Waz Żiguli. Rozwijały one moc ok. 120 KM. Radzieckie Estonie i polskie Promoty jednak ustępowały czołówece, dysponując silnikami 105-konnymi.

Emocji dostarczyły również pierwsze mistrzostwa KDL w wyścigach samochodów turystycznych. Startowały tu znakomicie przygotowane fabryczne Škody 130 R Coupe, rozwijające moc ok. 120 KM, fabryczne Moskwicze 412 z nowo homologowaną głowicą o dwóch wałkach rozrządu oraz liczne samochody przygotowane prywatnie. Polskę reprezentowały głównie Polskie Fiaty 125p/1500. Najmocniejszymi samochodami dysponowali **Andrzej Wojciechowski** (ok. 130 KM) i **Janusz Kiljańczyk** (ok. 120 KM).

W przekroju sezonu najszybsze okazały się fabryczne Škody, które zdobyły trzy pierwsze miejsca w Moście, Mińsku i Schleizu. Jednak niewiele ustępował im doskonale przygotowany Polski Fiat 125p **Andrzeja Wojciechowskiego**, którego przygotowaniem do startów zajmowała się firma „JBS” z Międzyzlesia (**Z. Su-charda, Jankowski, Bielak**). Polski kierowca zwyciężył w znako-

mitym stylu w Schleizu i w Toruniu, co wespół z dobrymi miejscami zajętymi w pozostałych eliminacjach zapewniło mu tytuł mistrzowski w klasyfikacji indywidualnej! W NRD siódmy był **Robert Mucha**. W klasie formuły **Józef Kielbania** był dziesiąty, **Stefan Jagielski** – jedenasty, a **Lech Jaworowicz** – szesnasty.

## Najlepsi

### PASMO SUKCESÓW (1974–1975)

Sezon 1974 był rokiem triumfów – zawodnicy Automobilklubu Warszawskiego wygrali wszystkie eliminacje Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. **Błażej Krupa** i **Jerzy Landsberg** (Renault 12 Gordini) okazali się najlepsi w trzech rajdach (Dolnośląski, Polski i Wisły), a **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV) – w dwóch (Kormoran i Warszawski).

Miejsca na podium, i to zarówno w klasyfikacjach generalnych, jak i w klasach, zajmowali również: **Andrzej Jaroszewicz** z **Ireną Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p/1600 Monte Carlo) oraz z **Januszem Wojtyną** (Polski Fiat 125p/1800 Akropolis – Rajd Wisły), **Tomasz Ciecierzynski** i **Piotr Mystkowski** (Polski Fiat 125p/1500), **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** (Fiat 127), **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300),

Czechosłowackie Škody 130 RS – w połowie lat 70. były bezkonkurencyjne w KDL.



## Działalność



**Jerzy Kobylński** i **Daniel Frenkler** (Polski Fiat 125p/1500), **Krzysztof Komornicki** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125p/1600), **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p Monte Carlo) oraz **Ryszard** i **Jerzy Żyszkowscy** (Polski Fiat 125p Monte Carlo).

Mistrzami Polski zostali: **Błażej Krupa** i **Jerzy Landsberg** (Renault 12 Gordini). W klasach tytuły mistrzów wywalczyli: **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300), **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), **Tomasz Ciecierzynski** i **Piotr Mystkowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** (Fiat 127). W Rajdzie Pneumant w NRD **Krzysztof Komornicki** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125p) zajęli 10. miejsce.

W wyścigach płaskich mistrzami Polski zostali: **Lelio Lattari** (Alfa Romeo 2000 GTV) i **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/prototyp). W poszczególnych eliminacjach 1. miejsce zajmowali: **Wiesław Gawron** (Polski Fiat 125p/1300), **Tomasz Ciecierzynski** (Polski Fiat 125p/1500). Dwa razy na podium (2. i 3. miejsce)

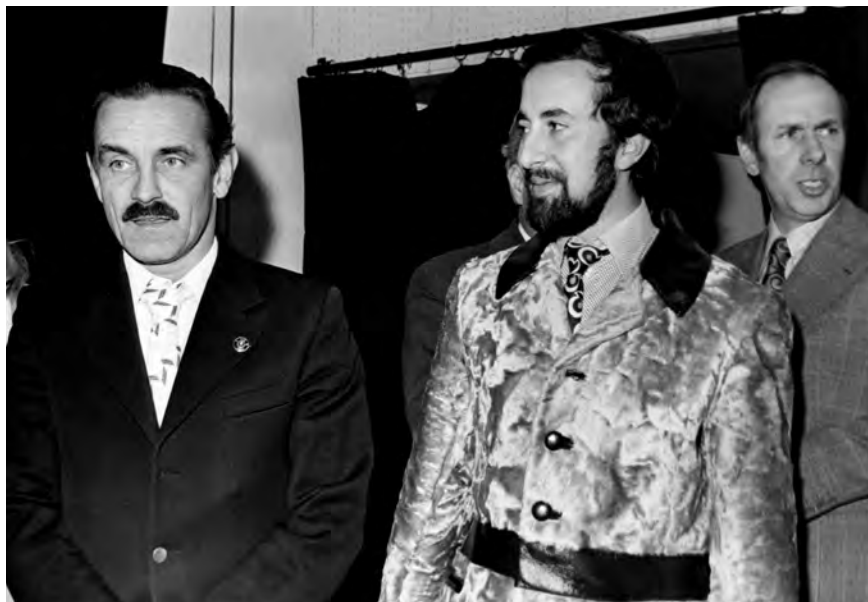


stawał **Andrzej Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p), po razie: **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), **Ksawery Frank** (Polski Fiat 125p), **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/prototyp) i **Stefan Jagielski** (Formuła Polonia).

Automobilklub Warszawski ponownie zdobył tytuł mistrza Polski w klasyfikacji klubowej.

Rok 1975 nie był już jednak tak dobry jak poprzedni. W klasyfikacji generalnej tylko **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 124 Abarth) stawali trzy razy na najwyższym podium (Rajdy Polski, Wisły i Warszawski). 2. miejsca zajmowali: **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Dolnośląski), **Krzysztof Komornicki** i **Janusz Wojtyna** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Polski) oraz **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Warszawski). 3. miejsce w Rajdzie Wisły zajęli **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV). W klasach zwyciężali: **Andrzej Bielewicz** i **Tadeusz Hoppe** (BMW 2002 Ti), **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500).

Tytuły II wicemistrzów Polski w klasyfikacji generalnej zdobyli ex aequo: **Jerzy Landsberg** i **Marek Muszyński** (Renault 5 LS) oraz **Zbigniew Bieniewski** i **Maciej Furmankiewicz** (Fiat 128



Sport). Mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Włodzimierz Dominowski** i **Marek Pawłowski** (BMW 2002 Turbo), **Andrzej Bielewicz** i **Tadeusz Hoppe** (BMW 2002 Ti), **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500), wicemistrzami – **Marek Karczewski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Andrzej Niewiadomski** (BMW 2002 Ti), zaś II wicemistrzami – **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p Monte Carlo).

W ostatni weekend czerwca wokół Stadionu Dziesięciolecia zorganizowano Wyścigowe Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego. Na starcie stanęli zarówno kierowcy samochodów, jak i motocykli. Wśród automobilistów najlepszy w tych prestiżowych zawodach okazał się **Jerzy Landsberg** (Renault 5 LS), przed **Błażem Krupą** (Renault 17 Gordini) i **Jerzym Kobylńskim** (Polski Fiat 125p/1500).

U góry:  
Marek Varisella, Lelio Lattari i Jan Bronikowski.

Po lewej:  
Wiesław Gawron (Fiat 128 3P) na torze pod Szczecinem – 1975 r.

Poniżej:  
Albin Śliski (za kierownicą) i Krzysztof „Szaya” Szaykowski.



W międzynarodowych rozgrywkach pucharowych, podobnie jak wcześniej, dominowali Czechosłowacy. W kategorii samochodów turystycznych fabrycznie przygotowane Škody (model 120S w 1974 roku i model 130R Coupe w 1975 roku) były zdecydowanie najszybsze i tylko fabryczne Polskie Fiaty 125 Monte

## Działalność

Wyścig Formuły Polonia  
(Tor Toruń Lotnisko)  
– Stefan Jagielski (6).



Carlo, wyposażone w silnik DOHC pochodzący z modelu Fiata 132, potrafiły nawiązać z nimi względnie równorzędną walkę. Dotyczy to szczególnie roku 1974, kiedy to w barwach klubowych startowali fabryczni kierowcy FSO: **Robert Mucha** i **Andrzej Jaroszewicz**. Dobrze spisywał się też **Ksawery Frank**, jeżdżący prywatnie przygotowanym Polskim Fiatem 125p. W sezonie 1975 FSO Żerań nie wystawiła do zawodów pucharowych fabrycznych samochodów, a **Ksawery Frank** dysponujący starym egzemplarzem Polskiego Fiata nie był w stanie stawić czoła bardzo lekkim i szybkim Škodom z silnikami przystosowanymi do sportu w Anglii.

Również w Formule Easter dominowali nasi południowi sąsiedzi. Kierowcy polscy nie odegrali żadnej roli w tych rozgrywkach. Przeszarały i zawodny sprzęt, którym dysponowali, nie pozwolił im na nawiązanie kontaktu z czołówką.

Rok 1975 to również zacięta walka Polaków w rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Brali w nim udział kierowcy z Bułgarii,

Czechosłowacji, NRD, Polski, Węgier i ZSRR. Punkty w klasyfikacji indywidualnej zdobyło 135 zawodników. Rozegrano sześć eliminacji, rajdy: Volan, Złote Piaski, Polski, Tatry, Wartburga i Rosyjska Zima. Na skutek powodzi w Rumunii w ostatniej chwili odwołany został Rajd Dunaju.

Po raz drugi w historii rajdowego Pucharu Pokoju i Przyjaźni krajów socjalistycznych to zaszczytne wyróżnienie zdobyte zostało przez Polaków: **Błażeja Krupę** i **Piotra Mystkowskiego**. **Andrzej Jaroszewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** (Fiat 124 Abarth). **Ilia Czubrikow** (Renault 12 Gordini), **Vladimir Hubaczek** (Alpine Renault A 110) i **Attila Ferjancz** (także Alpine Renault) – to czołówka tych rajdów. Dużo większą rolę niż w latach poprzednich zaczęli także odgrywać zawodnicy Związku Radzieckiego, jeżdżący na coraz lepiej przygotowanych Moskwiaczach i Żiguli: **Stasys Brundza**, **Anatolij Brum** oraz **Anatolij Kozirczikow**.

Po Rajdzie Volan liderem został **Attila Ferjancz**. Po Złotych Piaskach w Bułgarii na prowadzenie wysunął się **Andrzej Jaro-**

Andrzej Jaroszewicz  
i Ryszard Żyszkowski  
– team FSO (Fiat 124 Spyder)  
na Rajdzie Polski.



## Działalność



szewicz, który wygrał w pucharowej punktacji także Rajd Polski (nie ukończył go **Błażej Krupa**). Klasyfikacja Rajdu Tatr (kolejnej eliminacji) przedstawiała się następująco: 1. miejsce – **Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Żyszkowski**; 2. – **Błażej Krupa i Piotr Mystkowski**, 3. – bracia **Czubrikow**. I gdy wydawało się, że sprawa zwycięstw jest już przesądzona – Rajd Wartburga wygrali **Krupa z Mystkowskim**, zaś **Jaroszewicz** nie ukończył imprezy. Miesiąc później, podczas rajdu Rosyjskiej Zimy, emocji nie brakowało. Szanse na zdobycie mistrzowskiego tytułu mieli wszyscy trzech wielcy rywale. Na pierwszej próbie wyścigowej w Kijowie **Czubrikow**, wygrywając o minutę, znokautował niemal swych konkurentów. Podczas następnej próby rozgrywanej na moskiewskim hipodromie **Andrzej Jaroszewicz** wycofał się z powodu defektu skrzyni biegów Fiata 124 Abarth. W trakcie rozgrywania odcinków specjalnych, wiodących po zaśmieconych drogach podmoskiewskich, **Krupa i Mystkowski** uporczywie odrabiali sekundy dzielące ich od **Czubrikowa**. Polacy uzyskali w rezultacie 10-sekundową przewagę nad Bułgarami i na mecie połał się (radziecki!) szampan – tytuł rajdowego mistrza krajów socjalistycznych w klasyfikacji indywidualnej powędrował do Warszawy. Na 3. miejscu indywidualnie sklasyfikowany został **Andrzej Jaroszewicz**.



W klasyfikacji zespołowej Puchar Pokoju i Przyjaźni zdobył zespół Związku Radzieckiego. Dzięki dobrej postawie w ostatnim rajdzie polskiemu zespołowi narodowemu udało się zająć 2. miejsce w końcowej klasyfikacji.

Maciej Bogusławski „Prototyp” (14) na torze w Toruniu, 1975 r.

Po raz pierwszy w historii wyścigów Polacy wzięli udział w jednej z eliminacji mistrzostw Europy samochodów turystycznych. Niestety, w Brnie załoga: **Ksawery Frank** i pracownik włoskiej ambasady w Polsce – **Lelio Lattari** w samochodzie Alfa Romeo GTAM, musiała wycofać się po awarii układu elektrycznego. Również w Czechosłowacji, ale w Moście, w wyścigu zaliczanym do Pucharu Pokoju i Przyjaźni, **Ksawery Frank** w Polskim Fiacie 125p zajął 4. miejsce w swojej klasie.

Ksawery Frank (Polski Fiat 125p) podczas wyścigu na torze w Toruniu, 1975 r.



Działalność

## KOLEKCJONOWANIE TYTUŁÓW (1976–1978)

W 1976 roku „generalkę” w rajdach wygrwali: **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 124 Abarth – Rajd Krakowski) oraz **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125 p Monte Carlo – Rajd Kormoran i Rajd Warszawski). Oprócz kierowców fabrycznych OBR FSO, miejsca w punktowanej dziesiątce zajmowali: **Marek Varisella** (także fabryczny kierowca) i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500 – 7. miejsce w Rajdzie Rzeszowskim i Rajdzie Warszawskim, 9. w Rajdzie Kormoran), **Krzysztof Załuski** i **Tomasz Śledziński** (Polski Fiat 125p/1500 – 10. w Rajdzie Rzeszowskim), **Jerzy Bachtin** i **Zbigniew Dziadura** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 6. w Rajdzie Krakowskim), **Lelio Lattari** i **Jan Borowski** (BMW 2002 Turbo – 4. w Rajdzie Warszawskim) oraz **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 3. w Rajdzie Warszawskim).

Uczestnicy Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata składają wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza. (od lewej: 3. – Irena Maślankiewicz, 5. – Jan Bronikowski, 6. – Robert Mucha, 7. – Julian Zabokrzecki, 12. – Andrzej Jaroszewicz, 13. – Marek Varisella).



Również w swoich klasach zawodnicy Automobilklubu Warszawskiego stanowili krajową czołówkę. Pierwsze miejsca zajmowali: **Ryszard Ryzel** i **Jacek Lewandowski** (Polski Fiat 125p/1300 – Rajd Rzeszowski i Rajd Krakowski), **Bogdan Dągowski** i **Marek Pawłowski** (Ford Escort 1300 – Rajd Kormoran i Rajd Warszawski), **Andrzej Koper** i **Dariusz Szerejko** (Zastava 1100P – Rajd Kormoran), **Jerzy Kobylński** i **Andrzej Wodziński** (Fiat 128 Rallye – Rajd Warszawski). Na 2. miejscach znaleźli się: **Andrzej Niewiadomski** i **Maciej Jasiński** (BMW 2002 Ti – Rajd Rzeszowski), **Grzegorz Lewandowski** i **Tadeusz Hoppe** (Polski Fiat 125p/1300 – Rajd Krakowski), **Włodzimierz Dominowski** i **Tadeusz Huziel** (BMW 2002 Turbo – Rajd Krakowski), **Marian Wangrat** i **Eugeniusz Bogusz** (Renault 5 TS – Rajd Krakowski), **Tadeusz Dębowski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Warszawski). Na najniższym stopniu

podium stawali: **Krzysztof Załuski** i **Andrzej Żurawski** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Krakowski), **Andrzej Bielewicz** i **Tadeusz Hoppe** (BMW 2002 Ti – Rajd Kormoran), **Stanisław Wesołowski** i **Jan Wojciechowski** (Ford Escort Mexico – Rajd Warszawski), **Tadeusz Buksowicz** i **Janusz Szajng** (Polski Fiat 125p/1300 – Rajd Kormoran i Rajd Warszawski), **Marian Wangrat** i **Jacek Lisicki** (Renault 5 TS – Rajd Kormoran), **Andrzej Janiszewski** i **Włodzimierz Abramowicz** (Polski Fiat 126p – Rajd Warszawski) oraz **Ryszard Plucha** i **Henryk Krakowczyk** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Kormoran).

Warszawa była metą międzynarodowego rajdu Wiedeń – Praga – Warszawa. 7 marca pod Stadionem Dziesięciolecia rozegrano próbę sprawności, a samą metę usytuowano pod hotelem „Novotel” na ul. 1 Sierpnia. W rajdzie tym startowało 7 warszawskich załóg. Wszystkie ukończyły rajd. Również pod Stadionem Dziesięciolecia zorganizowano 20 czerwca, podobnie jak w roku poprzednim, Wyścigowe Mistrzostwa Warszawy.

Za granicą, w węgierskim Rajdzie Volan, **Krzysztof Komornicki** i **Janusz Wojtyna** zajęli 9. miejsce. W bułgarskim klasyku

Złote Piaski za zwycięzcą **Andrzejem Jaroszewiczem** znaleźli się na 8. miejscu **Jerzy Landsberg** z **Januszem Wojtyną** (Renault 5 TS). W Rajdzie Dunaju **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** (Renault 12 Gordini) zajęli 3. miejsce. W Rajdzie Sachsenring **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** wystartowali nowym samochodem Renault 17 Gordini i wywalczyli 2. lokatę. 6. miejsce zajęli: **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p), a 11. – **Jerzy Landsberg** z **Januszem Wojtyną** w Renault 5 TS.

W wyścigowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni tytuł mistrza krajów socjalistycznych w klasie samochodów turystycznych zdobył **Andrzej Wojciechowski**. **Ksawery Frank** był czwarty, a **Józef Kielbania** – siódmy (wszyscy w Polskich Fiatach 125p). Zespołowo w tej klasie Polska została sklasyfikowana na 3. miejscu. W klasie formuły **Józef Kielbania** był ósmy, a **Stefan Jagielski** – dziesiąty. Zespołowo klub zajął 4. miejsce.

## Działalność



Lech Jaworowicz (Fiat 128 3P)  
na torze Ławica w Poznaniu.

W Wyścigowych Mistrzostwach Polski dwóch zawodników w trzech klasach zdobyło tytuły mistrzów Polski: **Ksawery Frank** – klasa 1. (Polski Fiat 126p) i klasa 6. (Polski Fiat 125p/1800), w klasie 5. – **Lech Jaworowicz** (Fiat 128 Sport 3 Porte).

Niestety, ten rok okazał się również tragiczny. Podczas Rajdu Kurpie, jednej z eliminacji Rajdowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego, na trasie dojazdowej, uderzając w drzewo, zginął jadący Syreną 105 młody, świetnie zapowiadający się kierowca – **Wojciech Altyński**.

Rok 1977 to triumfy głównie kierowców fabrycznych OBR FSO. Najwięcej sukcesów odnieśli **Włodzimierz Groblewski** i **Janariusz Czerwoniec** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 1. miejsce w Rajdzie Krakowskim, 2. – w Rajdzie Wisły, 3. – w Rajdzie Warszawskim i 4. – w Rajdzie Kormoran), zdobywając równocześnie tytuł mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej.

Zespół z FSO na Żeraniu, zrzeszony w Automobilkлубie Warszawskim, był prawdziwą potęgą: punkty w „generalce”

podczas zawodów zdobywali: **Tomasz Ciecierzyński** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 1. miejsce w Rajdzie Wisły, 7. – w Warszawskim), **Maciej Stawowiak** i **Jacek Lewandowski** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 2. miejsce w Rajdzie Kormoran, 3. – w Krakowskim i Wisły), **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – 5. miejsce w Warszawskim), **Ryszard Plucha** i **Henryk Krakowczyk** (Polski Fiat 125p/1500 – 8. miejsce w Rajdzie Stomil), **Ryszard Ryzel** i **Zbigniew Kabuński** (Polski Fiat 125p/1500 – 8. miejsce w Krakowskim). Punktowali również prywatni zawodnicy, a wśród nich: **Marek Karczewski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500 – 5. miejsce w Rajdzie Wisły, 6. – w Kormoranie), **Jerzy Kobyliński** i **Marcin Osowski** (Polski Fiat 125p/1500 – 8. miejsce w Rajdzie Wisły, 9. – w Krakowskim), **Andrzej Wodziński** i **Jan Wojciechowski** (Fiat 128 Rallye – 10. miejsce w Rajdzie Stomil), **Tadeusz Dębowski** i **Włodzimierz Krzemiński** (Renault 5 Alpine – 10. miejsce w Warszawskim).



XV Międzynarodowy Rajd  
Warszawski Polskiego Fiata  
– Park Maszyn na stadionie  
Gwardii w Warszawie.

## Działalność

Jacek Lewandowski i Maciej Stawowiak (z prawej) startowali Polskimi Fiatami odnosząc znaczące sukcesy.



Także zawodnicy w teoretycznie słabszych samochodach odnosili sukcesy w swoich klasach. Pierwsze lokaty zajmowali: **Bogdan Drągowski i Marek Pawłowski** (BMW 2002 Ti – w Rajdzie Stomil), **Włodzimierz Dominowski i Andrzej Niewiadomski** (Ford Escort RS 2000 – w Warszawskim), **Marek Karczewski i Stanisław Brzozowski** (Łada 1500 S – w Warszawskim). Na 2. pozycjach uplasowali się: **Andrzej Wodziński i Jan Wojciechowski** (Autobianchi A112 Abarth – w Rajdzie Warszawskim) oraz **Bogdan Drągowski i Marek Pawłowski** (Fiat 125S – w Krakowskim). Na najniższym stopniu podium stawali: **Andrzej Koper i Dariusz Szerejko** (Zastava 1100p – w Krakowskim i Kormoranie), **Stanisław Wyka i Paweł Gościniak** (Polski Fiat 125p/1500 – w Rajdzie Wisły).

Mistrzami Polski zostali w swojej klasie: **Bogdan Drągowski i Marek Pawłowski** (BMW 2002 Ti i Fiat 125S), wicemistrzami: **Marek Karczewski i Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/

1500 i Łada 1500S), a II wicemistrzami: **Andrzej Koper i Dariusz Szerejko** (Zastava 1100p), **Jerzy Kobylński** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Ryszard Plucha i Henryk Krakowczyk** (Polski Fiat 125p/1500).

W hiszpańskim Rajdzie Firestone **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** okazali się 5. załogą, w Rajdzie Złote Piaski – 2. Ze względu na awarię samochodu nie ukończyli Rajdu Costa Brava. Szczęścia na tym rajdzie nie mieli również **Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim** (Renault 12 Gordini), którzy także zmuszeni byli się wycofać. Jak zwykle silna ekipa pojechała do Bułgarii na rajd Złote Piaski. Oprócz **Jerzego Landsberga** najlepszy wynik w tym rajdzie osiągnęli: **Błażej Krupa i Piotr Mystkowski** (Renault 5 Alpine – 5. miejsce) oraz **Andrzej Niewiadomski i Włodzimierz Dominowski** (Ford Escort RS – 17.). Pozostałe załogi: **Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Żyszkowski** (Lancia Stratos), **Józef Ważny i Andrzej Radecki**, **Marek Karczewski i Stanisław Brzozow-**

Maciej Bogusławski (Autobianchi A112) na Torze Toruń Lotnisko.



## Działalność

ski, **Janusz Książkiewicz** i **Karol Łosiak**, **Tadeusz Dębowski** i **Włodzimierz Krzemiński** oraz **Marek Varisella** i **Andrzej Zembrzuski** (wszyscy w Polskich Fiatach 125p) z różnych przyczyn nie ukończyli rajdu.

Również wyścigi płaskie przyniosły zawodnikom klubowym parę tytułów. Mistrzami Polski zostali: **Ksawery Frank** (Polski Fiat 125p/1800), **Maciej Bogusławski** (Autobianchi A112 Abarth) i **Marcin Biernacki** (Polonia), wicemistrzami: **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500) i **Wiesław Gawron** (Fiat 128 Sport 3 Porte). Tytuły II wicemistrzów zdobyli: **Andrzej Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p), **Andrzej Mordzewski** (Fiat Abarth 1000), **Andrzej Niewiadomski** (BMW 2002 Ti) i **Ksawery Frank** (Polski Fiat 126p). W klasyfikacji klubowej pierwszy zespół Automobilklubu zdobył tytuł mistrza Polski, a drugi zespół zajął 3. miejsce.

W 1978 roku, pomimo narastającego kryzysu gospodarczego w kraju, na trasach rajdowych pojawiało się coraz więcej samochodów rajdowych „z górnej półki”.



Wiesław Gawron (Fiat 128 3P) podczas wyścigu na Torze Kielce.

„Fabryka” pomimo eksperymentów z 2-litrowymi silnikami montowanymi w Polskich Fiatach 125p nie miała szans w rywalizacji z kierowcą zespołu Marlboro (zaczęły powstawać zespoły sponsorskie) – **Jerzym Landsbergiem**. Ten ostatni wraz z **Januszem Wojtyną** w Oplu Kadecie GT/E wygrał Rajd Rzeszowski i Rajd Krokusów. W Rajdzie Wisły **J. Landsberg** był drugi, a w Warszawskim – ósmy (w obydwu rajdach pilotował go **Janusz Szajng**), dzięki czemu zdobył tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej.

Walkę z **Landsbergiem** próbowali podjąć kierowcy OBR FSO: **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** (FSO 125p/1800 – 2. miejsce w Rajdzie Rzeszowskim i Rajdzie Krokusy; FSO 125p Monte Carlo – 6. w Rajdzie Wisły; FSO 125p/2000 – 9. w Warszawskim) – II wicemistrzowie Polski w klasyfikacji sezonu oraz **Maciej Stawowiak** i **Ryszard Żyszkowski** (FSO 125p Monte Carlo – 1. w Rajdzie Elmotu; FSO 125p/2000 – 3. w Rajdzie Krokusy; Polonez 2000 – 3. w Rajdzie Warszawskim). Debiut Poloneza wypadł spektakularnie, ale najczęściej to awarie sprzętu głównie pogrzebały szanse ekipy OBR w walce o tytuł.

O punkty w klasyfikacji generalnej walczyli też inni zawodnicy, którzy wcale nie stanowili tła sportowego. Wśród nich byli

m.in.: **Ryszard Plucha** i **Włodzimierz Abramowicz** (FSO 125p/1500 – 5. miejsce Rajd Rzeszowski, Elmot i Wisły), **Marek Karczewski** i **Krzysztof Burzyński** (FSO 125p/1500 – 5. w Rajdzie Krokusy, 7. w Rajdzie Wisły z **Markiem Pawłowskim**), **Jeremi Doria–Dernałowicz** i **Piotr Ślaski** (FSO 125p/1500 – 6. w rajdach Krokusy i Wisły, 8. w Rajdzie Elmot), **Bogdan Drągowski** i **Stanisław Brzozowski** (FSO 125p/1500 – 8. w Rajdzie Wisły), **Jerzy Kobylński** i **Marcin Osiewski** (FSO 125p/1500 – 8. w Rajdzie Rzeszowskim, 9. w Rajdzie Elmot i 10. w Rajdzie Krokusy).

Również w klasach klubowi zawodnicy zdobywali punkty. **Jan Wojciechowski** i **Andrzej Wodziński** (Autobianchi A112 Abarth – 1. w rajdach: Rzeszowskim, Krokusy i Elmot), **Andrzej Koper** (Fiat 128 Sport – 1. w Rajdzie Warszawskim z **Włodzimierzem Pawluczukiem**; Zastava 1100p – 2. w Rajdzie Elmot z **Jerzym Wernerem**; Zastava 1100p – 3. w Rzeszowskim z **Dariuszem Szerejko**), **Bogdan Drągowski** i **Andrzej Wysocki** (FSO 125p/1500 – 2. w Rajdzie Rzeszowskim), **Janusz Szajng**

i **Marcin Zoll** (Polski Fiat 126p – 2. w Rajdzie Rzeszowskim, 3. w Rajdzie Krokusy), **Zbigniew Bieniewski** i **Tadeusz Buksowicz** (Zastava 1100p – 2. w Rajdzie Warszawskim), **Henryk Pinis** i **Marek Kaczmarek** (Polski Fiat 126p – 2. w Rajdach Elmot i Wisły), **Marcin Zoll** i **Janusz Sobczyk** (Polski Fiat 126p – 2. w Warszawskim, 3. w Rajdzie Wisły), **Lech Bocheński** i **Grzegorz Kołodziejek** (Zastava 1100p – 3. w Rajdzie Krokusy), **Stanisław Bieliński** i **Karol Piekarski** (Fiat 128 Sport 3 Porte – 3. w Rajdzie Elmot), **Włodzimierz Krzemiński** i **Krzysztof Burzyński** (Polski Fiat 126p – 3. w Rajdzie Warszawskim), **Andrzej Wysocki** i **Dariusz Szerejko** (Zastava 1100p – 3. w Warszawskim).

Mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Jeremi Doria–Dernałowicz** i **Piotr Ślaski** (FSO 125p/1500), zdobywając równocześnie Puchar „Motoru” oraz **Andrzej Wodziński** i **Jan Wojciechowski** (Autobianchi A112 Abarth). Tytuły wicemistrzów zdobyli: **Marek Karczewski** (FSO 125p/1500), **Andrzej Koper** (Zastava 1100p i Fiat 128 Sport SL) i **Marcin Zoll** (Polski Fiat 126p), zaś II wicemistrzów: **Jerzy Kobylński** i **Marcin Osiewski** (FSO 125p/1500) oraz **Ryszard Plucha** i **Włodzimierz Abramowicz** (FSO 125p/1500).

## Działalność

Marek Karczewski  
i Włodzimierz Groblewski  
– czołowi zawodnicy  
rajdowi AW.



W austriackim Rajdzie Arbö z załóg: **Janusz Książkiewicz** i **Stanisław Brzozowski**, **Tadeusz Hoppe** i **Andrzej Gieysztor**, **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (wszyscy w Polskich Fiatach 125p) oraz **Tadeusz Dębowski** i **Krzysztof Szaykowski** (Renault 5 Alpine), żadna nie dojechała do mety. Kolejną imprezą był grecki klasyk – Rajd Akropolu, w którym z czterech polskich załóg tylko **Andrzej Jaroszewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** znaleźli się na mecie (na 23. miejscu). W rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni kadrę stanowili głównie prywatni zawodnicy zgłaszani przez PZM. W tych rozgrywkach należy odnotować 7. miejsce w Rajdzie Pneumant **Ryszarda Ryzela** i **Jacka Lewandowskiego** (Polski Fiat 125p) oraz 7. pozycję w Rajdzie Złote Piaski załogi **Krzysztof Komornicki** i **Janusz Szajng** (Opel Kadett GTE).

W wyścigowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni dzięki zajęciu 3. miejsca w Kijowie i Toruniu **Marian Bublewicz** (Fiat 128 Sport 3P) zajął 10. miejsce w łącznej klasyfikacji. **Marcin Biernacki** był ósmy w klasyfikacji formuł.

W maju 1978 roku zmarł legendarny konstruktor i znakomity kierowca wyścigowy – **Jerzy Jankowski**.

## Kryzys

### POCZĄTEK KRYZYSU (1979–1981)

Rok 1979 był tragiczny. Podczas drugiej eliminacji RSMP Rajdu Krokusy zginęła załoga: **Jerzy Landsberg** i **Janusz Szajng**. W pierwszym rajdzie sezonu – jadąc w Oplu Kadecie GT/E – zajęli oni 2. miejsce. I to był ich ostatni start. Triumfatorami Rajdu Rzeszowskiego zostali **Maciej Stawowiak** i **Jacek Lewandowski** (Polonez 2000). Zwyciężyli oni również w Rajdzie Warszawskim. W rajdach Krokusy i Wisły zajęli 2. miejsca (pilotem w tych trzech rajdach był **Jacek Różański**). **Stawowiak** ostatecznie został wicemistrzem Polski. Ostrą walkę toczyli z nim: **Andrzej Koper** i **Marek Pawłowski** (Renault 5 Alpine

– 2. miejsce w Rajdzie Elmot, 3. – w Rajdzie Wisły, 4. – w Warszawskim i 5. – w Rzeszowskim: wyjątkowo w FSO 125p/1600). Sezon zakończyli tytułem II wicemistrzów Polski.

W poszczególnych eliminacjach rajdowych w klasyfikacji generalnej punktowali również: **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** (Polonez 2000 – 4. miejsce w Rajdzie Rzeszowskim), **Jerzy Kobylański** i **Marcin Osowski** (FSO 125p/1500 – 5. miejsce w Rajdzie Krokusy i 9. w Warszawskim), **Ryszard Plucha** i **Janusz Wojtyna** (FSO 125p/1500 – 6. miejsce w Rzeszowskim).

Swoje klasy wygrywali: **Stanisław Skrzynecki** i **Jacek Glinicki** (Polski Fiat 126p/650 – Rajd Rzeszowski) oraz **Krzysztof Winkowski** i **Krzysztof Szymczak** (Polski Fiat 126p/600).

W klasyfikacji końcowej RSMP w klasach **Krzysztof Winkowski** był drugi, a **Stanisław Skrzynecki** – trzeci. 3. miejsce zajęła również załoga **Marcin Zoll** i **Andrzej Piątkowski** (Polski Fiat 126p/600).

Próbujący swych sił w nowym samochodzie Renault 5 Alpine, **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** w Rajdzie Hiszpanii dojechali do mety na 4. miejscu. W Pucharze PiP do walki w swojej wystuzonej już trochę Ładzie 1600 przystąpili bracia **Bogdan** i **Witold Wozowiczowie**. Największy sukces odnieśli w Rajdzie Volan, stając na najwyższym podium. 10. miejsce w tym rajdzie zajęli **Andrzej Radecki** i **Krzysztof Burzyński**, 16. – **Józef Ważny** i **Włodzimierz Krzeziński**, a 18. – **Bogdan Drągowski** i **Stanisław Brzozowski** (wszyscy w Polskich Fiatach 125p). W Rajdzie Dunaju najlepiej pojechali **Andrzej Radecki** i **Krzysztof Burzyński** (Polski Fiat 125p – 19. miejsce) oraz **Andrzej Lubiak** i **Maciej Wisłowski** (Polski Fiat 126p – 22. miejsce).

W roku 1980 na rajdowych trasach dominowali kierowcy OBR FSO. Tytuły mistrzów Polski zdobyli: **Maciej Stawowiak** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 – 1. miejsce w rajdach: Krokusy, Wisły i Elmot II, 2. – w Rajdzie Elmot I, 8. – w Rajdzie Polski). Wicemistrzami Polski zostali: **Andrzej Koper**

## Działalność



i **Włodzimirz Krzeziński** (Renault 5 Alpine – 2. miejsce w Rajdzie Wisły, 3. – w Rajdzie Elmot I oraz Rajdzie Krokusy).

Oprócz nich miejsca w pierwszej dziesiątce zajmowali: 3. – **Adam Polak** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000 – Rajd Wisły), 4. – **Marek Karczewski** i **Krzysztof Szymczak** (FSO 1500 – Rajd Elmot I, a także 5. – Rajd Krokusy i 6. – Rajd Elmot II), 5. – **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Marek Pawłowski** (Opel Kadett GT/E – Rajd Elmot I), 7. – **Jerzy Kobylński** i **Janusz Siniarski** (FSO 1500 – Rajd Elmot II, 9. – Rajd Elmot I), 8. – **Ryszard Plucha** i **Marek Oziębło** (Polonez 1500 – Rajd Elmot II), 10. – **Tadeusz Buksowicz** i **Zbigniew Kabulski** (FSO 1500 – Rajd Elmot I i Rajd Krokusy). Zespół AW zwyciężył w klasyfikacji klubowej w Rajdzie Krokusy.

W Rajdzie Polski 2. miejsce w klasie zajęli: **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** (Polonez 2000). Mistrzami Polski w klasie 8. grupy I zostali: **Marek Karczewski** i **Krzysztof Szymczak** (FSO 1500). Klasyfikację pilotów wygrał **Ryszard Żyszkowski** przed **Włodzimirzem Krzezińskim**. W Pucharze Polskiego Fiata 125p **Marek Karczewski** był drugi, a **Jerzy Kobylński** – trzeci.

**Błażej Krupa** ze swoim stałym pilotem **Piotrem Mystkowskim** postanowili swoim „półfabrycznym” samochodem Renault 5 Alpine powalczyć o Mistrzostwo Europy. Trzy 2. miejsca (rajdy: Jugosławii, Złote Piaski i Dunaju), jedno 7. (Rajd Halkidiki) i dwa 10. (rajdy: Costa Brava i RACE), pozwoliły im zakończyć sezon na 10. miejscu w końcowej klasyfikacji.

W Wyścigowych Mistrzostwach Polski najwięcej zwycięstw odnieśli **Krzysztof Komornicki** (Opel Kadett GT/E) i **Marcin Biernacki** (Easter). Na najwyższym stopniu podium stawali również: **Mariusz Pych** (Polski Fiat 126p) i **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine). **Chrystian Grochowski** (Polski Fiat 126p) był drugi w szóstej eliminacji WMP, a **Hieronim Kochański** (Polski Fiat 125p/1500) – trzeci w trzeciej eliminacji. W klasyfikacji końcowej sezonu zespół Automobilkлубu Warszawskiego zajął 3. miejsce.

Pogłębiający się kryzys w gospodarce narodowej miał też swój wydzźwięk w sporcie samochodowym. Brak dostępu do paliwa (sprzedaż na kartki) spowodował, że odbył się tylko jeden rajd – Elmot, który przyniósł ogromny sukces zawodnikom klubu.

Zajęli oni pierwsze cztery miejsca. Zwyciężyli: **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** (Polonez 2000), a kolejne lokaty wywalczyli: **Andrzej Koper** i **Włodzimirz Krzeziński** (Renault 5 Alpine), **Ryszard Plucha** i **Tomasz Szostak** (Polonez 2000) oraz **Marek Karczewski** i **Krzysztof Szymczak** (Renault 5 Alpine). Nic dziwnego, że w klasyfikacji klubowej AW wygrał zdecydowanie.

Nieco lepiej niż w rajdach było w wyścigach – rozegrano pięć eliminacji (po dwie w Poznaniu i Kielcach oraz jedną w Toruniu). Swoje klasy wygrywali: **Cezary Ruszkowski** (Polonia), **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500), **Hieronim Kochański** (Easter). Na 2. miejscach dojeżdżali: **Mariusz Pych** (Polski Fiat 126p), **Chrystian Grochowski** (Polonia) i **Maciej Bogusławski** (prototyp). Na podium stanęli też: **Artur Skwarzyński** (Polski Fiat 126p) i **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine). Mistrzami Polski zostali: **Adam Polak**, **Maciej Bogusławski** i **Cezary Ruszkowski**.

Otrzymując fabryczny najnowszy samochód Renault 5 Turbo, **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** postanowili poprawić swoją ubiegłoroczną pozycję w mistrzostwach Europy i wziąć udział w pełnym cyklu. Zwycięstwo w Rajdzie Jugosławii, 2. miejsce w rajdzie Dunaju (wyjątkowo w modelu Renault 5 Alpine – po całkowitym spaleniu się 5 Turbo), dwa 3. miejsca w rajdach: Škoda i Halkidiki i dwa 4. w rajdach: Złote Piaski i Algarve, umożliwiły im zajęcie wysokiej, 6. pozycji w ogólnej klasyfikacji mistrzostw Europy (był to najlepszy wynik w ich karierze).

Zespół fabryczny FSO tym razem skupił się na mistrzostwach KDL. Najlepsze wyniki osiągnęli: **Maciej Stawowiak** z **Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000. Po 2. miejscu w Rajdzie Sachsenring, 5. – w Rajdzie Dunaju i 8. – w Rosyjskiej Zimie, Polacy ukończyli rozgrywki Pucharu Pokoju i Przyjaźni na 4. pozycji.



Załoga FSO Adam Polak i Zbigniew Kabulski (Polonez 2000).

## Działalność

Po raz pierwszy w wynikach rajdów zagranicznych można znaleźć nazwisko **Mariana Bublewicza** (Opel Kadett GTE). Startując z **Markiem Pawłowskim** w Rajdzie Sachsenring zajęli 4. lokatę. Kolejnych rajdów, w których brali udział (Rosyjska Zima i Tatry), nie udało im się, niestety, ukończyć. Na mecie zawodów w Czechosłowacji nie znalazła się żadna z polskich załóg.

## Wojna STAN WOJENNY (1981–1983)

**P**aradoksalnie, pomimo stanu wojennego sytuacja w sporcie powoli zaczęła się stabilizować. Paliwo nadal było na kartki, ale zawodnicy i organizatorzy imprez otrzymywali dodatkowe przydziały. Sporo kierowców zrzeszonych do tej pory w Automobilklubie Warszawskim odeszło do konkurencyjnych klubów, część zawiesiła kaski na wieszakach. Ci, którzy zostali, godnie reprezentowali swój klub, podobnie jak żądna sukcesów młodzież.

Rajdowcy walczyli w trzech eliminacjach RSMP. Mistrzami Polski zostali: **Andrzej Koper** i **Włodzimierz Krzeziński** (Renault 5 Alpine), po zwycięstwie w rajdach: Krokusy oraz Pucharu Pokoju i Przyjaźni (w Rajdzie Wisły zajęli 2. miejsce). W Rajdzie Krokusy **Ryszard Plucha** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000) wywalczyli 4. pozycję. Zespół AW stanął na podium w rajdzie Pucharu Pokoju i Przyjaźni: na 7. miejscu byli **Tomasz Ciecierzynski** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000), na 8. – **Ryszard Granica** i **Tomasz Szczęsny** (Renault 5 Alpine), a **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Ford Escort RS 2000) uplasowali się na 10. pozycji. Z kolei w Rajdzie Wisły na najniższym stopniu podium stanęli **Adam Polak** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000), 8. lokata przypadła **Jerzemu Kobylińskiemu** i **Krzysztofowi Godwodowi** (Renault 5 Alpine), 9. – **Grzegorzowi Malinowskiemu** i **Markowi Pawłowskiemu** (FSO 1500), a 10. –

**Stanisławowi Skrzyneckiemu** i **Jerzemu Substykowi** (FSO 1500). Wicemistrzem Polski w swojej klasie został **Stanisław Skrzynecki**, a **Jerzy Kobyliński** był trzeci. Zespół klubu zdobył tytuł wicemistrzowski.

W wyścigach mistrzami Polski zostali: **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500) oraz zespół klubu. W poszczególnych eliminacjach 2. miejsca zajmowali: **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine), **Chrystian Grochowski** (Easter) i **Hieronim Kochański** (Easter). **Zbigniew Bieniewski** (Renault 5 Alpine) był trzeci, a **Cezary Ruszkowski** (Polonia) wygrał swoją klasę w Poznaniu.

Stan wojenny spowodował, że wyjazdy na Zachód były prawie niemożliwe. Ścigano się natomiast nadal w Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Rozgrywki rozpoczęły się od Rajdu Rosyjska Zima. Wystartowały w nim cztery polskie załogi: trzy fabryczne i jedna prywatna. Najlepszymi okazali się **Maciej Stawowiak** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 – 13. miejsce), natomiast **Jerzy Kobyliński** i **Marek Pawłowski** dojechali do mety na 33. pozycji. **Andrzej Koper** i **Włodzimierz Krzeziński** w Renault 5 Alpine odnieśli sukces w Rajdzie Mecsek (4. lokata). Dzięki kolejnym punktom (8. pozycja w Rajdzie Dunaju i 7. – w Rajdzie Tatry), ukończyli cykl PPIP tuż za podium. Bezpośrednio przed nimi – na 3. miejscu – zmagania pucharowe ukończyła fabryczna załoga FSO: **Tomasz Ciecierzynski** i **Ryszard Żyszkowski** w Polonezie 2000 (punkty zdobywali w rajdach: Złote Piaski – 9. miejsce, Dunaju – 7., Tatr – 6. i Wartburga – 2.).

Rok 1983 był rokiem **Mariana Bublewicza** i **Ryszarda Żyszkowskiego** którzy startowali Polonezem 2000 i Oplem Kadetem GTE. Zwyciężyli w rajdach: Krokusy, Pucharu Pokoju i Przyjaźni i Kormoran, zdobywając tytuły mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej.

W swoich klasach mistrzowskie szarfy zdobyli: **Andrzej Koper** i **Jacek Lewandowski** (Renault 5 Alpine) oraz **Marek Sadowski** (FSO 1500), natomiast wicemistrzami zostali: **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Ford Escort RS 2000), **Krzysztof Winkowski** i **Paweł Grzegorzyc** (Polski Fiat 126p/650)

Załoga FSO  
– Marian Bublewicz  
(z prawej) i Ryszard  
Żyszkowski (Polonez 2000).



## Działalność



Załoga Romuald Chałas i Grzegorz Gac (FSO 125p 1600) na trasie Rajdu Warszawskiego.

oraz **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1500), którzy jednocześnie wywalczyli Puchar FSO. Trzeci w tym pucharze był **Grzegorz Malinowski** (FSO 1600).

Odbyły się cztery eliminacje RSMP. W rajdzie Pucharu Pokoju i Przyjaźni 3. miejsca zajmowali: **Marcin Osowski** i **Wanda Rutkiewicz** (Ford Escort RS 2000), **Grzegorz Malinowski** i **Marek Pawłowski** (FSO 1600) oraz **Wojciech Malanowski** i **Jerzy Substyk** (FSO 1500). Pierwszy zespół AW zdobył tytuł mistrza Polski.

W wyścigach mistrzem kraju został **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine). Puchar FSO zdobył **Tomasz Szczęsny**, a 3. miejsca zajęli: **Wojciech Cołoszyński** i **Tomasz Szczęsny**. Podczas wyścigu w Kielcach na najniższym stopniu podium stanął **Andrzej Dąbrowski** (Polski Fiat 126p).

Odrodziły się wyścigi. Na starcie eliminacji mistrzostw Polski stawało przeszło 70 Polskich Fiatów 126p, trzeba było zorganizować dodatkowe biegi kwalifikacyjne. W tej najliczniejszej klasie Automobilklub Warszawski reprezentowali: **Krzysztof Winkowski**, **Andrzej Dąbrowski**, **Bogdan Pawlak**, **Mariusz Stuszewski**, **Paweł Puchalski**, **Tomasz Jaskłowski**, **Grzegorz Grabowski**, **Wojciech Serzysko**, **Adam Michalski** i **Roman Rusinacki**. Samochodem Formuły MTX 1-03 startował **Chrystian Grochowski**. **Stefan Duda** swoją „starą” formułą RAK wygrał Grand Prix Gór Świętokrzyskich, rozgrywane na torze Kielce.

W 1983 roku polski sport wyścigowy okrył się żałobą. Na wyścigu w Kijowie, po kolizji spalił się w swoim samochodzie wyścigowym (z powodu braku profesjonalnych służb ratowniczych) zawodnik Automobilklubu Warszawskiego **Chrystian Grochowski**.

Za granicą Polacy wystartowali tylko w czterech rajdach. We wszystkich wziął udział dokooptowany do zespołu fabrycznego FSO – **Marian Bublewicz**. Najlepszy wynik w Poloniezie 2000 osiągnął on w Rajdzie Dunaju (3. miejsce) i Rajdzie Złote Piaski (5. – w klasyfikacji mistrzostw Europy i 1. – w Pucharze Pokoju i Przyjaźni). W rajdzie Rosyjska Zima **Andrzej Koper** z **Włodzimierzem Krzemińskim** (Renault 5 Alpine) zajęli 7. pozycję, **Adam Polak** ze **Zbigniewem Kabulskim** (Polonez 2000) – 8.

## Na trasach LATA OSIEMDZIESIĄTE (1984–1989)

Zagraniczne starty zespołu fabrycznego FSO skupiły się głównie na eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Kierowcą numer jeden w zespole był **Marian Bublewicz**. Po dwóch 2. miejscach w rajdach: Sachsenring (NRD – Polonez 2000) i Tatry (Czechosłowacja – Polonez 2000 Turbo), i dyskwalifikacji w Rajdzie Mogürt Salgo na Węgrzech (Polonez 2000 Turbo) „Bubel” został sklasyfikowany na 15. miejscu w cyklu.

Tymczasem miłą niespodzianką sprawił **Andrzej Koper**, jeżdżący na przemian z **Jackiem Lewandowskim** i **Krzysztofem Gęborysem**. W samochodzie Renault 5 Alpine zdobył on rajdowy Puchar Pokoju i Przyjaźni. Receptą na sukces była skuteczność – systematyczne dojeżdżanie do mety na punktowanych miejscach. Bilans wyników (rajdy: Sachsenring – 8. miejsce, Salgo Mogürt – 9., Tatry – 10. i Rosyjska Zima – 28.) może nie być imponujący, ale sukces duży i przyjęty owacyjnie przez kibiców. W PPIP w zespole narodowym startowali również (w FSO 1500): **Stanisław Skrzynecki** i **Krzysztof Winkowski** oraz **Paweł Przybylski** i **Włodzimierz Krzemiński**. Polska jako zespół sklasyfikowana została na 4. miejscu. **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** (Renault 11 Turbo) w swoim jedynym starcie za zagranicą – w bułgarskim Rajdzie Hebros – zajęli 4. miejsce.

Największym sukcesem sezonu było zwycięstwo w Rajdzie Złote Piaski oraz dwa 2. miejsca załogi: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 – rajdy Dunaju i Salgo Mogürt). 4. miejsce w Rajdzie Pneumant i 9. w Rajdzie Sojuz pozwoliło **Bublewiczowi** zająć ostatecznie 2. lokatę w łącznej klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni 1985. **Andrzej Koper** i **Ryszard Awiasiewicz**, jeżdżący na przemian Polonezem 2000 i Renault 11 Turbo, zostali sklasyfikowani tym razem w PPIP na 8. pozycji (6. – Rajd Pneumant, 7. – Rajd Šumava, 5. – Rajd Jugosławii i 3. – Rajd Tatry). Za **Andrzejem Koperem**, na 9. miejscu, sklasyfikowany został **Janusz Szerla**, startujący na przemian FSO 1600 i Polskim Fiatem 126p (ze **Zbigniewem Baranem**: 39. – Rajd Sojuz, 12. – Rajd Pneumant; z **Krzysztofem Janarkiem**: 3. w klasie – Rajd Sachs Winter, 5. w klasie – Rajd Saarland, 1. w klasie – Rajd

## Działalność

Grenland). Dodatkowo na Węgrzech 8. – **Andrzej Koper** i **Ryszard Awłasewicz** (Polonez 2000), 15. – **Paweł Przybylski** i **Marek Sadowski** (Polonez 2000), a 18. – **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1600). Polska zespołowo zdobyła w rozgrywkach wicemistrzostwo. **Błażej Krupa** powtórzył ubiegłoroczny wynik, zajmując 4. miejsce w Rajdzie Hebros (Renault 11 Turbo z **Piotrem Mystkowskim**). W jedynym „zachodnim” Rajdzie Halkidiki w Grecji **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000 zostali sklasyfikowani na 13. miejscu w klasyfikacji generalnej. W wyścigu w węgierskim Galati, **Hieronim Kochański** (Formuła Easter) był siódmym.

Rok 1986 nie był zbyt udany dla polskich zawodników. Pomimo wielu startów nie osiągnęli oni znaczących wyników w końcowych klasyfikacjach Mistrzostw Europy i Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Pomimo zwycięstwa w Rajdzie Złote Piaski, drugiego miejsca w Rajdzie Sachsenring i czwartego w Rajdzie Sojuz, **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000 zostali sklasyfikowani w pucharze poza pierwszą dwudziestką. W Mistrzostwach Europy najlepszy wynik osiągnął **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** w nowym Renault 5 GT Turbo. W Rajdzie Hebros (Bułgaria) zajęli 3. miejsce. W dwudziestce innych eliminacji mistrzostw Europy (ME) znaleźli się kierowcy zespołu fabrycznego: Rajd Halkidiki – **Janusz Szerla** i **Marek Oziębło** (Polonez 2000 – 11. miejsce), Rajd Condros w Belgii – **Marian**

**Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** – 20. miejsce). W niemieckim Rajdzie Sachs Winter prywatnie startujący **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600) zajęli 48. miejsce.

Wszystko to działo się w trakcie trwania kadencji (1984–1987) Komisji Sportu AW, w składzie: przewodniczący – **Jerzy Kobyliński**, wiceprzewodniczący – **Andrzej Kopestyński**, sekretarz – **Wielisława Keller-Kulhawik** oraz **Jacek Bartoś**, **Zbigniew Bieniewski**, **Brunon Czarnecki**, **Krzysztof Dąbrowicz**, **Roman Gładkowski**, **Krzysztof Lisicki**, **Zbigniew Modecki**, **Stefania Paszkowska**, **Bogusław Piekarski**, **Witold Prószczyński**, **Krzysztof Winkowski**, **Ryszard Żyszkowski**. W tym czasie funkcję wiceprezesa ds. sportu w zarządzie klubu pełnił **Jerzy Szymaniak**.

Sezon 1987/1988 był udany dla zespołu fabrycznego, który uczestniczył w zawodach z cyklu mistrzostw Europy. W Polonezie 1600 (może nie najlepszym samochodzie rajdowym w porównaniu z zachodnimi „rajdówkami”...) **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** zostali sklasyfikowani na 18. miejscu w Rajdzie Akropolu (2. miejsce w klasie), na 20. – w belgijskim Rajdzie Boucles de Spa (24. – **Szerla** i **Oziębło**) i 24. – w Rajdzie Condros. W Pucharze Pokoju i Przyjaźni **Marek Sadowski** w Polonezie 2000, dzięki zajęciu 9. miejsca w Rajdzie Pneumant i 17. w Rajdzie Dunaju, uplasował się na 12. pozycji w łącznej klasyfikacji końcowej.

## ZNACZĄCE SUKCESY REPREZENTANTÓW AUTOMOBILKLUBU WARSZAWSKIEGO W LATACH 1984–1989

### Rok 1984

**Adam Polak** i **Mieczysław Sieczkowski** (Polonez 2000: 3. miejsce w Rajdzie Wisły, 4. – w Krakowskim); **Grzegorz Malinowski** i **Mirosław Szulc** (FSO 1600 A: 5. miejsce w Rajdzie Kormoran, 8. – w Rajdzie Wisły z **Ryszardem Pluchą**); **Marek Sadowski** i **Michał Broniatowski** (FSO 1600 A: 6. miejsce – w Rajdzie Kormoran, 8. – w Elmocie); **Tadeusz Buksowicz** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 1600 C: 7. miejsce – w Kormoranie, 9. – w Elmocie); **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1600: zwycięstwo w klasie w Rajdzie Krakowskim). Podczas rozgrywania Rajdu Wisły tragiczną śmierć na odcinku specjalnym ponieśli **Jan Wojciechowski** i **Wojciech Augustowski**. Ich Ford Escort RS 2000 z dużą siłą uderzył w drzewo.

### Rok 1985

**Tadeusz Buksowicz** i **Jacek Lisicki** (Polonez 1600 C: 3. miejsce w Rajdzie Kormoran, 5. – w Rajdzie Krokusy); **Krzysztof Winkowski** (Polski Fiat 126p: wygrywając rajdy Elmot, Wisły, Warszawski i Kormoran, został mistrzem Polski w swojej klasie; pilotami byli **Krzysztof Zubrowicz** i **Robert Moritz**); **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (zwyciężając w rajdzie Kormoran; 7 miejsce w klasyfikacji generalnej, zostali II wicemistrzami Polski w swojej klasie).

### Rok 1986

**Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 A: 2 miejsce w Rajdzie Warszawskim, 4. w Rajdzie Zimowym, 6. – w Rajdzie Elmot, 7. – w Rajdzie Wisły). **Romuald Chałas** został wicemistrzem Polski w klasyfikacji generalnej. Puchary za 3. miejsca zdobyli: **Wojciech Śmiechowski** i **Tomasz Pogorzelski** (Polski Fiat 126p – Rajd Elmot), **Tadeusz Buksowicz** i **Wojciech Malanowski** (FSO 1600 – Rajd Krakowski) oraz **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500 – Rajd Wisły). W swoich

klasach mistrzami Polski zostali: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 Turbo), **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 A), **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** (Renault 5 Turbo), **Robert Kępka** i **Adam Mazurek** (Polski Fiat 126p) oraz **Krzysztof Winkowski** i **Robert Moritz** (Polski Fiat 126p).

### Rok 1987

**Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1600: 4. miejsce w rajdach Zimowym i Kormoran, 8. w klasyfikacji generalnej). **Krzysztof Winkowski** (FSO 1500: został II wicemistrzem Polski w klasie).

### Rok 1988

Ponownie najlepszymi klubowymi zawodnikami okazała się załoga: **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600 A: 4. miejsce w rajdach Zimowym, Elmot i Warszawskim, 9. – w Rajdzie Wisły, 8. 8. w klasyfikacji generalnej). W klasach mistrzami Polski zostali: **Jerzy Dyszy** i **Jerzy Substyk** (Łada 2105 MTX), **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500) oraz **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** (Polski Fiat 126p). Zespołowo klub zdobył wicemistrzostwo. II wicemistrzami została czesko-polska załoga: **Juraj Csik** i **Janusz Siniarski** (Škoda 130 LR).

### Rok 1989

Mistrzostwo Polski zdobyli: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Mazda 323 Turbo 4WD). **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500) zostali mistrzami Polski w klasie, a **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600 A: 7. miejsce w Rajdzie Zimowym, 6. w Krakowskim, 3. w Warszawskim, 7. 8. w klasyfikacji generalnej) – wicemistrzami. Barwy klubu w rajdach reprezentowali również: **Piotr Mystkowski**, **Włodzimierz Skrodzki**, **Andrzej Wyrożemski**, **Piotr Pudłowski**, **Jacek Lisicki**, **Zbigniew Bieniewski** i **Tomasz Szostak**.

## Działalność



Utytułowana załoga z FSO  
Marian Bublewicz (z lewej)  
i Ryszard Żyszkowski.

W 1988 roku w rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni najlepsi byli: **Marek Sadowski** i **Grzegorz Gac** (Polonez 1600). 12. miejsce w Rajdzie Salgo pozwoliło im zakończyć sezon na 11. pozycji w klasyfikacji. Tuż za nimi sklasyfikowani zostali **Krzysztof Hołowczyc** i **Mirosław Szulc** (Polonez 1600). Polska jako zespół narodowy zajęła 3. miejsce.

W belgijskim Rajdzie Boucles de Spa **Marian Bublewicz** i **Jacek Wypych** (Mazda 323 Turbo 4WD) zajęli 13. miejsce, a **Paweł Przybylski** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000) – 30. (trzecie w klasie). W rajdzie Condroz z trzech załóg do mety dotarła tylko jedna. **Lesław Orski** i **Lech Wójcik** w VW Golf GTI ukończyli zawody na 6. pozycji w klasie. Załogi **Krzysztof Godwod** i **Marek Kaczmarek** (FSO 1600) oraz **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600), trapiące awariami, musiały się wycofać. Również we włoskim Rajdzie Adria del Polesine ani **Romuald Chałas** z **Markiem Boguszem**, ani **Dariusz Poletyło** ze **Zbigniewem Atłowskim** (w FSO 1600) nie osiągnęli mety.

W mistrzostwach Polski w końcu lat 80. o tytuły rywalizowały głównie dwie załogi: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000, Polonez 2000 Turbo i Mazda 323) oraz **Andrzej Koper** i **Krzysztof Gęborys** (Renault 5 Alpine, VW Golf GTI).

Sukcesy odnosili także inni: **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** (Renault 11 Turbo i Renault 5 Turbo: zwycięstwo w Rajdzie Wisły'86, drugie miejsca w rajdach: Wisły'84 i Kormoran'84, Elmot'86 i Kormoran'86), **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600; zwycięstwo w Rajdzie Kormoran'85) oraz **Lesław Orski** i **Tomasz Chmiel** (VW Golf GTI: 2. miejsce w rajdach Elmot'89 i Kormoran'89, 3. – w Rajdzie Krakowskim'89).

W wyścigach klasy wygrywali: **Jacek Chojnacki** (Polski Fiat 126p), **Wojciech Cołozzyński** (Polski Fiat 126p), **Krzysztof**

**Skotarek** (Polski Fiat 126p) i **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500). Środkowy stopień podium zajmowali: **Marek Zawadzki** (Polski Fiat 126p), **Jacek Iwański** (Polski Fiat 126p), **Zbigniew Czarnocki** (Polski Fiat 126p), **Robert Moritz** (Polski Fiat 126p), **Sławomir Kuran** (Polski Fiat 126p) i **Cezary Czub** (Promot 81). **Hieronim Kochański** (Easter) był trzeci.

W rocznych klasyfikacjach WMP w 1985 roku całe podium klasy markowej 126p zajęli zawodnicy klubu: **Wojciech Cołozzyński**, **Jacek Chojnacki** i **Marek Zawadzki**. Mistrzem Polski został również **Adam Polak** (Polski Fiat 125p). W wyścigach górskich **Hieronim Kochański** świętował tytuł mistrza Polski w swojej klasie i II wicemistrza w klasyfikacji generalnej (1986), a **Tomasz Dąbrowski** (Polski Fiat 126p) wicemistrzostwo w swojej klasie.

Gdy 1 stycznia 1989 roku zniesiono kartki na paliwo, wydawało się, że sport samochodowy znacznie szybko się rozwijać. Niestety nie od razu tak się stało. Po zmianach ustroju w Europie i powstaniu nowych państw definitywnie zakończyły się rozgrywki w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Naszym kierowcom pozostały jedynie starty w mistrzostwach Europy, gdzie szanse na odniesienie sukcesu były raczej nikłe, bądź w mistrzostwach Polski.

Trudny szutrowy Rajd Elpa w Grecji ukończył tylko **Marian Bublewicz** z **Jackiem Lewandowskim** (Mazda 323 Turbo 4WD) – zajęli 10. miejsce. W Bułgarii, w Rajdzie Złote Piaski (tym razem z **Ryszardem Żyszkowskim**) „Bubel” był piąty. Dwa belgijskie rajdy również nie były zbyt szczęśliwe dla Polaków. Boucles de Spa ukończyli tylko **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** (Polonez 1600 – 21. pozycja). Najlepszy wynik za granicą osiągnęli w Rajdzie Dunaju **Romuald Chałas** ze **Zbigniewem Atłowskim** (Polonez 1600 – 8. miejsce). Ponadto trzykrotnie w latach 1985, 1986, 1988 zajmowali 1 miejsce w klasie A-1600 w rajdzie Złote Piaski.

## Działalność

# Osiągnięcia

## CIĄGLE „NA PUDLE” (1990–1993)

Ostatnia dekada XX wieku, szczególnie w swoich początkach, nie była łatwa nawet dla „jak zwykle” radzących sobie zawodników. Główną postacią w rajdach przez pierwsze pięciolecie był **Romuald Chałas**. W 1990 roku, regularnie startując, z **Januszem Siniarskim** (Polonez 1600) zostali mistrzami Polski w swojej klasie.

**Janusz Siniarski** wygrał Škodą 120 wyścig na torze lodowym „Stegny”. W Rajdzie Kormoran **Krzysztof Hołowczyc** i **Robert Burchard** (Polonez 1500 Turbo) zajęli 5. miejsce w klasyfikacji generalnej, a **Jacek Jerschina** i **Jan Kornecki** (FSO 1500) – 2. miejsce w swojej klasie. W Rajdzie Wisły **Waldemar Malinowski** i **Krzysztof Karpowicz** (Polski Fiat 126p) stanęli na najniższym stopniu podium w klasie.

W wyścigach płaskich i górskich klub reprezentowało sześciu zawodników. **Sławomir Kuran** i **Jacek Chojnacki** (obydwaj w Polskich Fiatach 126p), **Ryszard Plucha** i **Cezary Czub** (formuły), **Zygmunt Stanek** (Renault 5 Alpine – wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej górskich mistrzostw Polski) oraz **Bogdan Pawlak** (Easter – II wicemistrz Polski w swojej klasie w wyścigach płaskich).

W tym sezonie **Romuald Chałas** i **Janusz Siniarski** przygotowali niespodziankę. Z zespołem Uniwersal Rally Team zasiedli w najnowszym modelu Mazdy 323 z napędem na cztery koła. Był to pierwszy, profesjonalnie przygotowany przez Mazda Rally Team Europa w Zaventem samochód rajdowy, jeden z najmocniejszych samochodów startujących w RSMP 1991, mający swoją przeszłość w rajdowych mistrzostwach świata.

W tym okresie był to drugi profesjonalny zespół rajdowy w Polsce. Zajmując 3. miejsca w czterech rajdach, zakończyli sezon z tytułem II wicemistrzów Polski w klasyfikacji generalnej. Tytuł mistrzów Polski w klasie zdobyli **Robert Herba** i **Jakub Mroczkowski** (Opel Kadett GSI), a wicemistrzów – **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** (Polski Fiat 126p). Na trasach rajdowych pojawił się Ford Sierra Cosworth RS załogi **Jacek Lisicki** i **Zbigniew Bieniewski**. W wyścigach górskich coraz lepsze wyniki zaczęli osiągać **Tomasz Dąbrowski** (Polski Fiat 126p – 2. miejsce w klasie w pierwszej eliminacji).

W 1992 roku na prawym fotelu Mazdy **Romualda Chałasa** usiadł **Zbigniew Atłowski** – „Bacąg”. Niestety, awaryjność samochodu pozwoliła na zajęcie tylko 3. miejsca w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Krakowskim. Mistrzami Polski w klasyfikacji generalnej zostali: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Ford Sierra Cosworth RS). **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 205 Rally) wygrali swoją klasę w Rajdzie Karkonoskim. Inne załogi klubowe: **Jacek Lisicki** i **Dariusz Dekuczyński** (Ford Sierra Cosworth RS), **Włodzimierz Skrodzki** i **Piotr Perłowski** (VW Golf GTI) czy **Ryszard Plucha** i **Jan Sokulski** (Polonez 1600) ocierały się o „pudło”, ale zawsze ktoś był szybszy.

W związku z otwarciem Polski na świat do klubu zaczęli zgłaszać się zawodnicy zagraniczni, którzy przebywali w tym czasie w Polsce. Jednym z nich był pracownik ambasady belgijskiej, **Stanislav Morowitz**, który w pełni profesjonalną Lolą T 410 rozpoczął starty w górach. W Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski (GSMP) tytuł I wicemistrza Polski zdobył **Andrzej Dąbrowski** (Toyota Corolla GT 16) – „najlepszy piosenkarz wśród rajdowców” i „najlepszy rajdowiec wśród piosenkarzy” (jak kiedyś głosił slogan reklamowy). II wicemistrzem Polski został **Ryszard Plucha** (Formuła Mondial).

Romuald Chałas i Grzegorz Gac na mecie Rajdu Polski 1990 r. Dojechali jako 3. polska załoga, za Marianem Bublewiczem i Andrzejem Koperem



## Działalność



Mirosław Krawczyk – prezes Automobilklubu „Rzemieślnik” i Longin Bielak – wiceprezes ds. sportu Automobilklubu Polski, na Torze Słomczyn.

Rok 1992 nazwać można rokiem **Mariana Bublewicza**. W tym to bowiem sezonie jako trzeci z Polaków (po **Zasadzie** i **Jaroszewiczu**) zajął 2. miejsce w mistrzostwach Europy. Dzięki 2. miejscu w Rajdzie Hebros, 3. lokatom w rajdach: Zlatni, Polski, Elpa i Cypru oraz 7. pozycji w rajdzie Marlboro San Marino, wraz z **Grzegorzem Gacem** (w Fordzie Sierra Cosworth RS 4X4), zajęli 2. miejsce w mistrzostwach Europy, za Niemcem **Erwinem Weberem**.

**Marian Bublewicz** był jednym z największych polskich sportowców ostatnich lat, wzorem dla wielu zawodników, zarówno tych utytułowanych, jak i rozpoczynających swoją karierę. Był przykładem człowieka, który swoją największą pasję realizował konsekwentnie przez całe lata. On pierwszy stworzył prawdziwy zespół rajdowy, oparty na zaufaniu, własnym autorytecie i profesjonalizmie ludzi, których zatrudniał. Dobrze zapowiadającą się karierę zawodniczą rozpoczynał od motocyklowych rajdów enduro i motocrossu. Później były rajdy okręgowe, był też udział w wyścigach samochodowych. Jednak w latach 80. powrócił do rajdów – startował w zespole fabrycznym FSO. Niemal od razu jego pilotem został późniejszy partner i wieloletni przyjaciel **Ryszard Żyszkowski** – postać wówczas bardzo znana i szanowana. W Polsce „Bubel” wygrywał większość rajdów, kolekcję tytułów krajowych uzupełniał o znaczące występy poza granicami. Nie było mu jednak dane kontynuowanie kariery rajdowca, bowiem 20 lutego 1993 roku, w czasie Rajdu Zimowego, rozgrywanego w okolicach Polanicy, prowadzony przez niego Ford Sierra Cosworth rozbił się na przydrożnym drzewie. W wyniku tego tragicznego wypadku **Marian Bublewicz** zmarł.

W 1992 roku skończyła się kolejna kadencja Komisji Sportu, już Automobilklubu Polski z „dopiskiem” Warszawa, w składzie: **Bogusław Piekarski** (przewodniczący), **Romuald Chałas** (przedstawiciel zawodników), **Roman Gładkowski** (kierownik ekipy wyścigowej), **Witold Prószyński** (kierownik ekipy rajdowej), **Jolanta Pęczalska** (kierownik ekipy samochodów terenowych), **Andrzej Karaczun** (szef propagandy) oraz **Jacek**

**Bartoś, Katarzyna Kulhawik, Stefania Paszkowska, Paweł Przemyski, Krzysztof Skotarek, Janusz Szczęśniak, Stanisław Zajec, Ryszard Żyszkowski, Andrzej Wyrożemski** (członkowie). Na początku tej kadencji członkami Komisji byli jeszcze: **Jerzy Kobylański, Krzysztof Lisicki, Stanisław Brzozowski, Zbigniew Bieniewski, Paweł Teter, Marek Harasimiuk**.

Wiceprezesem zarządu klubu ds. sportu był w owym czasie **Longin Bielak**, był on także członkiem Zarządu Głównego PZM. W strukturach PZM działali też inni członkowie komisji, w Okręgowej Komisji Sportu byli: **Jerzy Kobylański, Janusz Szczęśniak, Stefania Paszkowska, Jolanta Pęczalska, Ryszard Żyszkowski** i **Bogusław Piekarski**. Natomiast **Jacek Bartoś** pełnił funkcję szefa pionu technicznego w Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM. W ramach swojej działalności Komisja Sportu organizowała corocznie cieszące się dużym powodzeniem kursy na licencje komisarza sportowego. Malejące dofinansowanie zawodników przez klub, przy wzroście wydatkowanych przez nich kwot na sprzęt, niestety, powodowało zmianę przez nich barw klubowych.

W kolejnym sezonie barwy klubu zasilili zagraniczni zawodnicy ze Wschodu. Czołowa załoga litewska: **Saulis Girdauskas** i **Zilvinas Sakalauskas** (Łada Samara) już w pierwszym roku startów zdobyła tytuł wicemistrzów Polski w swojej klasie. II wice mistrzami kraju zostali: **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 205 GTI). Częste awarie samochodów nie pozwoliły walczyć o zwycięstwa czołowym zawodnikom klubu – **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Mazda 323 Turbo 4WD zajmujący 3. miejsce w Rajdzie Zimowym, 5. w Krakowskim, 4. w rajdzie Elmot, 3. w Festivalowym, oraz 6. w klasyfikacji generalnej) oraz startujący w nowym samochodzie **Krzysztof Hołowcyc** i **Robert Burchard** (Toyota Celica 4WD Turbo) nie stanęli na podium. Na prawym fotelu lubelskiego zawodnika **Wiesława Steca** usiadł **Maciej Maciejewski** (w jedynym startującym w Polsce samochodzie mającym skrętną tylną oś – Mitsubishi Galant VR-4), a do **Włodzimierza Skrodzkiego** wsiadł **Maciej Wisławski** (VW Golf GTI).

## Działalność

W Górskich Mistrzostwach Polski II wicemistrzem Polski w klasyfikacji generalnej został Belg **Stanislaw Morowitz** (Lola T 410). Trzeci w swojej klasie był **Andrzej Dąbrowski** (Fiat Cinquecento). W wyścigach płaskich w Polsce po raz pierwszy zorganizowano jedną z eliminacji Pucharu Forda Fiesta. Reprezentantem klubu w tych zawodach był **Adam Polak**.

Rok 1993 to znowu zastój w wyjazdach Polaków za granicę. W nowo powstałym wyścigowym Pucharze Forda Fiesta najlepsze wyniki zanotowali na Hungaroringu **Adam Polak** i **Jerzy Dyszy** – 8. miejsce. **Grzegorz Baran** był 32., a **Tomasz Jaskłowski** – 38.

## Przełom W KRAJU I ZA GRANICAMI (1994–1996)

Rok 1994 można nazwać przełomowym w nowej rzeczywistości. Na trasach rajdowych pojawiało się coraz mniej samochodów krajowej produkcji – wysłużone Polonezy i Fiaty 126p zaczęły stanowić rzadkość. Większość zawodników przesiadała się do lepszych, zachodnich samochodów.

W wyścigach kontynuowano Puchar Forda Fiesta, do kolegów dołączył **Andrzej Dziurka**. Fiat Auto Poland, żeby uatrakcyjnić wyścigi, zorganizował Puchar Fiata Cinquecento, który przerósł oczekiwania twórców. Chętnych do startu było zdecydowanie więcej niż samochodów. Obok młodych talentów, do ścigania się powróciło wielu zawodników, którzy teoretycznie odwiesili wcześniej kaski na wieszak. Byli wśród nich m.in.: **Andrzej Jaroszewicz**, **Jacek Iwański** oraz **Wiesław Mrówczyński**. Z „Malucha” przesiadł się **Krzysztof Skotarek**, a z innych samochodów **Zygmunt Stanek** i **Andrzej Dąbrowski**, dołączył także **Cezary Zaleski**. Swoje kariery rozpoczynali zaś: **Andrzej Grochowski**, **Mariusz Pych**, **Adam Majewski**, **Piotr Kaźmierczak**, **Michał Tuszyński**, **Jacek Leon Krawczyk** czy **Sebastian Lewandowski**. W górach najlepszy był ponownie **Stanislaw Morowitz**.

Stołeczny Automobilklub Rzemieślnik na terenie giełdy samochodowej w Słomczynie zorganizował pokazową imprezę pod nazwą rallycross. W dywizji (tak nazywają się klasy w rallycrossie) Polski Fiat 126p najlepszy okazał się **Cezary Zaleski** (startujący zarówno w wyścigach, jak i w rajdach z **Krzysztofem Rzucidło**). W Cinquecento drugi był **Andrzej Dąbrowski**. W dywizji powyżej 1600 cm<sup>3</sup> – **Krzysztof Wołkowyski** (Opel Kadett GSI, startujący też w rajdach z **Robertem Domańskim**) był drugi, **Michał Rej** (Nissan Sunny GTI, w rajdach z **Robertem Bromke**) – trzeci, a **Jacek Jerschina** (Peugeot 309 GTI, w rajdach z **Andrzejem Białowąsem**) – czwarty.

Po raz pierwszy na rajdowych trasach pojawiły się najnowsze produkty Forda – Escorty Cosworth RS. W jednym zasiedli **Andrzej Chojnacki** i **Piotr Namysłowski** (2. miejsce w Rajdzie Elmot, 3. w Krakowskim, 6. w Dolnośląskim i 9. w Polskim). Zdobyli oni tytuł mistrzów Polski w grupie N i wicemistrzostwo w klasie N-4. W drugim Escorcie jeździli **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (6. miejsce w Rajdzie Krakowskim, 7. w Rajdzie Elmot, 7. w Rajdzie Wisły i 8. w Karkonoskim). W grupie A II wicemistrzami zostali: **Robert Herba** i **Artur Skorupa** (Nissan Sunny GTI-R). W najnowszym modelu Toyoty Celica GT4 zaprezentowali się **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski** (2. miejsce w Rajdzie Kormoran, 3. w rajdach: Karkonoskim i Wisły). Starszym modelem Forda – Sierra Cosworth RS – startowali **Zenon Sawicki** i **Jarosław Baran**, starym Oplem Kadetem GSI – **Waldemar Malinowski** i **Andrzej Grigorjew**, a Polonezem 1600 C – **Ryszard Plucha**.

W występach zagranicznych rok 1994 rozpoczął się sensacyjnie – od powrotu na trasy Rajdu Monte Carlo – wystartowała w nim polska załoga: **Mariusz Ficoń** i **Grzegorz Gac** w Fiacie Cinquecento, dotarli do mety zajmując 91. miejsce.

W Rajdzie Semperit **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** w Toyocie Celica GT4 byli na 16. pozycji.

We włoskim Melfi odbył się Rajd Fiata Cinquecento Abarth, w którym nagrodą dla najlepszej polskiej załogi był udział w zespole fabrycznym Fiata w następnym Rajdzie Monte Carlo.

Załoga **Andrzej Chojnacki** i **Piotr Namysłowski** (Ford Escort) – zdobywcy tytułu Mistrza Polski.



Działalność





Żałoga Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski (Ford Escort Cosworth RS) – wielokrotni mistrzowie Polski.

Uzyskali go reprezentanci Automobilkлубu Polski: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński**.

W Pucharze Forda Fiesta **Andrzej Dziurka** w Moście był drugi, a **Adam Polak** – trzeci. W austriackim Österreichring było już nieco gorzej: **Dziurka** zajął 5., **Polak** – 7., a **Zbigniew Szwagierczak** – 13. miejsce.

Rok 1995 nie przyniósł znaczących zmian w rajdach. W RSMP sukcesy zaczęły odnosić **Michał Rej** i **Robert Bromke** (Nissan Sunny GTI – 7. miejsce w Rajdzie Karkonoskim, 10. w rajdach: Kormoran i Gemer). **Romuald Chałas** i **Robert Bromke** (Ford Escort Cosworth RS) wygrali Rajd Prążniczka w Łodzi. W eliminacjach mistrzostw Polski **Romuald Chałas** ze **Zbigniewem**

**Atłowskim** zajęli 5. miejsce w Rajdzie Kormoran, 8. – w Krakowskim i 9. – w Rajdzie Elmot. **Andrzej Chojnacki** (Ford Escort Cosworth RS) w Rajdzie Krakowskim (z **Jakubem Mroczkowskim**) uplasowali się na 6. pozycji, a w Karkonoskim (z **Tomaszem Packiem**) – na 4. Najlepszymi spośród zawodników klubowych okazali się **Robert Herba** i **Andrzej Górski** (Mitsubishi Lancer Evo II), którzy zostali II wicemistrzami Polski (2. miejsce w Rajdzie Wisły, 3. – w Kormoranie, 5. – w rajdach: Krakowskim, Elmot i Karkonoskim i 6. – w Rajdzie Gemer).

Pierwszymi w historii mistrzami Polski w rallycrossie zostali: **Andrzej Dziurka** (Ford Fiesta) i **Zygmunt Stanek** (Fiat Cinquecento 900). Wicemistrzami Polski byli natomiast: **Adam Polak** (Ford Fiesta), **Andrzej Dąbrowski** (Fiat Cinquecento 900) i **Cezary Zaleski** (Polski Fiat 126p).

Tradycją mistrzostw świata jest, że rywalizację rozpoczyna Rajd Monte Carlo. W 63. edycji tego rajdu dla polskich kibiców i obserwatorów imprezy głównymi bohaterami byli **Jacek Sikora** z **Jackiem Scicińskim**.

Przed startem w fabrycznym zespole Abartha nie należeli do faworytów w swojej klasie. Zajęcie w niej 3. miejsca, 17. – w grupie i 38. – w klasyfikacji generalnej to sukces, o jakim polska załoga startująca samochodem polskiej produkcji, a przygotowanym przez Włochów, nawet wcześniej nie marzyła. Byli drugą z pięciu załóg Abartha kończących rajd. A przecież był to ich dopiero drugi w karierze występ zagraniczny (pierwszym był wspomniany wyżej start w Melfi). Osiągnęli więcej niż od nich oczekiwano, więcej niż sami oczekiwali.

Niewątpliwy sukces osiągnęli też **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski**. Rajd Deutschland uchodził wówczas za jedną z trudniejszych eliminacji mistrzostw Europy. Wcześniej, w 14-letniej historii imprezy, polskie załogi nigdy nie odgrywały znaczącej roli. Tymczasem **Hołowczyc** z **Wisławskim** w Toyocie Celica ST 185 zajęli 3. miejsce w klasyfikacji generalnej! Dorobek punktowy po rajdzie dał Polakom 3. miejsce w klasyfikacji ME. Sukces sprawił, że sponsorzy błyskawicznie podjęli decyzję o dalszym udziale w mistrzostwach. I była to słuszna decyzja.



Jackowie – Sciciński i Sikora (od lewej) startowali w Rajdzie Monte Carlo.

## Działalność

Załoga Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski (Toyota Celica) odnosiła wiele sukcesów w rajdowych mistrzostwach Europy.



W bardzo trudnym Rajdzie Mont Blanc (po pokonaniu tras wyznaczonych na górskich serpentynach masywu ciągnącego się od Jeziora Lemańskiego aż do najwyższego szczytu Europy) polska załoga zajęła 2. miejsce, zdobywając 150 pkt. do punktacji ME. Kolejny start i znów 2. pozycja: o trudności Rajdu d'Antibes świadczyć może fakt, że na tych samych trasach wyznaczone są niektóre z odcinków Rajdu Monte Carlo.

W austriackim Rajdzie Semperit wystartowały, po raz pierwszy w historii tej imprezy, aż cztery polskie załogi. **Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim** pojechali po kolejne punkty w klasyfikacji ME. Ich Toyota stanęła na starcie rajdu z numerem 7, Nissan Sunny GTI **Michała Reja i Roberta Bromke** miał numer 57, a Honda Civic **Cezarego Zaleskiego i Krzysztofa Rzucidła** wystartowała z numerem 70. W imprezie uczestniczyli też **Paweł Puchalski i Marek Łasiewicki** (Opel Kadett GSI). Już na pierwszym odcinku specjalnym **Michał Rej** wypadł z drogi i rozbił samochód. **Hołowczyc** ukończył rajd na

6. miejscu. Z pucharem za zajęcie 2. miejsca w klasie powrócił do kraju **Cezary Zaleski, Paweł Puchalski** był 46. (5. w klasie N-3). Spośród 98 załóg, które wyjechały na trasę, do mety dotarły 63.

Po tym rajdzie **Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski** mogli już świętować 2. miejsce w Rajdowych Mistrzostwach Europy!

Do pechowców startujących za granicą zaliczyć należy załogę **Andrzeja Chojnackiego i Piotra Namysłowskiego** w Fordzie Escorcie Cosworth RS, która nie ukończyła rajdu El Corte Ingles z powodu wypadku.

W wyścigach nowy wymiar otrzymał Puchar Fiata. Oprócz Cinquecento 900, w której to klasie mogli startować tylko debiutanci w sporcie samochodowym (**Tomasz Mikołajczyk, Adam Pol, Tomasz Nowak i Robert Polak**), wprowadzono mocniejszy, bardziej usportowiony model Cinquecento Sporting. Wśród uczestników tego cyklu nie zabrakło kierowców bardzo doświadczonych, jeździli m.in.: **Andrzej Chojnacki, Cezary Zaleski, Adam Majewski, Adam Wnuk-Lipiński i Jacek Iwański**. Mistrzem

Załoga Robert Herba i Artur Skorupa (Toyota Celica) czolowi zawodnicy rajdowi AP.



## Działalność

Polski w swojej klasie został **Andrzej Dziurka** (Opel Astra), a wicemistrzem – **Adam Polak** (Toyota Celica ST). Jugosłowianin **Slavko Umicevic** (Honda CRX) otarł się o „pudło”, zajmując 4. miejsce.

W wyścigach górskich mistrzem Polski w klasyfikacji generalnej został **Andrzej Godula** (Formuła Estonia).

W RSMP, po latach absencji, do ścigania powrócił **Krzysztof Hołowczyc**, który razem z **Maciejem Wisławskim** (Toyota Celica) zdobył mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Wicemistrzostwo wywalczyli **Robert Herba** i **Artur Skorupa** (Toyota Celica ST). Mistrzami Polski w swojej klasie zostali: **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 106), a wicemistrzami: **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** (Opel Kadett GSI).

W poszczególnych rundach również kilka załóg ukończyło rywalizację w dziesiątce. **Michał Rej** i **Andrzej Górski** (Mitsubishi Lancer Evo III) zajęli 4. miejsce w Rajdzie Zimowym, **Zenon Sawicki** i **Marek Skrobot** (Ford Escort Cosworth RS) – 6. w Rajdzie Krakowskim i 8. w Rajdzie Elmotu, **Tomasz Mikołajczyk** i **Marek**

Sezon 1996 rozpoczął się identycznie jak poprzedni – od udziału załogi: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** w Fiacie Cinquecento Sporting w Rajdzie Monte Carlo. Nasza załoga powtórzyła ubiegłoroczny wynik – zajęła 3. miejsce w klasie i 38. w klasyfikacji generalnej.

Również w dalszej części sezonu nieliczni polscy zawodnicy startowali w różnej rangi zawodach międzynarodowych. Najczęściej granice kraju opuszczała załoga: **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski**, którzy uczestniczyli w zawodach pozwalających na zdobywanie punktów w mistrzostwach Europy. Sezon rozpoczęli udziałem w Rajdzie Szwecji, traktując imprezę treningowo. Toyotą Celica GT4 dojechali do mety na 20. pozycji, co dla fachowców obserwujących zmagania było sporą niespodzianką. Pierwszym występem w ME był start na Wyspach Kanaryjskich, w imprezie pod nazwą El Corte Ingles. Polacy zostali sklasyfikowani na 7. miejscu, ze stratą niemal 10 min do zwycięzcy. Po nieukończeniu Rajdu Złote Piaski, załoga



Robert Polak (Ford Fiesta) prowadzi na rallycrossowym Torze Słomczyn.

**Leśniak** (Ford Sierra Cosworth RS) – 9. w Rajdzie Krakowskim, **Robert Kęпка** i **Mirosław Knapik** (Ford Escort Cosworth RS) – 9. w Rajdzie Kormoran i 10. w Krakowskim.

W Rajdzie Kormoran **Filip Rybacki** i **Mariusz Sudol** w Fiacie Cinquecento Abarth zajęli 2. miejsce w klasie. **Waldemar Malinowski** i **Andrzej Grigorjew** nadal startowali swoim „starym” Oplem Kadetem GSI, a **Cezary Fuchs** i **Mikołaj Madej** wsiedli do Forda Escorta Cosworth RS.

Liczne grono zawodników reprezentowało klub w rallycrossie. Mistrzem Polski w swojej klasie został **Robert Polak** (Ford Fiesta), który także zwyciężył w biegach handicapowych, odbierając główną nagrodę w postaci Fiata Seicento. I wicemistrzami zostali **Piotr Radtke** (Polski Fiat 126p) i **Adam Polak** (Toyota Celica – 3. miejsce w handicapie). Siódmy w handicapie był **Janusz Siniarski** (Škoda 135L), a 8. – **Cezary Zaleski** (Polski Fiat 126p). **Andrzej Grigorjew** zbudował specjalnie do rallycrossu Polskiego Fiata 125p, a **Zygmunt Stanek** – Fiata Cinquecento Turbo.

Automobilklubu Polski pojechała na Rajd Hebros. Po zaciętej walce z **Kurtem Göttlicherem**, **Krzysztof Hołowczyc** stanął na najwyższym podium. W Rajdzie Niemiec – Hunsrück – na skutek błędu kierowcy samochód wypadł z trasy. Podczas kolejnej eliminacji – Rajdu Deutschland – doszło do dramatycznego zdarzenia: na kilkaset metrów przed metą odcinka specjalnego Toyota Celica stanęła w ogniu. Zawodnicy z trudem opuścili płonący samochód. Zanim po 14 min przyjechała straż pożarna, z „rajdówki” pozostała tylko sterta wypalonego żelastwa.

Po tym wypadku trwały gorączkowe poszukiwania nowego samochodu. Udało się dopiero przed Rajdem Semperit w Austrii. **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** wystartowali tam najnowszą wersją Forda Escorta Cosworth RS i ukończyli zawody na 9. miejscu. W Austrii, poza „Hołkiem”, wystartowały też trzy inne polskie załogi, w tym **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** (po awarii skrzyni biegów w ich Oplu Kadecie musieli się wycofać).

## Działalność

Ostatnim występem był angielski klasyk – Rajd RAC. Wynik był sprawą drugorzędną; chodziło o naukę nowego stylu jazdy, koniecznego w Fordzie. Samochód Polaków miał problemy techniczne i nasza załoga została ostatecznie wykluczona za przekroczenie limitu spóźnień.

Sezon okazał się mniej udany – **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** zajęli „dopiero” 7. miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy. W sezonie tym na Rajdzie Polski wystartował po raz ostatni **Romuald Chałas** z pilotem **Robertem Bromke** w samochodzie Mitsubishi Lancer Evo VI, zajmując 2. miejsce w grupie N i 5. w klasyfikacji generalnej.

**Andrzej Dziurka** w Oplu Astrze wystartował po raz drugi na Dalekim Wschodzie – w kategorii superturystycznej, w imprezie Corrida da Guia. Wyścig ten towarzyszył Interkontynentalnemu Pucharowi FIA F-3 na torze ulicznym w Macao. Polak po dodaniu wyników dwóch biegów znalazł się na wysokim, 2. miejscu. **Dziurka** był też piąty w zawodach na Hungaroringu i Moście oraz szósty w Brnie. Podczas imprezy w Czechach **Marcin Banaszak** wygrał wyścig Formuły Ford, a **Jarosław Wierczuk** był siódmy w Dallarze w Formule 3.

Rok 1996 był też końcem kadencji Komisji Sportu Automobilklubu Polski w składzie: **Andrzej Wyrożemski** (przewodniczący do momentu rezygnacji z pracy w komisji na rzecz **Bogusława Piekarskiego**) i członkowie: **Jacek Bartoś**, **Romuald Chałas**, **Roman Gładkowski**, **Andrzej Karaczun**, **Stefania Paszkowska**, **Witold Prószyński**, **Paweł Przemyski** (rezygnacja w czasie kadencji), **Arkadiusz Słasara**, **Janusz Szczesiński**, **Stanisław Zajec**, **Ryszard Żyszkowski**.

Kilku członków komisji w dalszym ciągu aktywnie uczestniczyło w pracach struktur centralnych i okręgowych PZM. Wokół Komisji Sportu skupione było w tym okresie największe grono zawodników i działaczy klubowych – liczyło ono aż 164 osoby. W tych latach dofinansowanie zawodników ze środków klubowych odbywało się w nowej formie: w miejsce finansowania

przygotowania do sezonu, wprowadzono nagradzanie zdobywców tytułów mistrzowskich i wicemistrzowskich.

## Mistrzostwo Z MISTRZOSTWEM EUROPY (1997–2000)

Pod koniec czerwca 1997 roku „na nowe podniebne OS-y odjechała” kolejna legenda rajdów – **Marek Varisella**. Na wyścigowych torach zadebiutował Puchar Renault Megane Coupe 2.0, do którego zgłosiło się wielu kierowców (wszystkie samochody w żółtym kolorze), a w rajdach – Puchar Fiata Cinquecento Sporting.

W „Meganach” zasiedli **Andrzej Dziurka**, **Adam** i **Robert Polakowie** (ojciec i syn). W „Sportingach” **Jacek Sikora** zdobył tytuł I wicemistrza Polski. **Maciej Woda** był 14., a **Damian Jurczak** – 21.

W rajdach najlepsi są okazali się: **Robert Herba** i **Dariusz Burkat** (Mitsubishi Lancer Evo III – 2. Miejsce w Rajdzie Karkonoskim, 4. – w rajdach: Krakowskim i Wisły, 3. – w Zimowym Toyotą Celica ze **Sławomirem Łubą**). **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** przesiedli się do mocniejszego Peugeotota 106 Kit Car, a **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** – początkowo do Škody Favorit, a w połowie sezonu do Felicii. Na trasy w Peugeotie 106 Rally powrócił **Andrzej Dąbrowski**, którego pilotem został **Ryszard Gniot**.

W wyścigowym Pucharze Fiata Cinquecento 900 startował **Tomasz Nowak**, a Cinquecento Sporting: **Jacek Chojnacki**, **Adam Kornacki**, **Wojciech Cołoszyński**, **Jacek Sikora**, **Andrzej Chojnacki**, **Adam Majewski** i **Cezary Zaleski**. **Andrzej Dziurka** w Oplu Astrze został mistrzem Polski w swojej klasie.

W wyścigach górskich Automobilklub Polski miał sześciu reprezentantów: **Tomasza Mikołajczyka** (Ford Sierra Sapphire Cosworth), **Andrzeja Godulę** i **Ryszarda Pluchę** (Formuła

Siniarscy i ich samochody.



Działalność



Adam (z lewej) i Robert Polak (ojciec i syn) po zwycięstwie w rallycrossie w Słomczynie.

Estonia), **Slavko Umicevicia** (Honda CRX), **Adama Majewskiego** (Fiat Cinquecento Sporting) oraz **Marka Gąseckiego** (Fiat Cinquecento).

Również w rallycrossie zdobyto parę tytułów. Wicemistrzami Polski zostali: **Jacek Chojnacki** (Polski Fiat 126p), **Roman Panek** (Polski Fiat 126p), **Paweł Kałuża** (Fiat Cinquecento) i **Robert Polak** (Ford Fiesta). Tytuły II wicemistrzów zdobyli: **Piotr Radtke** (Polski Fiat 126p), **Grzegorz Carzasty** (Polski Fiat 126p) i **Adam Polak** (Toyota Celica). **Bartłomiej Lewandowski** i **Tomasz Bartoś** ścigali się „Maluchami”, **Piotr Chodzeń** – Toyotą Corollą, a **Andrzej Grigorjew** ponownie Polskim Fiatem 125p. Škodami Felicia jeździli **Janusz Siniarski** i **Cezary Zaleski**. Pewnego rodzaju sensacją był powrót na tory Škodą 136 **Andrzeja Siniarskiego**, ojca **Janusza Siniarskiego**.

Zagraniczne występy w roku 1997 tradycyjnie rozpoczął Rajd Monte Carlo. Na starcie po raz kolejny w fabrycznym zespole Fiata tym razem stanęli **Mariusz Ficoń** z **Jackiem Sciąńskim**. Niestety, wypadek na trasie rajdu uniemożliwił im dotarcie do mety.

Jeszcze przed oficjalnym rozpoczęciem sezonu sportowego było wiadomo, że załoga: **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski**, po zawarciu korzystnej umowy z angielską firmą Prodrive, będzie jeździła samochodem Subaru Impreza 555. Głównym celem startów było zdobycie tytułu mistrza Europy, starty w kraju zeszyły na dalszy plan.

Pierwszym występem był Rajd El Corte Ingles, ze startem i metą w Las Palmas, stolicy Wysp Kanaryjskich. Pomimo niewłaściwych opon (zbyt miękkie) i poznawania samochodu dopiero podczas rajdu, Polacy jechali znacznie szybciej niż rok wcześniej. 6. miejsce i 120 pkt. do klasyfikacji mistrzostw było satysfakcjonujące. Specyficzne trasy Rajdu Piancavallo od lat były zbyt wymagające dla obcokrajowców. 5. miejsce, które zajęła polska załoga we Włoszech, było wydarzeniem – rzadko komu, poza znającymi te trasy Włochami, udaje się dojechać na tak wysokiej pozycji! W Rajdzie Zlatni **Maciej Wisławski**

startował wcześniej sześciokrotnie, **Hołowczyc** – trzykrotnie. Po przejechaniu 1160 km, w tym 320 km odcinków specjalnych, **Hołowczyc** z **Wisławskim** wygrali rajd z przewagą 3 min i 30 sek. nad **Zenere** i ponad 6 min nad **Isikiem**. Z 31 OS-ów Polacy okazali się najlepsi aż na 27, co najlepiej świadczy o ich przewadze nad konkurentami.

Po Rajdzie Polski, który notabene przegrali z **Januszem Kuli-giem** (Renault Megane Maxi), przyszła kolej na Rajd Deutschland. 3. miejsce **Hołowczyc** i **Wisławskiego** przyćmiła tragedia – wypadek rajdowego Subaru **Armina Kremera** w którym zginął jego pilot. W kolejnej imprezie liczonej do mistrzostw Europy – Rallye Vinho da Madeira – **Krzysztof** i **Maciek** chcieli zdobyć co najmniej 100–160 punktów. Od początku Polakom jechało się nie najlepiej. Dały o sobie znać braki w znajomości trasy, a do tego jeszcze pojawiła się drobna niesprawność hamulców. Ostatecznie ukończyli rajd na 11. miejscu, nie zdobywając żadnych punktów. Powetowali sobie niepowodzenie w szutrowym Rajdzie Elpa w Grecji, który wygrali zdecydowanie. Sukces przypieczętowali, zwyciężając w Rajdzie Cypru. Nie mieli tam godnych siebie konkurentów – wygrywając kolejne odcinki specjalne, wielokrotnie poprawiali czasy przejazdów osiągnięte w ubiegłym roku przez nie byle jakiego kierowcę, bo **Armina Schwarza** w fabrycznej Toyocie Celica GT4. Tytuł mistrzów Europy, po raz pierwszy od niemal 30 lat, powrócił do Polski. Na rampie polał się oczywiście szampan, odegrano „Mazurka Dąbrowskiego”. Była radość i wzruszenie.

„Holek” wystartował jeszcze w Rajdzie Anglii RAC, ale miał tam jeden z najpoważniejszych wypadków w karierze.

W rajdach **Jacek Sikora** zwyciężył w Pucharze Fiata Cinquecento Sporting, a **Damian Jurczak** z **Markiem Grabcem** zajęli 3. miejsce. W klasyfikacji grupy N **Robert Herba** został wicemistrzem Polski (Mitsubishi Lancer Evo V – 4. miejsce w rajdach: Zimowym, Wisły i Krakowskim, 5. – w Rajdzie Elmot i Warszawskim, 6. – w Kormoranie). **Tomasz Ratajczak** i **Mariusz Sobczak** (Seat Ibiza) zostali II wicemistrzami Polski w swojej klasie.

## Działalność

Andrzej Grigorjew  
w samochodzie VW Golf.



Podczas sześciu rozegranych eliminacji, na podium w swoich klasach stawali: **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** (Škoda Favorit i Felicia – 1. Miejsce w Rajdzie Zimowym, 2. – w Kormoranie, 3. – w Warszawskim). W Rajdzie Kormoran klasę wygrali **Krzysztof Wołkowyski** i **Tomasz Twardowski** (Honda Civic). 2. miejsce w Rajdzie Warszawskim zajęli **Jacek Jerschina** i **Andrzej Białowąg** (Peugeot 106), a 3. w Rajdzie Zimowym – **Andrzej Kopestyński** i **Mieczysław Kacprzycki** (Toyota Starlet). Kilkakrotnie na podium stawali również **Waldemar Malinowski** i **Piotr Trzaskowski** (Opel Astra GSI – 3. miejsce w rajdach: Zimowym, Warszawskim i Wisty, 2. – w Karkonoskim z **Andrzejem Grigorjewem**).

W wyścigach płaskich **Andrzej Godula** (Easter) został mistrzem Polski, a **Andrzej Dziurka** – I wicemistrzem (Alfa Romeo 155). W górach **Tomasz Mikołajczyk** (Ford Escort Cosworth RS) zajął 3. miejsce, a **Maciej Tomaszewski** rozpoczął starty Renaultem Megane Coupe. W rallycrossie **Adam Polak** (Toyota Celica) po raz kolejny został mistrzem Polski, **Piotr Radtke** (Polski Fiat 126p) – I wicemistrzem, a **Grzegorz Carzasty** (Polski Fiat 126p) – II wicemistrzem Polski.

Bliscy zdobycia tytułów byli też inni zawodnicy klubowi: **Roman Panek** (Polski Fiat 126p), **Bartłomiej Lewandowski** (Polski Fiat 126p), **Arkadiusz Leszek** (Polski Fiat 126p), **Tomasz Nowak** (Fiat Cinquecento), **Tomasz Carzasty** (Fiat Cinquecento), **Mikołaj Otto** (Honda CRX), **Andrzej Grigorjew** (VW Golf), **Robert Polak** (Ford Fiesta) i **Janusz Siniarski** (Škoda Felicia).

Międzynarodowy sezon rajdowy 1998 roku rozpoczął się od pierwszej eliminacji mistrzostw świata, Rajdu Monte Carlo. W 66. edycji tej imprezy wystartowała ponad setka zawodników. Wśród nich były dwie załogi polskie: **Leszek Kuzaj** z **Maciejem Baranem** w Mitsubishi Lancer Evo III oraz **Marcin Turski** z **Jackiem Scięńskim** w fabrycznym Fiacie Cinquecento Sporting Abarth. Niestety, na skutek wypadków żadna nie dojechała do mety.

W Rajdzie Portugalii na starcie pojawiły się dwie załogi z Polski: **Leszek Kuzaj** z **Krzysztofem Gęborysem** (Mitsubishi Lancer Evo III) i **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** (Su-

baru Impreza 555), biorący udział w nowej rywalizacji – Pucharze FIA zespołów niefabrycznych. W bardzo silnej obsadzie dobrze spisywała się załoga **Hołowczyc–Wisławski**. Osiągnęli oni metę rajdu na 10. miejscu w klasyfikacji generalnej. Zespół wystartował następnie w asfaltowym Rajdzie Katalonii. Plan został wykonany – znaleźli się na mecie, zajmując 13. miejsce.

W Polsce rozpoczął się Rajd Elmot, a kierowcy zainteresowani mistrzostwami świata pojechali do Argentyny. W Ameryce Południowej znowu spotkali się **Krzysztof Hołowczyc** i **Leszek Kuzaj** w odbudowanym Mitsubishi Lancerze Evo III. **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** zajęli 7. miejsce i wygrali rywalizację w ramach Pucharu Zespołów FIA. Po rajdzie Argentyny z dorobkiem 20 pkt. zespół zajmował 2. miejsce w klasyfikacji. Nie poprawili już dorobku – we włoskim Rajdzie San Remo

Janusz Siniarski często  
reprezentował barwy AP.



## Działalność

sklasyfikowany w tym momencie na 15. pozycji **Hołowczyc** wypadł z trasy, uszkadzając samochód.

W 1999 roku wystartował Rajdowy Puchar Peugeot. Zawodnicy startowali samochodem 106 Rally i sklasyfikowani byli zarówno w cyklu (gdzie walczyli o cenne nagrody), jak i mistrzostwach Polski w klasie markowej. 2. miejsce w rywalizacji zajęli **Krzysztof Koczur i Ryszard Ciupka**. W Pucharze Fiata Seicento Sporting mistrzami Polski zostali **Damian Jurczak i Marek Grabiec**. **Maciej Woda i Bartłomiej Sitek** zajęli 2. miejsce. **Jarosław Olak, Aleksander Raczyński, Jarosław Wal, Adam Dzitko i Mirosław Dudzik** zostali sklasyfikowani w pierwszej piętnastce cyklu.

W rajdach mistrzami Polski w swoich klasach zostali też **Robert Herba i Jacek Jerschina**, a I wicemistrzem – **Tomasz Kochański**.

W wyścigach płaskich mistrzostwo Polski zdobyli: **Andrzej Godula** oraz **Andrzej Dziurka**, który swoją Alfą 155 stanął na najwyższym podium również w wyścigach górskich.

gatsze plany startowe przedstawił nowy zespół rajdowy Turning Point. **Krzysztof Hołowczyc** w roli kierowcy i **Jean-Marc Fortin** na zwolnionym przez **Macieja Wisławskiego** prawym fotelu, mieli walczyć o jak najlepszy wynik w światowym Pucharze FIA zespołów pozafabrycznych. Pierwszy start samochodem Subaru Impreza WRC w Rajdzie Szwecji można uznać za udany, załoga zajęła 15. miejsce w klasyfikacji generalnej i objęła prowadzenie w cyklu. Występ w Rajdzie Portugalii zakończył się wypadkiem na trzecim odcinku i na tym (poza udziałem w rajdzie Network Q) międzynarodowe rajdowe starty **Krzysztofa Hołowczycy** praktycznie się zakończyły. Gościnnie „Hołek” wystartował na Hungaroringu w Pucharze Porsche i w Wyścigu Mistrzów na Gran Canarii, kończącym sezon rajdowy. Nie odniósł tam jednak spektakularnych sukcesów.

Kolejny sezon bez żadnych sukcesów miał na swoim koncie zawodnik wyścigowy **Jarosław Wierczuk**. Mimo patronatu prezydenta RP i dużych możliwości finansowych, nie osiągnął on satysfakcjonujących wyników. **Wierczuk** jeździł we włoskim



Załoga Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin (Subaru) odnosiła znaczące sukcesy rajdowe.

W rallycrossie swoje ubiegłoroczne sukcesy powtórzyli **Piotr Radtke i Adam Polak**, ponownie sięgając po szarfy mistrzów Polski. **Janusz Siniarski** (Škoda Felicia) został I wicemistrzem, a **Tomasz Nowak** (Fiat Cinquecento) – II wicemistrzem. Na torze debiutowali: **Jarosław Karczmarzyk, Tomasz Bartoś, Paweł Pluciński** (Polskie Fiaty 126p), **Zygmunt Stanek** (Seat) i **Adam Kornacki** (Peugeot 205 GTI).

Na arenie międzynarodowej Polacy nie błysnęli. Najwięcej radości dostarczył zawodnik kartingowy **Robert Kubica**, który też był przez krótki okres członkiem AP. W pięknym stylu zdobył tytuły mistrzowskie Włoch i Niemiec, był bardzo bliski zdobycia championatu kontynentu.

Mistrzowie Polski i zdobywcy rajdowego Pucharu Fiata: **Jacek Sikora i Marek Karczmarek** otrzymali kolejną już w swojej karierze szansę startu w rajdzie Monte Carlo. Swoją udział zakończyli już, niestety, na pierwszym odcinku specjalnym. Najbo-

zespole Durango samochodem Lola – Zytec F-3000, startując w wyścigowych mistrzostwach Włoch Formuły 3000.

W latach 1996–2000 Komisja Sportu Samochodowego Automobilklubu Polski działała w składzie: **Bogusław Piekarski** (przewodniczący), **Katarzyna Kulhawik** (sekretarz) oraz **Romuald Chałas, Roman Gładkowski, Arkadiusz Sąsara, Andrzej Karaczun, Janusz Hancke, Stanisław Zajec i Ryszard Żyszkowski** (członkowie). Wiceprezesem zarządu klubu ds. sportów samochodowych w tym czasie był **Longin Bielak**. W trakcie kadencji na miejsce **Romualda Chałasa**, który został wybrany przewodniczącym Głównej Komisji Sportów Samochodowych PZM, do komisji dokooptowano **Zdzisława Siwińskiego**. Z komisją ściśle współpracowali aktywnie działający w PZM **Jacek Bartoś i Janusz Szczęśniak**, zaś w Zarządzie Okręgowym udzielali się **Ryszard Żyszkowski, Arkadiusz Sąsara i Janusz Hancke**.

## Działalność

Robert Herba i Jacek Rathe (Mitsubishi) byli II wicemistrzami Polski.



Sezon'2000 obfitował w wiele nowości. W rajdach po raz pierwszy wystartował Puchar Daewoo Lanosa oraz zorganizowano II ligę rajdową – Puchar PZM, w którym młodzi kierowcy mogli zdobywać punkty do licencji międzynarodowej. Utworzony został również Puchar Alfa Romeo 156. Mistrzem Polski w Pucharze Lanosa został **Jacek Sikora**, a II wicemistrzem – **Dariusz Solarski**. **Andrzej Splawa–Neyman** po odstępstwach regulaminowych został zdyskwalifikowany i wykluczony z Pucharu, zdobył jednak... tytuł mistrza Polski w klasie Lanosa.

Najwyższe miejsca na podium wywalczyli też w swoich klasach: **Damian Jurczak** i **Marek Grabiec** (Fiat Seicento Kit Car – podczas Rajdu Wisły pilotem był **Tomasz Ochman**) oraz **Magdalena Cieślik** i **Magdalena Lukas** (Fiat Seicento Sporting). **Tomasz Ratajczak** i **Mariusz Sobczak** (VW Golf GTI) zajęli 2. miejsce w swojej klasie, jednak bez tytułu. W Pucharze Seicento mistrzostwo Polski zdobyli **Maciej Lubiak** i **Michał Karłowski**. II wicemistrzami zostali **Aleksander Raczyński** i **Łukasz Godula**. **Krzysztof Baranowski** zajął 8., **Jarosław Wal**

– 9., a **Piotr Krotoszyński** i **Damian Kinda** – 19. miejsce. Tytułami II wicemistrzów mogli się także pochwalić **Adam Dzitko** i **Paweł Młoczek** (Opel Astra GSI).

Również II wicemistrzami Polski, ale w klasyfikacji generalnej, zostali **Robert Herba** i **Jacek Rathe** (Seat Cordoba WRC). W pierwszej dziesiątce „generalki” często znajdował się **Cezary Fuchs** w Toyocie Celice GT4 (3. miejsce w Rajdzie Wisły, 4. – w Rajdzie Elmot, 6. – w Warszawskim, 8. – w Karkonoskim, 10. – w rajdach Kormoran i Polskim), którego pilotowali **Jakub Jankowski**, **Maciej Maciejewski** i **Marek Gabrielski**. W Rajdzie Wisły **Paweł Zych** i **Iwona Kaliwoda** (Fiat Seicento Sporting) zajęli 2. miejsce w klasie, a w Pucharze Peugeota 106 Rally **Maciej Woda** i **Bartłomiej Sitek** uplasowali się na 5. miejscu. **Michał Nowosiadły** i **Bartłomiej Boba** – na 7., a **Dariusz Chudobiński** i **Przemysław Szulc** – na 8.

W Rajdzie Rzeszowskim (niezaliczonym do klasyfikacji mistrzostw Polski) w Pucharze Lanosa 7. miejsce zajęli **Maciej Bocheński** i **Piotr Karniewicz**. Klubowe barwy reprezentowali

Mitsubishi damskiej załogi **Magdaleny Cieślik** i **Magdaleny Lukas** – Rajd Warszawski 2002 r. (Tor Stegny).



## Działalność





Tomasz Nowak (Fiat CC – model „bez drzwi”).

również **Tomasz Kochański** i **Jarosław Gawroński**, **Robert Kęпка** i **Bogusław Lepiarz** oraz **Bartłomiej Barancewicz** i **Bartosz Żabiński**.

W wyścigach płaskich mistrzem Polski został **Andrzej Dziurka** (Audi A4), a I wicemistrzem w Pucharze Alfa Romeo 156 – **Robert Kisiel**. W górach 2. miejsce zajął **Tomasz Mikołajczyk**. W rallycrossie nastąpiła powtórka z poprzedniego sezonu – szarfy mistrzowskie przypadły **Adamowi Polakowi** i **Piotrowi Radtke**. **Janusz Siniarski** tym razem stanął na niższym stopniu podium.

Swoje międzynarodowe starty w ostatnim sezonie tysiąclecia polscy kierowcy rozpoczęli od udziału w Rajdzie Szwecji. Za morze udali się **Krzysztof Hołowczyc** i **Jean-Marc Fortin** w Subaru Imprezie WRC zmodyfikowanej przez firmę Prodrive oraz **Tomasz Kuchar** z **Maciejem Szczepaniakiem** w Toyocie Celice GT4, wynajętej z JM Engineering Zlin. Obie polskie załogi osiągnęły metę: **Hołowczyc** zajął 16. miejsce w klasyfikacji generalnej i zwyciężył w klasyfikacji Pucharu FIA, **Kuchar** natomiast dojechał na 31. miejscu.

W 33. Rajdzie Portugalii **Krzysztof Hołowczyc** i **Jean-Marc Fortin** po urwaniu koła w Subaru wycofali się z rajdu.

W połowie maja **Hołowczyc** ze swoim belgijskim partnerem wybrali się na rajd do Argentyny. Od początku prowadzili w stawce załóg Pucharu FIA i po pierwszym odcinku zajmowali 13. miejsce w klasyfikacji generalnej. Na trzecim OS-ie urwali kolumnę amortyzatora wraz z kołem i do strefy serwisowej (ponad 40 km) **Fortin** jechał w... bagażniku. W serwisie samochód został naprawiony, a **Hołowczyc** dalej jechał wyśmienicie – z ostatniej, 74. pozycji awansował na 23. Ostatecznie awaria elektroniki w Subaru na starcie 17. OS-u wykluczyła załogę z rajdu. Także w Rajdzie Akropolis awarie samochodu wyeliminowały polsko-belgijski duet z walki i marzenia o zwycięstwie w Pucharze FIA były coraz mniej realne.

Wszystko zależało od wyników uzyskanych w Rajdzie Cypru, włączonym do klasyfikacji mistrzostw świata w miejsce Rajdu Chin. Na wyspie Afrodyty w 1997 roku **Krzysztof Hołowczyc** zwycięstwem zakończył walkę o tytuł mistrza Europy. Trasy

pozostały te same, samochód również, chociaż w znacznie lepszej wersji. Wszystko wskazywało na to, że **Hołowczyc** nie tylko ma szansę zostać zwycięzcą w stawce FIA Teams Cup, ale również może powalczyć z kierowcami fabrycznymi. Tymczasem metę lotną pierwszej próby Subaru **Hołowczyc** minęło... na dachu. Po postawieniu auta na koła załoga pojechała dalej, ale musiała się poddać na dziewiątym OS-ie. Start w Rajdzie Wielkiej Brytanii nie miał w tej sytuacji większego znaczenia dla miejsca Polaków w klasyfikacji FIA Teams Cup.

Swoich sił w nowej serii wyścigów Euro STC postanowił spróbować **Andrzej Dziurka**. W Audi A4 najlepszy wynik (9. miejsce) osiągnął na torze Mugello we Włoszech. Na austriackim A1-Ring był dziesiąty i dwunasty, na Hungaroringu – dwunasty, we włoskiej Imoli – trzynasty, a w Monzie – piętnasty.

## NOWY WIEK W MOCNIEJSZYCH SAMOCHODACH (2001–2008)

W pierwszym roku nowego wieku największym wydarzeniem było zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Rajdu Rzeszowskiego damskiej załogi – ubiegłorocznych mistrzyń Polski w klasie – **Magdaleny Cieślik** i **Magdaleny Lukas** (Mitsubishi Lancer Evo VI).

**Damian Jurczak** i **Ryszard Ciupka** przesiedli się do mocniejszego Fiata Punto Kit Car i ukończyli sezon z tytułem II wicemistrzów Polski. **Tomasz Ratajczak** i **Mariusz Sobczak** wywalczyli tytuł I wicemistrzów Polski. **Krzysztof Szumowski** i **Piotr Zochniak** zaprezentowali nowość na rajdowych trasach – Daewoo Nubirę.

W Pucharze Peugeotota 106 Rally mistrzami Polski zostali **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko**, pomimo że **Michał Nowosiadły** i **Bartłomiej Boba** wygrali rajdy Krakowski i Kormoran, a na Elmocie zajęli 2. miejsce.

W Pucharze Lanosa triumf święcili **Andrzej Sptawa-Neyman** i **Paweł Żak**, drudzy byli **Jacek Sikora** i **Marek Kaczmarek**. Na dalszych miejscach sklasyfikowani zostali

## Działalność

Robert Kubica podczas wizyty w Warszawie w 2007 r.



**Adam Dzitko** i **Jarosław Olak** (wygrali klasę na Rajdzie Elmot) oraz **Krzysztof Koczur** i **Michał Żelazko**.

W Pucharze Seicento Sporting wystartowali **Jacek Stroński** i **Tomasz Króliczek**, **Piotr Krotoszyński** i **Przemysław Konopacki** oraz **Paweł Zych** i **Iwona Kaliwoda**. W Pucharze PZM swoją Hondą Civic dobre wyniki odnotowali **Tomasz Gralicki** i **Bartosz Żabiński**.

W wyścigowym Pucharze Alfa Romeo 156 triumfował **Robert Kisiel**. Dobrze spisywali się też **Maciej Tomaszewski**, **Cezary Czub** i debiutant – syn prezesa AP **Marka Barańskiego** – **Michał Barański**. W Pucharze M+M najlepszy był **Mirosław „Kuba” Gąsecki**. Na drugim miejscu podium stanęli **Jakub Wysocki** (Fiat Seicento) i **Maciej Ptak** (Honda Integra). Tytuł II wicemistrza zdobył natomiast **Piotr Zaleski** (BMW M3). Fiatami Cinquecento Sporting ścigali się również debiutanci **Kamil Zadolny** i **Grzegorz Sieczkowski**.

W rallycrossie mistrzem Polski ponownie został **Adam Polak** (Toyota Celica GT4). Mistrzostwo Polski zdobył również **Janusz Siniarski** (Škoda Felicia). **Tomasz Nowak** (Fiat Cinquecento) został wicemistrzem, a **Andrzej Grigorjew** – II wicemistrzem Polski.

Za granicą nasi zawodnicy rajdowi pokazywali się rzadko i nie błyszczeli wysoką formą. W słynnym rajdzie Paryż – Dakar po raz pierwszy od wielu lat na starcie oprócz motocyklistów stanęli kierowcy samochodu Toyota Land Cruiser: **Andrzej Dziurka** i **Maciej Stańco**. Po kłopotach z samochodem ukończyli oni tę niezwykle trudną imprezę na 35. miejscu w klasyfikacji generalnej i na 3. – w Pucharze Toyoty.

Poziom polskich wyścigów można było ocenić na podstawie występów „eksportowych” kierowców na światowej scenie. Coraz lepsze wyniki uzyskiwał debiutant w sporcie samochodowym **Robert Kubica**. 2. miejsce w rundzie Pucharu Europy

Jarosław Wierczuk – marzył o Formule 1.



## Działalność

Formuły Renault to wynik, który wzbudził respekt i uznanie. Drugi Polak we francuskiej formule (po **Marcinie Filipowiczu**) latem otrzymał nowych mechaników w RC Motorsport i awansował do czołówki pucharu Europy, choć tworzyli ją znacznie bardziej doświadczeni zawodnicy. Pod koniec sezonu biały Tatuus z numerem 36 seryjnie bił rekordy toru, a dwunastodniowy pobyt na Autodromo Fernanda Pires da Silva w Estoril przyniósł 16-latkowi pierwsze w samochodowej karierze miejsce na podium.

Wykorzystując wolne terminy w rozgrywkach Eurocup, **Robert Kubica** zaliczył pięć rund, czyli połowę mistrzostw Włoch, a także Spa Euro Race, w którym odpadł z 5. pozycji. Podczas Campionato Italiano polski rodzynek piął się w górę: 24. w Vallelunga, 15. w Monzie, 8. w Misano, wreszcie 3. w Estoril. W wynikach końcowych Mistrzostw Włoch Formuły Renault **Robert Kubica** sklasyfikowany został na 12. miejscu.

**Jarosław Wierczuk** zwolnił w czerwcu mieszkanie pod górą Fuji, opuszczając zespół DoCoMo Dandelion po uzyskaniu

szybkiej na Nürburgringu, co zakończyło się ciężkim wypadkiem w kwalifikacjach. Poobijany kierowca wsiadł po dwóch dniach do odbudowanego samochodu, a punkty za 15. miejsce zamknęły jego dorobek w V8 STAR.

W sześciogodzinnym wyścigu Epilog 2001 na torze w Brnie **Piotr Soja** wraz z **Maciejem Tomaszewskim** zajęli 3. miejsce w klasie i 28. w „generalce”.

W 2002 roku chyba największymi gwiazdami klubu byli **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski**, którzy swoim Mitsubishi Lancerem szaleli na OS-ach rajdów zaliczanych do Pucharu PZM. Wygrali rajdy: Ziemi Lubelskiej, Bałtyku, Preem i Festiwalowy, w Nikonie zajęli 2. miejsce. **Marcin Sienkiewicz** i **Marcin Szostak** (Peugeot 106) wygrali Rajd Śnieżki.

W Pucharze PZM swoich sił próbowali: **Wojciech Czepiel** i **Adam Miron**, **Majka Szpotańska** i **Marcin Miłkowski**, **Rafał Strzelecki** i **Arkadiusz Leszek**, **Paweł Bielak** i **Błażej Matusiak** (wszyscy w Fiatach Cinquecento i Seicento Sporting), **Tomasz Bartoś** i **Paweł Cano** (Peugeot 106), **P. Smosarski** i **D. Cichowiec**



Piotr Maciejewski i Piotr Kowalski (Mitsubishi) też startowali w barwach AP.

ostatniego czasu w kwalifikacjach do czwartej rundy na torze Fuji. Wizytówką **Wierczuka** pozostało 13. miejsce w Mine Circuit oraz 14. w Suzuce. Zamiast pozwolić mu na dokończenie drugiego sezonu w Japonii, postanowiono zaoszczędzić środki na testy w F1. Umowa z agencją Williego Webera zakładała sześć dni jazd w którymś z zespołów (poza Minardi), pod warunkiem wpłacenia miliona dolarów plus 20-procentowej prowizji dla Webera.

**Andrzej Dziurka**, spieszony w maju po rozstaniu z JAG Racing Teamem, uznał za błąd przejście z kategorii superturystycznej do V8 STAR, europejskiej wersji NASCAR. Zamiast wsiadnąć do 450-konnego Jaguara S, należało pozostać w Audi A4 i nadal ścigać się w serii, która zyskała status mistrzostw Europy. Brak sponsorów i atrakcyjna pula nagród finansowych spowodowały wyjątkową presję wyniku w ekipie **Andrzeja Grajewskiego**. **Dziurka**, uczący się nie tylko samochodu, ale i torów, nie uczestniczył w testach przed sezonem, bowiem „Jaga” ledwo zdążyło złożyć na pierwszą eliminację w Oschersleben. Na saksońskim obiekcie jedenasty, w Lausitz dziesiąty, spróbował pojechać trochę

(Suzuki Swift), **Piotr Marciniak** i **Bartosz Żabiński**, **Piotr Bulkowski** i **Paweł Bulkowski** (Ople Astra).

W Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski mistrzowskie szarfy w klasie wywalczyli **Tomasz Ratajczak** i **Damian Paliga** (VW Golf GTI), 2. miejsca (bez tytułów) zajęli: **Piotr Krotoszyński** i **Tomasz Chmiel** (VW Polo) oraz **Paweł Stefanicki** (także VW Polo).

W Pucharze Peugeota (model 206 XS) na najwyższym stopniu podium stanęli **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko**. Jeździli w nim również **Łukasz Szterleja** i **Marek Lisicki**, **Jacek Stroński** i **Tomasz Króliczek**, **Michał Nowosiadły** oraz **Andrzej Splawa-Neyman** i **Bartosz Tumidajski**. W kilku rundach RSMP startowali również: **Maciej Kucharczyk** i **Andrzej Kucharczyk** (Honda Civic), **Cezary Piekarski** i **Michał Rosiak** oraz **Jarosław Hebzda** i **Rafał Rzemień** (obie załogi w Oplach Astra). 6. miejsce w swojej klasie zajęli **Paweł Zych** i **Grzegorz Gołda** (Fiat Seicento Sporting). Na prawy fotel do **Leszka Kuzaja** wsiadła **Magdalena Cieślik** (Subaru Impreza WRC).

## Działalność



W Pucharze Alfa Romeo 156 **Robert Kisiel** zdobył tytuł wicemistrza Polski, **Cezary Czub** był ósmy, **Rafał Rulski** – dziewiąty, a **Maciej Tomaszewski** – dziesiąty. W klasie Grand Prix **Piotr Zaleski** (BMW M3) został wicemistrzem, a **Cezary Czub** samochodem formuły Estonia był piąty.

W górach pojedyncze starty odnotowali: **Robert Kisiel** (Mitsubishi Lancer Evo VI), **Krzysztof Szumowski** (VW Golf GTI) oraz **Adam Kornacki** (Peugeot 205 GTI).

W rallycrossie **Janusz Siniarski** (Škoda Felicia) został mistrzem Polski, **Andrzej Grigorjew** (VW Golf) II wicemistrzem, a **Andrzej Kalitowicz** (Ford Escort Cosworth RS) zajął 4. miejsce.

Dużo radości dostarczyli kibicom uczestniczący w Rajdzie Arras–Dakar **Martyna Wojciechowska** z **Jarkiem Kazbukiem** w Toyocie Land Cruiser 95 STD. Przekopali się oni przez Saharę i osiągnęli Dakar (rzadkość u debiutantów!) na 44. miejscu. Drugą naszą załogę: **Łukasza Komornickiego** i **Rafała Martona** zmogła awaria w momencie, gdy prowadzili w Pucharze Toyoty.

Niestety, nie obyło się bez tragedii. Podczas Rajdu Krakowskiego na skutek wypadnięcia z trasy Renault Clio zginął pilot **Macieja Lubiaka** – **Bartłomiej Sitek**.

Kilka miesięcy później, w czasie Rajdu Warszawskiego w kolejnym wypadku śmierć poniósł pilot **Andrzeja Splawy–Nejmana** – **Rafał Stodułka**. Był to jego pierwszy poważny start w karierze, a pojechał na niego... w nagrodę za pomoc okazaną kierowcy podczas sezonu (był mechanikiem Nejmana).

W sezonie 2003 wielu zawodników przesiadło się do mniejszych samochodów. **Maciej Lubiak** swoje Renault Clio zamienił na Mitsubishi Lancer Evo V, a na fotelu pilota zasiadł jego ojciec chrzestny – **Maciej Wisławski**. Decyzja okazała się trafna – zostali II wicemistrzami w grupie N.

Tytuły mistrzowskie zdobyli: **Tomasz Ratajczak** i **Damian Paliga** (VW Golf GTI), **Piotr Wypych** i **Majka Szpotańska** (Citroën Saxo) oraz **Paweł Stefanicki** i **Karol Żurek** (VW Polo).

Pierwsze miejsca zajęli również **Krzysztof Szumowski** (VW Golf GTI i Daewoo Nubira) i **Marcin Sienkiewicz** (VW Polo), jednak w ich klasach startowało zbyt mało załóg, by przyznać tytuły.

**Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Ford Focus WRC) zajęli 3. miejsce w Rajdzie Kormoran i 10. w Rajdzie Polski. **Cezary Piekarski** i **Michał Rosiak** (Opel Astra GSI) byli drudzy w klasie w Rajdzie Kormoran. **Piotrowie Maciejewski** i **Kowalski** (Mitsubishi Lancer Evo VI) w rajdach: Wisły, Rzeszowskim i Warszawskim osiągnęli metę odpowiednio na 4., 8. i 9. miejscu w klasyfikacji generalnej. **Dariusz Grudniewski** i **Tomasz Ziarko** po przesiadce z Lanosa do Peugeota 306 S16 dwukrotnie byli trzeci – w rajdach: Rzeszowskim i Śląskim. W klasie Super 1600 **Damian Jurczak** i **Ryszard Ciupka** (Fiat Punto S 1600) zostali wicemistrzami Polski. Za nimi, z tytułem II wicemistrzów sklasyfikowani zostali **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko** (Opel Corsa S 1600 i Peugeot 206 S 1600).

Starty kultową Lancią Delta Integrale rozpoczęli **Fabio Ghizzi** i **Piotr Namysłowski**, a Renault Clio – **Stefan Karnabal** i **Tomasz Pędzikiewicz**. W Pucharze Peugeota pozostali **Michał Nowosiadły** i **Sebastian Rozwadowski** oraz **Andrzej Splawa–Neyman** i **Bogusław Tumidajski**.

W Pucharze PZM debiutowali **Filip Nivette** i **Rajmund Biniszewski** (Opel Astra – 2. miejsce w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Sudeckim i 3. w Rajdzie Ziemi Lubelskiej) oraz **Jakub Koźmiński** i **Krzysztof Maskalan** (Peugeot 106 – 3. miejsce w klasie w Rajdzie Ziemi Lubelskiej). **Paweł Bielak** i **Błażej Matusiak** (Fiat Cinquecento Sporting) zwyciężyli w swojej klasie w Rajdzie Ziemi Lubelskiej i zajęli 3. miejsce w Rajdzie Festiwalowym. Na OS-ach pojawili się również: **Przemysław Dwulat** i **Tomasz Kosiński** (Citroën Saxo) oraz **Paweł Kastyak** i **Marcin Jastrzębski** (Fiat Cinquecento Sporting). W rajdzie Ziemi Lubelskiej zespół Automobilklubu Polski zajął 2. miejsce.

## Działalność

W Pucharze Alfa Romeo 156 **Robert Kisiel** ponownie został wicemistrzem Polski. Alfami – zarówno w pucharze, jak i w górach – ścigali się też: **Piotr Kaźmierczak**, **Jakub Wysocki** i **Kamil Zadolny**.

Pod górę Fiatami Seicento Sporting wjeżdżali **Arkadiusz Leszek** i **Michał Józkowicz**. Mistrzem Polski w swojej klasie został **Jarosław Hebzda** (Mitsubishi Lancer Evo VI).

W rallycrossie wicemistrzami Polski zostali **Andrzej Grigorjew** (VW Golf GTI) i **Robert Polak** (Toyota Celica GT4), a najniższy stopień podium zajął **Jarosław Karczmarzyk** (Polski Fiat 126p).

W 2004 roku **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Subaru Impreza) wygrali dobrze im znany Rajd Kormoran. **Maciej Lubiak** i **Maciej Wiślawski** (Mitsubishi Lancer Evo VII) trzykrotnie stawali na najniższym stopniu podium: w rajdach Elmot, Kormoran i Rzeszowskim. **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski** w Mitsubishi Carismie Evo VII dwukrotnie zajmowali 8. miejsce w klasyfikacji generalnej (rajdy: Elmot i Warszawski).

W swoich klasach triumfowali: **Marcin Mucha** i **Przemysław Bosek** (Peugeot 106 Maxi – Rajd Elmot), **Cezary Piekarski** i **Michał Rosiak** (Opel Astra – Rajd Elmot), **Łukasz Sztzerleja** i **Marek Lisicki** (Peugeot 206 XS – Rajd Nikon), **Dariusz Chudobiński** i **Przemysław Szulc** (Peugeot 206 XS – Rajd Polski) oraz **Michał Nowosiadły** i **Sebastian Rozwadowski** (Peugeot 206 XS – Rajd Kormoran). 2. miejsca zajmowali **Bartłomiej Czwartosz** i **Marcin Jastrzębski** (Citroën Saxo – Rajd Nikon), **Tomasz Bartoś** i **Paweł Cano** (Peugeot 106 – Rajd Warszawski) oraz **Ryszard Plucha** i **Kacper Pietrusiński** (Tavria – rajdy: Kormoran i Rzeszowski).

Mistrzostwo Polski zdobyli **Marcin Sienkiewicz** i **Marek Bała** (VW Polo). W Pucharze Peugeota po raz kolejny najwyższe trofeum zdobyli **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko**. Puchar PZM w klasyfikacji klubów zdobył Automobilklub Polski. W punktacji indywidualnej **Filip Nivette** zajął 2. miejsce.

Puchary za 3. miejsca w swoich klasach wywalczyli **Wojciech Karłowski** i **Patryk Lempke** (VW Polo – klasa N2) oraz **Paweł Bielak** (Peugeot 206 XS – klasa A6). **Filip Nivette** i **Marcin Jastrzębski** (Opel Astra OPC) wygrali w „generalce” Rajd Barbórki Cieszyńskiej. Również kilku innych zawodników w poszczególnych rajdach zaliczało podium, co umożliwiło zespołowi odniesienie sukcesu. Wśród nich byli: **Jakub Koźmiński** i **Piotr Giedrys** (Peugeot 106 – 3. miejsce w Rajdzie Ziemi Lubelskiej), **Grzegorz** i **Hubert Bonderowie** (Seat Ibiza – 3. miejsce w Rajdzie Bałtyku), **Jerzy Pająk** i **Krzysztof Niedbała** (Fiat Cinquecento Sporting – 3. miejsce w Rajdzie Ziemi Lubelskiej), **Robert Luty** i **Marek Sołtysiak** (Opel Astra – 3. miejsce w Rajdzie Mazowieckim) oraz **Adam Sobański** i **Krzysztof Niedbała** (Fiat Seicento Sporting – 3. miejsce w rajdach: Bałtyku i Agapit).

Nietypowy samochód jak na warunki rajdowe zaprezentował **Tadeusz Radzymiński**. Swoim Saabem 900 dwa razy był trzeci w klasie (rajdy: Ziemi Lubelskiej i Pokale). Co ciekawe, podczas każdego ze startów fotel pilota zajmował w szwedzkim aucie inny zawodnik: kolejno **Izabela Trybalska**, **Łukasz Szzymanek**, **Seweryn Sulma** i **Przemysław Janik**.

Blisko podium w Pucharze PZM byli: **Sebastian Trzaska** i **Piotr Zochniak** (Fiat Cinquecento Sporting – 4. miejsce w Rajdzie Ziemi Lubelskiej), **Rafał Strzelecki** i **Piotr Sączuk** (Peugeot 106 – 4. miejsce w Rajdzie Mazowieckim) oraz **Hubert Frankowski** i **Paweł Trela** (Toyota Corolla – 4. miejsce w Rajdzie Agapit), **Paweł Kastyak** i **Adam Miron** (Fiat Cinquecento – 5. miejsce w Rajdzie Bałtyku). **Jakub Marcinkiewicz** i **Paweł Drahan** (Peugeot 106) zadebiutowali na rajdowych trasach, zajmując 8. miejsce w klasie w Rajdzie Agapit.

W Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski tytuł zdobył **Maciej Tomaszewski** (Alfa Romeo 156), który z powodzeniem startował też w górach, gdzie został wicemistrzem w klasie A-2000. 2. miejsce (bez tytułu) zajął **Mariusz Stec**, a 3. (również bez tytułu) – **Jarosław Hebzda** oraz **Fabio**



Sebastian Trzaska i Piotr Zochniak na Rajdzie Ziemi Lubelskiej.

## Działalność



Grzegorz Grąbczewski i Michał Karczewski startowali w Oplu Astra.

**Ghizzi, Piotr Namysłowski i Enrico Buscema** (Lancia Delta Integrale). **Piotr Kaźmierczak** był czwarty w zmaganiach Alfą Romeo 156 i siódmy formułą Estonia.

W wyścigach górskich **Jarosław Hebzda** (Mitsubishi Lancer Evo VII) zdobył tytuł mistrza Polski w grupie A, w klasyfikacji generalnej zajął 2. miejsce (bez tytułu). **Krzysztof Szumowski** (VW Golf) był trzeci, a **Piotr Kaźmierczak** (Alfa Romeo 156) – piąty. W rallycrossie mistrzem Polski został **Andrzej Grigorjew** (VW Golf), a wicemistrzem **Janusz Siniarski** (Škoda Fabia).

Wybrana na kadencję 2000–2004 Komisja Sportu Samochodowego AP rozpoczęła pracę w składzie: **Zdzisław Siwiński** (przewodniczący) oraz **Roman Gładkowski, Andrzej Grigorjew, Marek Jaczewski, Andrzej Król, Krzysztof Nowakowski, Edward Nowicki, Marek Pawłowski, Jacek Pietrusiewicz, Sylwester Ropielewski i Krzysztof Zieliński**. Pod koniec kadencji, po rezygnacji **Zdzisława Siwińskiego**, komisja zmieniła swojego przewodniczącego na **Marka Jaczewskiego**. Działania miały w dalszym ciągu charakter otwarty, dzięki czemu mogli w nich uczestniczyć wszyscy zainteresowani działalnością komisji. Za cały sport samochodowy w klubie odpowiadał wiceprezes ds. sportu, **Romuald Chałas**, któremu w 2004 roku powierzono funkcję prezesa Automobilklubu Polski.

W 2005 roku sukcesy święcili przede wszystkim przedstawiciele dyscypliny rajdowej. Klubowi zawodnicy odnieśli dwa zwycięstwa w klasyfikacji generalnej rund RSMP. **Krzysztof Hołowczyc i Łukasz Kurzeja** (Subaru Impreza WRX) wygrali Rajd Polski, a **Zbigniew Gabrys i Robert Hundla** (Mitsubishi Lancer Evo VIII) – Rajd Wawelski. 3. lokatę w Rajdzie Elmot zajęli **Maciej Lubiak i Maciej Wisławski** (Mitsubishi Lancer Evo VIII).

4. miejsca zajmowali: **Dariusz Chudobiński i Jarosław Olak** (Suzuki Ignis S 1600 – w rajdach: Elmot i Polskim), **Piotr Leoniec i Krzysztof Maskalan** (Peugeot 206 XS – w Rajdzie Warszawskim) oraz **Grzegorz Grąbczewski i Michał Karczewski** (Opel Astra – w Rajdzie Elmot).

Na 6. miejscach sklasyfikowani zostali: **Piotr Adamus i Magdalena Zacharko** (Peugeot 206 Super 1600 – w Rajdzie Nikon),

**Piotr Maciejewski i Piotr Kowalski** (Subaru Impreza STI – w Rajdzie Warszawskim) oraz **Tomasz Czopik i Łukasz Wroński** (Mitsubishi Lancer Evo VII – w Rajdzie Wawelskim). Podczas Rajdu Rzeszowskiego **Marcin Mucha i Łukasz Kurzeja** (Peugeot 106 Maxi) osiągnęli życiowy sukces – uplasowali się na 7. pozycji w klasyfikacji generalnej. **Tomasz Bartoś i Jagna Stankiewicz** (Peugeot 106 Rallye) wygrali swoją klasę N–1 w Rajdzie Warszawskim.

Mistrzem Polski w klasie A–5 swoją Tawrią został **Ryszard Plucha**. Pilotami jego byli: **Beata Balcerzak, Krzysztof Lemieszek i Bartosz Wiśniewski**. I wicemistrzami w klasie A–7 zostali **Wojciech Karłowski i Patryk Lempke** (Fiat Stilo i Renault Clio Sport), na niższym stopniu podium stanęli **Piotr Krotoszyński i Karina Siebielec** (Honda Civic Type R). II wicemistrzami Polski w F2 i klasie Super 1600 zostali **Piotr Adamus i Magdalena Zacharko** (Peugeot 206 Super 1600).

Również w Pucharze PZM zawodnicy AP zwyciężali w „generalce”. W Rajdzie Festiwalowym na najwyższym stopniu podium stanęli **Przemysław Janik i Wiktor Stanis** (Honda Civic). Puchar PZM w klasyfikacji generalnej i klasie N–3 wygrali jednak **Grzegorz i Hubert Bonderowie** (Renault Clio Sport), głównie po sukcesie na rajdach: Krakowskim, Zamkowym i Wawelskim. Ponadto **Robert Luty i Daria Dziwisz** (Opel Astra) okazali się najlepszymi w Zimowym Rajdzie Magurskim, a **Marcin Nivette i Kacper Pietrusiński** (Opel Astra OPC) – w Rajdzie Cieszyńskiej Barbórki. Tuż za podium, na 4. miejscu, w Rajdzie Mazowieckim znaleźli się **Bartosz Wiśniewski i Beata Balcerzak** (Peugeot 106 Rallye).

W klasach wygrywali: **Jakub Marcinkiewicz i Izabela Trybalska** (Peugeot 106 – w Rajdzie Cieszyńskiej Barbórki) oraz **Tomasz Kramarczyk i Michał Trela** (Fiat Cinquecento Sporting – w rajdach Strzebińskim i Wawelskim). 2. miejsca w klasach zajmowali: **Marcin Grzebieluch i Leszek Chłuda** (Peugeot 106

Sędzia sportów samochodowych Marek Jaczewski na Bemowie.



## Działalność

Rallye – w Rajdzie Krakowskim), **Rafał Maliński** i **Piotr Kapuścik** (Renault Megane Coupe – w Rajdzie Cieszyńskiej Barbórki) oraz **Wojciech Drabko** i **Marcin Gerlach** (VW Polo – w Rajdzie Krakowskim), zaś trzecie: **Paweł Bielak** i **Izabela Trybalska** (Peugeot 206 XS – w Rajdzie Zamkowym), **Tomasz Ostrowski** i **Mikołaj Sokół** (Fiat Cinquecento – w Rajdzie Mazowieckim), **Dariusz Witkowski** i **Sebastian Trzaska** (Fiat Cinquecento Sporting – w Rajdzie Cieszyńskiej Barbórki) oraz **Marcin** i **Paweł Skrzywanowie** (Fiat Cinquecento – w Rajdzie Zamkowym). Damska załoga – **Jagna Stankiewicz** i **Karina Siebielec** (Fiat Cinquecento Sporting) – dojechała do mety na 5. pozycji w klasie N-0 w Rajdzie Strzelińskim. Automobilklub Polski zdobył Puchar PZM w klasyfikacji klubowej.



Jacek Ptaszek (Toyota Corolla) zawodnik rallycrossowy AP.

W wyścigach górskich mistrzem Polski w grupie A został **Jarosław Hebzda** (Mitsubishi Lancer Evo VII), I wicemistrzem grupy N został **Piotr Kaźmierczak**, a II – **Maciej Tomaszewski** (obydwaj: Alfa Romeo 156). **Marcin Kiwak** zajął 2. miejsce w klasie A-2000. W rallycrossie **Andrzej Grigorjew** (Seat Ibiza) został I wicemistrzem Polski.

Rok 2006 nie był najlepszy dla zawodników Automobilklubu Polski. Na starcie poszczególnych zawodów zarówno w rajdach, jak i wyścigach w poszczególnych rundach pojawiała się coraz mniej reprezentantów klubu.

W nowo wprowadzonym w wyścigach Pucharze KIA Picanto wystartowało tylko dwóch zawodników: **Andrzej Splawa-Neyman** i **Bartosz Wiśniewski**.

W Rajdowych Mistrzostwach Polski najlepszy wynik osiągnęli **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko** (Peugeot 206 S 1600), którzy zdobyli tytuł I wicemistrzów Polski w klasie Super 1600.

W rajdach Nikon i Warszawskim **Maciej Lubiak** i **Maciej Wisławski** (Mitsubishi Lancer Evo IX) dojechali do mety na 2. miejscu w klasyfikacji generalnej. Swoje klasy wygrywali: **Robert Luty** i **Beata Balcerzak** (Opel Astra GSI – w Rajdzie Magurskim)

oraz **Marcin Grzebieluch** i **Leszek Chłuda** (Peugeot 106 Rallye – w Rajdzie Elmot). W Rajdzie Subaru bracia **Grzegorz** i **Hubert Bonderowie** (Renault Clio Ragnotti) zajęli 2. miejsce w klasie A-7. Na 3. pozycjach plasowali się: **Jakub Marcinkiewicz** i **Piotr Kowal** (Renault Clio Sport – w rajdach Magurskim i Rzeszowskim z **Pawłem Drahanem**), **Piotr Krotoszyński** i **Tomasz Chmiel** (Honda Civic Type R – w Rajdzie Elmot), **Grzegorz Grąbczewski** i **Michał Karczewski** (Ford Focus – w Rajdzie Warszawskim).

Po raz pierwszy na trasach rajdowych pojawił się nowy samochód VW Polo S 1600, który zaprezentowali **Marcin Mucha** i **Joanna Madej** (4. miejsce w Rajdzie Subaru). Na Rajdzie Nikon przesiedli się do Suzuki Ignis S 1600 i zajęli 3. miejsce. W czterech rajdach: Polski, Subaru, Rzeszowskim i Nikon **Krzysztof Szu-**

**mowski** (Ford Focus i VW Golf) dojeżdżał tuż za podium. Pilotowali go **Paweł Skrzywan**, **Paweł Trela** i **Piotr Zochniak**.

W rajdowym Pucharze PZM frekwencja była trochę lepsza. **Tomasz Kramarczyk** i **Michał Trela** (Opel Astra), wygrywając rajdy Krakowski i Kaszub, wywalczyli 2. miejsce w końcowej klasyfikacji. Z kolei **Grzegorz Grono** i **Małgorzata Kun** (Citroën Saxo), wygrywając klasę N-2 w rajdach Festiwalowym i Tyskim, uplasowali się na 3. miejscu w klasie. Na najwyższym stopniu podium w klasie N-0 w Rajdzie Mazowieckim stanęli **Dariusz Witkowski** i **Katarzyna Borek** (Fiat Seicento).

2. miejsca w swoich klasach w poszczególnych rundach zajmowali: **Krzysztof Dzyr** i **Piotr Bogdański** (Fiat Seicento Abarth – w Rajdzie Festiwalowym, klasa N-0), **Szymon Gospodarczyk** i **Paweł Skrzywan** (Fiat Cinquecento Sporting – w Rajdzie Magurskim, klasa N-0) oraz **Hubert Frankowski** i **Paweł Trela** (Toyota Corolla – w Rajdzie Kaszub, klasa A-6). W Rajdzie Mazowieckim na najniższym stopniu podium stanęli: **Paweł Zakrzewski** i **Szymon Gospodarczyk** (Fiat Seicento, klasa A-0) oraz **Bartłomiej Badowski** i **Kacper Żelechowski** (Fiat Seicento, klasa N-0).

## Działalność

Krzysztof Hołowczyc  
i Łukasz Kurzeja podczas  
Rajdu Orlen w 2007 r.



**Tomasz Ziarko i Bartosz Herban** (VW Golf – w Rajdzie Festiwalowym, klasa A-7), **Ireneusz Pleskot i Maciej Konarzewski** (Daewoo Lanos – w Rajdzie Kaszub, klasa N-2) oraz **Paweł Bielak i Piotr Kwiatkowski** (Peugeot 206 XS – w Rajdzie Subaru, klasa A-6) zajmowali 4. lokaty. Jedyna dama w zespole, **Jagna Stankiewicz, z Wojciechem Brejlakiem** (Fiat Cinquecento) dwukrotnie dojeżdżała na 5. miejscu w klasie N-0 (rajdy Mazowiecki i Strzeliński). **Ryszard Plucha** usiadł na prawym fotelu **Arkadiusza Nowikowa** (Opel Corsa), stawiającego pierwsze kroki na odcinkach specjalnych. Zespół klubowy zajął 2. miejsce w klasyfikacji zespołów Pucharu PZM.

W górach mistrzami Polski zostali **Zbigniew Gabryś** (Mitsubishi Lancer Evo VIII – grupa A) i **Marcin Kiwak** (Honda Integra – klasa A-2000). **Maciej Tomaszewski** (Alfa Romeo 156)

został I wicemistrzem w klasie N-2000. W rallycrossie **Jacek Ptaszek** (Toyota Corolla WRC) wywalczył szarżę mistrza w klasie 4, a **Andrzej Grigorjew** (Seat Ibiza) – wicemistrza w klasie 3.

W Rajdowych Mistrzostwach Polski 2007 nastąpiła istotna zmiana – w miejsce tradycyjnego Rajdu Warszawskiego zorganizowany został Rajd Orlen. Związane to było z pozyskaniem nowego strategicznego sponsora. Zawody z Warszawy i Ciechanowa przeniesione zostały do Płocka.

Spośród klubowych zawodników najwyższe notowania, pomimo sporadycznych startów, mieli **Krzysztof Hołowczyc i Łukasz Kurzeja** (Subaru Impreza), którzy dwa razy zajmowali 2. miejsce w klasyfikacji generalnej (rajdy Polski i Orlen). **Zbigniew Gabryś i Artur Natkaniec** (Mitsubishi Lancer Evo IX) wygrali Rajd Lotos Baltic.

Mariusz Królikowski  
startował w Górskich  
Samochodowych  
Mistrzostwach Polski  
w 2008 r.



## Działalność



**Maciej Lubiak** wsiadł do nowego samochodu Fiat Grande Punto S2000. Niestety, częste awarie pojazdu pozwoliły mu odnieść tylko jeden sukces (3. miejsce w Rajdzie Nikon). Zaciętą walkę o mistrzowskie podium toczyły w klasie A-6 dwie załogi w Citroënach C2 R2: **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski** oraz **Radosław Typa** i **Wojciech Żuk**. Zwycięsko z tego pojedynku wyszli ci pierwsi, zdobywając tytuł mistrzów Polski. Podczas Rajdu Polski formą błysnęli **Zbigniew Staniszewski** i **Bartłomiej Boba** (Mitsubishi Lancer Evo IX) – zajęli 4. miejsce w klasyfikacji generalnej. W klasie historycznej HR-9 trzykrotnie na najwyższym stopniu podium stawali **Arkadiusz Nowikow** i **Agnieszka Letkiewicz** (Polski Fiat 126p bis – w rajdach: Elmot, Rzeszowski i Orlen). W wyższej klasie HR-12 w Rajdzie Nikon **Mariusz Sobczak** i **Marcin Wójcik** (Opel Kadett) zajęli 3. lokatę. W swoim jednorazowym występie **Marcin Mucha** i **Bartłomiej Boba** (Suzuki Swift S1600) w Rajdzie Subaru zajęli 2. miejsce w klasie. Najlepszym wynikiem załogi **Grzegorz Grono** i **Małgorzata Kun**, startującej Citroënem C2 VTS, było 3. miejsce w klasie A-6 na szutrowym Rajdzie Lotos Baltic. 4. pozycje w swoich klasach

liczyły po 100 załóg, stąd o dobry wynik było bardzo ciężko. **Michał Rechnio** i **Marek Bała** (Citroën Saxo) zajęli 2. miejsce w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Mazowieckim. Klasę N-2 w Rajdzie Śnieżki wygrali **Bolesław Dubowski** i **Wojciech Skiba** (Citroën Saxo VTS). Drugi w klasie A-0 w Rajdzie Świdnickim byli **Marcin Skrzywan** i **Witold Kubiniec** (Fiat Cinquecento Sporting). 4. lokaty zajmowali: **Dariusz Witkowski** i **Katarzyna Borek** (Opel Astra – w Rajdzie Subaru, klasa A-7) oraz **Bartłomiej Badowski** i **Kacper Żelechowski** (Fiat Cinquecento – w Rajdzie Agapit, klasa A-0). Inni zawodnicy, m.in. **Piotr Żajkowski**, **Piotr Stryjek**, **Sebastian Trzaska**, **Hubert Frankowski** czy **Jagna Stankiewicz**, osiągnęli słabsze rezultaty.

Startujący w rallycrossie **Jacek Ptaszek** pojawił się swoją Toyotą Corollą WRC na wyścigach górskich, a raz z **Sebastianem Sadowskim** wystartował Peugeotem 206 XS w szutrowym Rajdzie Agapit.

W górach pojawili się również **Mariusz Królikowski** (Toyota Corolla WRC), **Tomasz Mikołajczyk** (Mitsubishi Lancer Evo VI) i **Marek Glier** (Mitsubishi Lancer Evo IX). **Marcin Kiwak**



Fabio Ghizzi podczas długodystansowego wyścigu na Torze Poznań.

zajmowali: **Łukasz Bednarski** i **Michał Rechnio** (Citroën Saxo – w Rajdzie Magurskim, klasa A-6), **Grzegorz Grąbczewski** i **Krzysztof Zubik** (Ford Focus – w Rajdzie Elmot, klasa A-7) oraz **Krzysztof Szumowski** i **Anna Wódkiewicz** (Ford Focus – w Rajdzie Nikon, klasa A-7).

Pozostali zawodnicy Automobilklubu Polski: **Marcin Grzebieluch**, **Robert Luty**, **Łukasz Szterleja**, **Majka Szpotańska**, **Krzysztof Dzyr** czy **Wojciech Karłowski** dojeżdżali do mety poszczególnych rund, ale na dalszych miejscach.

Po bardzo groźnie wyglądającym wypadku podczas Rajdu Elmot bracia **Bonderowie** (Honda Civic Type R) nie pojawili się w kolejnych rundach RSMP.

W rajdowym Pucharze PZM listy startowe niejednokrotnie

swoją Škodą Felicią został mistrzem Polski w klasie A-1600.

W wyścigach płaskich włoska ekipa zespołu No Stres Motorsport – **Fabio Ghizzi** i **Enrico Buscema** – po zdobyciu tytułów mistrzów Polski w wyścigach długodystansowych, swoją starą Lancię Deltę zamieniła na nowsze i bardziej profesjonalne Ferrari F 360. **Robert Kisiel** w Seacie Leon Supercopa miał jako zmiennika belgijskiego kierowcę **Jean-Claude'a Laurella**. W wyścigach długodystansowych zostali I wicemistrzami Polski. **Adam Kornacki** dostał zaproszenie dołączenia do zespołu Fuchs Racing. Razem z **Maciejem Stańco**, **Łukaszem Komornickim** i **Marcinem Biernackim** startowali Porsche 997. Po licznych perypetiach zajęli 8. miejsce w klasyfikacji Długodystansowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

## Działalność

Damian Jurczak i Ryszard Ciupka startowali w rajdach Fiatem Punto.



Sezon 2008 rozpoczął się od przykłej niespodzianki – po 30 latach Rajd Dakar został odwołany. Wraz z **Grzegorzem Baranem** i **Klaudią Podkalicką** ciężarówką MAN miał w nim jechać **Andrzej Grigorjew**.

W Polsce sezon sportów motorowych rozpoczął Zimowy Rajd Magurski będący rundą RSMP i Pucharu PZM. Od samego startu ostre tempo narzucił, jadący Mitsubishi Lancer Evo IX, **Zbigniew Staniszewski**. Niestety, pobyt w zaspie pozbawił go wszelkich złudzeń i ukończył rajd na dziesiątym miejscu. Kolejnym pechowcem okazał się **Maciej Lubiak**, wyeliminowany przez awarię samochodu na ostatnim OS-ie.

W sezonie 2008 w RSMP niewątpliwie największym sukcesem było zdobycie tytułu wicemistrza Polski w klasyfikacji generalnej, oraz mistrza Polski w grupie N przez **Macieja Wisławskiego** – pilota i **Kajetana Kajetanowicza** (Mitsubishi Lancer Evo IX).

Ukończyli oni większość rund plasując się z reguły na podium. (2. miejsce – rajdy: Krakowski, Elmot i Karkonoski, 3. miejsce – Rajd Rzeszowski, 4. miejsce – rajdy: Magurski, Orlen i Dolnośląski i 5. miejsce – Rajd Polski). **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** wzięli udział tylko w dwóch krajowych imprezach jadąc Peugeotem 207 Super 2000. Awaria ich samochodu na Rajdzie Polski nie pozwoliła im walczyć o czołowe miejsca, ale już w Rajdzie Orlen pokazali całą swoją klasę pokonując bezkonkurencyjnego Francuza **Bryana Bouffier** wygrywając ten rajd. Tylko dwa starty pozwoliły im zająć 10. miejsce w klasyfikacji generalnej i 4. w klasie S-2000 na końcu sezonu. Również z jak najlepszej strony zaprezentował się **Zbigniew Staniszewski** (pilot – **Bartłomiej Boba**), który jednak brał udział tylko w imprezach szutrowych – 4. miejsce w Rajdzie Polski. Tytuł podwójnego mistrza Polski w klasie R2B i A-6 zdobył pilot **Jana Chmielewskiego**

Krzysztof Hołowczyc na krajowych szutrach.



## Działalność

– **Ireneusz Pleskot**. 4. miejsce zajął wspólnie z **Marcinem Pa-seckim** – **Ryszard Ciupka**. (5. miejsce w klasie A–6). **Piotr Kro-toszyński** znalazł się na 6. miejscu w pucharze Citroena (klasa R2B). Nieregularnie startujący **Grzegorz Bonder** (Honda Civic Type R), **Marcin Grzebieluch** (Opel Astra) i **Wojciech Karłow-ski** (Subaru Impreza) nie odegrali zbyt wielkiej roli w końcowej klasyfikacji. Może gdyby **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski** w połowie sezonu nie zamienili Suzuki Swift S 1600 na Mitsubishi Lancer Evo IX mogli w klasie A–6 zająć wyższe niż 4. miejsce. Największym przegrany sezonu był chyba **Maciej Lubiak** któremu po 2 rajdach wycofał się sponsor i więcej nie pojawił się na trasach Mistrzostw Polski (widzieliśmy go w Rajdzie Wisły – Citroen C2R2Max i Rajdzie Barbórka – Mitsubishi Lancer Evo IX).

W Pucharze PZM najlepsi okazali się: **Michał Rechnio** i **Marek Bała** (Citroen Saxo), którzy zwyciężyli w klasie A–6 i zajęli 10. miejsce w klasyfikacji generalnej. W Pucharze Astry **Paweł Wdo-wiak** pilotujący **Tomasza Kosińskiego** stanęli na najniższym stopniu podium. W klasyfikacji klubowej zespół Automobilklubu Polski zajął 3. miejsce.

W rallycrossie **Zygmunt Stanek** (Łada Samara) został mistrzem Polski w dywizji 1A, a **Andrzej Grigorjew** (Seat Ibiza) 2 wicemistrzem Polski w dywizji Rx Cup.

W wyścigach płaskich włoski zespół Nostress Motorsport odniósł podwójny triumf. Zespół pierwszy w składzie **Maciej Stańco**, **Enrico Buscema** i **Maciej Marcinkiewicz** (Ferrari F 430) zdobyli tytuł 1 wicemistrzów Polski w wyścigach długodystansowych, a zespół drugi (**Scarpaccio** i **F. Ghizzi** – Alfa Romeo 156) zajęli 6. miejsce. Gdyby nie kontuzja w końcówce sezonu **Adam Kornacki** (Porsche 996) prawdopodobnie byłby sklasyfikowany wyżej, ale i tak 4. miejsce w divizji 4 (powyżej 3500cm<sup>3</sup>) i taka sama lokata w wyścigach długodystansowych razem z **Robertem Lukaszem** i **Mariuszem Miękosiem** – Porsche 997 GT3. można uznać za spory sukces. W pucharze KIA Ceed **Michał Sułkiewicz** sklasyfikowany został na 10. miejscu, **Tomasz Seczkowski** na 15., a **Marcin Filipowicz** na 18.

W wyścigach górskich **Tomasz Mikołajczyk** (Mitsubishi

Lancer Evo VI) został podwójnym mistrzem Polski – w klasyfikacji generalnej i grupie „Open”, a **Mariusz Królikowski** (Toyota Corolla WRC) zajął 5. miejsce w klasyfikacji generalnej i grupie „Open”. **Piotr Krotoszyński** (Citroen C2R2) zajął 3. miejsce w klasie A–1600 (bez tytułu).

Na arenie międzynarodowej rok 2008 był udany dla reprezentacji Polski startującej w Pucharze Świata FIA w rajdach Cross Country, bowiem startujący w nim **Krzysztof Hołowczyc** z pilotem **Jean–Marc Fortin** (Nissan Navara T1) osiągnął jeden z największych w swojej karierze sukcesy zdobywając tytuł wice-mistrza świata.

## TAK JEŹDZIŁA FABRYKA

Jak Warszawa, to i Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu. Tam właśnie, dzięki dużemu poparciu i przychylności jej ówczesnego głównego konstruktora, inż. **Karola Pionniera**, powstała w 1956 roku grupa fabrycznych rajdowców. Składała się z ludzi pracujących w Dziale Głównego Konstruktorstwa: z kierowców (**Tadeusz Truchel**, **Marek Varisella**, **Marian Repeta** i **Stanisław Wierzba**), kierownika grupy oraz mechaników.

Zawody, w których brał udział team FSO, były rozgrywane niemal nieustannie. „Jeździliśmy prawie non stop do 1968 roku – wspomina **Tadeusz Truchel**. – Jednak nie były to czasy przychylne sportom motorowym. Większość gazet mocno krytykowała naszą działalność. To była zwykła zawiść, zazdrość – typowe zjawisko u Polaków. Ludzie myśleli, że za fabryczne pieniądze urządzamy sobie wycieczki po Polsce. Jednak z drugiej strony taka postawa nie powinna dziwić. Trzeba pamiętać, że wtedy samochód był marzeniem wielu ludzi, co więcej marzeniem właściwie nieosiągalnym. Atmosfera wokół fabrycznego zespołu rajdowego nie była najlepsza. Jak gdzieś wyjeżdżaliśmy, zaraz podnosiły się głosy niezadowolonia, pytano, po co właściwie jedziemy. Dopiero, gdy



Zespół FSO na lotnisku Czyżyny w Krakowie – XX Rajd Polski 1960 r.

Działalność

Andrzej Jaroszewicz  
i Tomasz Ciecierzyński  
podczas próby sportowej  
obok Stadionu Dziesięciolecia  
w Warszawie, 1971 r.



*dojechaliśmy, chwalono nas... Zainteresowanie prasy centralnej także było niewielkie. Z biegiem czasu to się zmieniało, im dłużej jeździliśmy, tym bardziej przychylna była prasa. W latach 60. nasze społeczeństwo jeszcze nie dojrzało do sportów samochodowych..."*

Zespół rajdowy FSO wciąż się jednak rozwijał. Sportową działalność bardzo popierał także nowy szef, **Roman Skwarek**. Ekipa brała udział we wszystkich ważnych imprezach, jak mistrzostwa Polski czy Europy, w których uczestniczyła cała czołówka kierowców Starego Kontynentu.

Ekipa FSO startowała w rajdach samochodowych nieprzerwanie do roku 1967. Były to czasy, w których funkcję dyrektora naczelnego FSO pełnił **Julian Dyja**, a jego zastępcą był dyrektor do spraw technicznych, **Tadeusz Wrzaszczyk**. Obaj byli bardzo przychylnie nastawieni do sportu samochodowego. Dzięki wsparciu finansowemu fabryka mogła przygotować od sześciu do ośmiu samochodów – przede wszystkim Syren.

Z roku na rok osiągano coraz lepsze wyniki. Bardzo udany był sezon rajdowy w 1965 roku. Załoga: **Marek Varisella i Tadeusz Truchel** zdobyła mistrzostwo Polski w samochodzie Syrena, a **Marian Repeta i Leon Zabłocki**, startujący w samochodzie Warszawa 203, zajęli 5. miejsce.

Trudny XXV Międzynarodowy Rajd Samochodowy, w którym wystartowało 107 załóg z 17 krajów, ukończyły zaledwie 34 samochody. Były wśród nich 2 Syreny i 2 Warszawy. Jedną z Syren i Warszawę prowadzili fabryczni kierowcy, **Marek Varisella i Tadeusz Truchel** zwyciężyli w klasie do 800 cm<sup>3</sup> i oni też zostali wytypowani do startu w Międzynarodowym Rajdzie Wartburga w NRD.

Niestety, mimo licznych sukcesów, w 1967 roku zespół rozwiązano. Nikt jednak nie kwestionował tego, że udział w rajdach umożliwił olbrzymi postęp techniczny samochodów produkowanych na Żeraniu. Najpierw modernizowano je na potrzeby rajdów, następnie te nowinki i rozwiązania przenoszono do pro-

Jan Czyżyk (stoi) i Maciej  
Stawowiak (za kierownicą)  
ze swoją rajdówką w 1974 r.



## Działalność

dukcji seryjnej. Zaczynano od silnika o mocy dwudziestu kilku KM, skończono na mocy ponad 40 KM w silnikach seryjnych. Zmienił się układ hamulcowy i sylwetka pojazdu. Spowodowało to wprowadzenie do produkcji nowych modeli Syreny: 101, 102, 103, 103S, 104 aż do 105.

W latach 70. rozpoczął się rozkwit motoryzacji. Zakup licencji Fiata 125p spowodował, że coraz więcej samochodów zaczęło trafiać w prywatne ręce. W Warszawie (niemal nieosiągalnych) i Syrenach (na talony i na raty, kosztem wielu wyrzeczeń), wciąż dokonywał się ogromny postęp technologiczny. Znacznie nowocześniejsze samochody produkowano teraz masowo i zaczęto je sprzedawać w Europie Zachodniej. Oczywiście spory w tym udział miały „księżycowe” przeliczniki dolara na złotówkę (pod koniec lat 70. za 10 dolarów można było przeżyć miesiąc, a za 100 dolarów – to już wieloosobowa całomiesięczna „balanga” z knajpami, taksówkami itp.). Polskie samochody były dobre głównie z powodu... bardzo niskiej ceny.

wając równocześnie swoją klasę. W Rajdzie Monachium – Wiedeń – Budapeszt, zaliczanym do klasyfikacji Mistrzostw Europy Kierowców, w klasie do 1600 cm<sup>3</sup> grupy II zwyciężyła załoga: **Robert Mucha i Tomasz Pułczyński** przed **Andrzejem Jaroszewiczem i Andrzejem Szulcem**. W tym samym roku zespół fabryczny FSO, startujący w składzie: **Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Maciej Stawowiak, Bronisław Czeakała, Marek Varisella, Janina Jedynak, Ryszard Nowicki i Wojciech Schramm**, otrzymał złoty medal za zajęcie 1. miejsca zespołowo w Rajdzie Olimpijskim.

W rok później start w Mistrzostwach Świata Producentów przyniósł pierwszy znaczący sukces na kontynencie amerykańskim. **Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski** w Rajdzie Press on Regardless zajęli 3. miejsce w klasie 1600 cm<sup>3</sup> w grupie II i 6. w klasyfikacji generalnej. **Andrzej Jaroszewicz i Zbigniew Dziadura** dojechali na 11. miejscu, a **Marek Varisella i Janina Jedynak** – na 15. W mistrzostwach Europy, w Rajdzie Tulipanów



*Stawowiak Czyżyk*

Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk (pocztówka reklamowa).

Rzecz jasna, rozwój motoryzacji spowodował ponowny rozwój sportu samochodowego. Poza tym sport, jak żadna inna dziedzina, był i jest wspaniałym sposobem promocji. To przy eksporcie Polskich Fiatów okazało się niezbędne.

Po czasach „partyzantki” nastąpił czas budowy sportu przy fabryce, oczywiście z dużą pomocą Automobilklubu. Na początku lat 70. reaktywowano zespół fabryczny FSO. Stworzono osobną komórkę, wydzieloną z Działu Głównego Konstruktora. Ekipy fabryczne z Żerania rozpoczęły starty w rozlicznych krajowych i zagranicznych imprezach samochodowych.

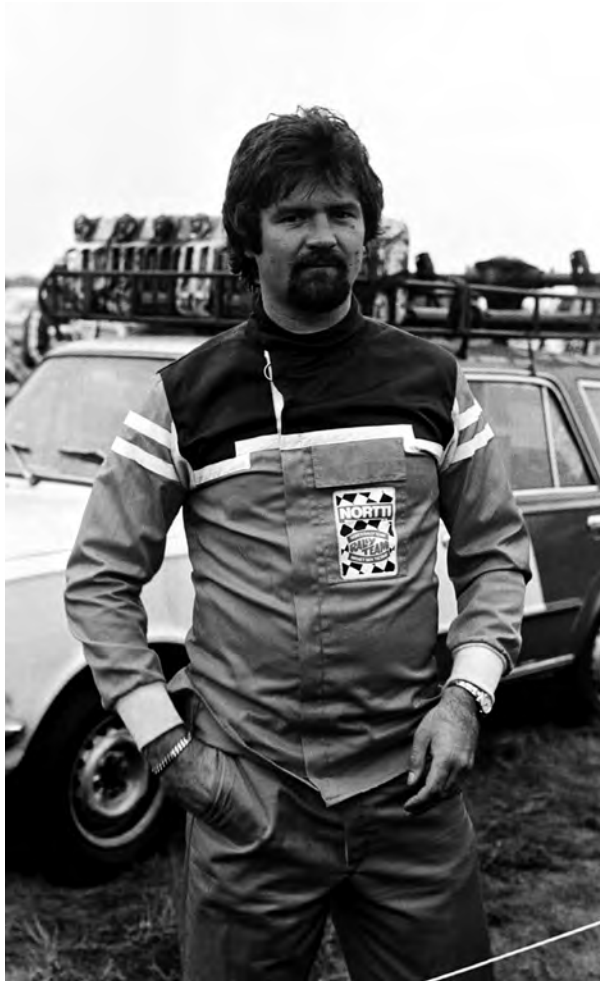
Pierwszy poważniejszy sukces międzynarodowy, osiągnięty w samochodzie produkcji FSO, odnotowali **Robert Mucha i Lech Jaworowicz** (Polski Fiat 125p/1500). W 1972 roku zajęli oni 1. miejsce w klasie 1600 cm<sup>3</sup> grupy II w Rajdzie Monte Carlo. **Andrzej Jaroszewicz i Andrzej Szulc** w Polskim Fiacie 125p zajęli 11. miejsce w trudnym Rajdzie Akropolu (Grecja), wygry-

w swoich klasach zwyciężyli: **Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski** (klasa 1600, grupa II) oraz **Marek Varisella i Janina Jedynak** (klasa 1300, grupa II). Natomiast w Rajdzie Dunaju 3. pozycje w swoich klasach zajęli: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** (klasa 1600, grupa II) oraz **Marek Varisella i Janina Jedynak** (klasa 1300, grupa II).

W zawodach zaliczanych do Mistrzostw Krajów Demokracji Ludowej również gościły polskie załogi. W Rajdzie Taurus **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** dojechali do mety na trzecim miejscu w klasie 1600, grupy II. Ta sama załoga zajęła 2. lokatę w klasie 1600, grupy II w Rajdzie Tatry, a **Marek Varisella i Janina Jedynak** – 5. w klasie 1300, grupy II. W Rajdzie Złote Piaski **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** zajęli 3. lokatę w klasyfikacji generalnej. W łącznej klasyfikacji sezonu 1973 zespół fabryczny zwyciężył w klasyfikacji zespołowej mistrzostw KDL, a załoga: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** zdobyła wicemistrzostwo indywidualne.

## Działalność

Andrzej Jaroszewicz przy samochodzie serwisowym FSO.



Zespół fabryczny odniósł również sukcesy w wyścigach samochodowych. Na torze Schleiz w NRD **Robert Mucha** był trzeci w klasyfikacji generalnej wyścigu i wygrał swoją klasę, podobnie jak **Ryszard Żyszkowski**.

Rok 1974 zespół fabryczny rozpoczął od udziału w rajdzie Marlboro Arctic w Finlandii, gdzie **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** zwyciężyli w swojej klasie. Ta sama załoga była trzecia w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Złote Piaski. Jednak największy sukces odnieśli **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk**, zdobywając Mistrzostwo KDL. Przyczyniły się do tego 2. miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdach Dunaju i Taurus oraz 4. lokata w Rajdzie Pneumant.

Krzysztof Komornicki i Janusz Wojtyna (Polski Fiat 125p) – Rajd Polski 1975 r. (OS Rościszów – Walim).



W tym roku nie obyło się też bez totalnych porażek. Zespół postanowił wziąć udział w jednym z najtrudniejszych rajdów na świecie – Rajdzie Safari. Niestety, żadna z polskich załóg: **Andrzej Jaroszewicz** i **Marian Bień**, **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** oraz **Marek Varisella** i **Maciej Stawowiak**, nie ukończyła tej imprezy. Polskie Fiaty „utopiły się” już na pierwszym etapie.

W wyścigach uczestniczył zespół, który tworzyli **Andrzej Jaroszewicz** i **Robert Mucha** w Polskich Fiatach 125p.

Po powrocie ekipy FSO z Rajdu Safari, na przełomie marca i kwietnia 1974 roku, ze struktur dawnego Działu Głównego Konstruktora wyłonił się Ośrodek Badawczo-Rozwojowy (OBR). Dyrektorem został znakomity fachowiec, inż. **Kazimierz Korczyński**.

Dział Sportu FSO, jako jeden z działów należących do pionu badawczego, został włączony w struktury OBR i zmienił swoją siedzibę. Umieszczony został w trzech miejscach: na Stacji Obsługi Samochodów przy ul. Towarowej, w hali dawnej Syreny (część warsztatowa) i przy ul. Kocsisa (biuro). Zapadła też decyzja, że na potrzeby Działu Sportu zostanie przekazany wykupiony od **Janusza Kiljańczyka** teren przy al. Waszyngtona. Jednocześnie następowały poważne zmiany personalne. Dotychczasowy szef, dyrektor **Kazimierz Korczyński** i jego zastępca – **Władysław Domański** odeszli z działu, a nowym dyrektorem został **Andrzej Jaroszewicz**, pełniący jednocześnie funkcję pierwszego kierowcy zespołu fabrycznego FSO. Poza nim do teamu zostali powołani: **Robert Mucha**, **Maciej Stawowiak** i **Tomasz Ciecierzyński**. Ze starej gwardii pozostał **Marek Varisella**. Sporadycznie startowali także **Ryszard Nowicki**, **Marian Bień** i **Krzysztof Komornicki**, ale wiadomo było, że wkrótce będą się oni musieli rozstać z zespołem.

Tymczasem **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** powtórzyli swój sukces z 1972 roku, zajmując 1. miejsce w klasie w Rajdzie Arctic Marlboro (eliminacja mistrzostw Europy).

W czerwcu 1974 roku rozpoczęto przeprowadzkę do przebudowanych pomieszczeń warsztatowych i biurowych w Alei Waszyngtona. Rok 1974 był przełomowy w historii sportu tamtych lat. Grunt był podatny – propaganda sukcesu ekipy **Edwarda Gierka** potrzebowała wymiernych wyników. Zapewniał je właśnie sport, w tym także samochodowy.

## Działalność

W 1975 roku **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** pojechali na Rajd Monte Carlo, gdzie zajęli 2. miejsce w klasyfikacji klasy 1600, grupy II, plasując się jednocześnie na bardzo wysokim, 12. miejscu w klasyfikacji generalnej.

Tymczasem **Andrzej Jaroszewicz** postanowił w samochodzie Fiat 124 Abarth walczyć o tytuł rajdowego mistrza Europy. W większości rajdów, w których brał udział, zdobywał punkty, zajmując lokaty w pierwszej piątce. W rajdach: Bałtyku i Złote Piaski zajmował 3. miejsca (w Bułgarii na 7. pozycji w klasyfikacji generalnej dojechali **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański**), w rajdach: Jugosławii i Costa Brava (Hiszpania) – 5., w Rajdzie Firestone w Hiszpanii – 6. (**Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** w Polskim Fiacie 125p byli na 8. miejscu), wreszcie w Rajdzie Lyon – Charbonnieres – 9. (14. pozycja **Macieja Stawowiaka** i **Jana Czyżyka** – Polski Fiat 125p).



Wyniki te pozwoliły **Andrzejowi Jaroszewiczowi**, którego pilotami byli **Janusz Wojtyna** i **Ryszard Żyszkowski**, wywalczyć 2. pozycję w łącznej klasyfikacji mistrzostw Europy. Było to spore wydarzenie.

Kolejne sukcesy odnosił Polski Fiat 125p szczególnie wtedy, gdy za jego kierownicą zasiadał **Maciej Stawowiak** z **Janem Czyżykiem**. Rajd Tatr ukończyli na 12. miejscu w klasyfikacji generalnej, a w belgijskim 24-godzinnym Rajdzie Ypres wygrali swoją klasę. W Rajdzie Tatr zwyciężyła załoga **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** w samochodzie Fiat 124 Abarth.

Po raz pierwszy w historii startów zespołu fabrycznego za kierownicami Polskich Fiatów zasiedli zawodnicy zagranicni. W Rajdzie Złote Piaski była to angielska załoga: **Andrew Cowan** i **Gerry Philips**, a w Rajdzie RAC – Fin **Jussi Kynsiletho**. Niestety, nie dojeżdżali oni do mety. W rajdzie angielskim startował również **Andrzej Jaroszewicz** z angielskim pilotem **Richardem Hudsonem Evansem**. Także bez sukcesów.

Druga połowa lat 70. była bardzo dobra dla przemysłu sa-

mochodowego. W 1976 roku FSO rozwijała współpracę z Fiatem, następował dalszy rozwój modelu 125p, powstawały nowe wersje: kombi i pick-up. Do montażu wprowadzono rodzinę silników z Fiata 132, bardzo nowoczesnych, dwuwalkowych o pojemności 1600 i 1800 cm<sup>3</sup>, które dominowały w sporcie i idealnie nadawały się do przeróbek. „Rajdówki” z tymi silnikami określano odpowiednio mianem Monte Carlo i Akropolis, a nazwy wzięły się z racji sukcesów fabrycznych załóg w tych rajdach.

Przyszłość rysowała się wspaniale, ale niestety został popełniony błąd – co znakomicie widać z perspektywy czasu. W pierwszej wersji został homologowany tylko samochód z silnikiem 1600, zamiast obu wersji jednocześnie. Przyczyną tego była koncepcja lansowana przez **Roberta Muchę**, w myśl której ważne (i tylko możliwe) było odnoszenie sukcesów właśnie w klasie 1600.

Niemniej samochód ten dawał możliwość przygotowania

Komandor XIV Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata – Jan Bronikowski wręcza puchar dyrektorowi FSO Jerzemu Bieleckiemu dla zwycięskiego zespołu FSO – 1976 r.

auta sportowego znacznie lepszego niż dotychczasowe, wyposażone w przestarzałe silniki 1500. Rozpoczęły się dość intensywne prace, a zespół z 15 osób powiększył się do około 30. Powstał Dział Reklamy, który zajmował się promocją i współpracą z Działem Reklamy FSO, wykorzystując udział zespołu w różnych imprezach sportowych.

Załączki Działu Sportu dawały w dużym stopniu możliwości powstania w pełni profesjonalnego zespołu rajdowego, z odpowiednim zapleczem technicznym i fachowym. Dobrze rozwijała się współpraca z Fiatem. **Andrzej Jaroszewicz**, który szefował działowi, posiadał spore możliwości działania (był synem ówczesnego premiera **Piotra Jaroszewicza**). Miał dobre notowania w dyrekcji FSO, jak również w ministerstwie, co w tamtych czasach było bardzo ważne.

Po rozmowach z Fiatem zapadła decyzja, że Dział Sportu zajmie się przygotowaniem startów nie tylko samochodów produkowanych w FSO, ale i innych modeli Fiata. Postawiono cel: **Andrzej Jaroszewicz** ma zdobyć mistrzostwo Europy. Mógł

## Działalność

Andrzej Jaroszewicz i Ryszard  
Żyszkowski (Lancia Stratos)  
– Rajd Polski 1976 r.



do tego wykorzystać wszelkie modele, którymi w sporcie dysponował wówczas Fiat. Młody zespół techniczny miał ogromne możliwości rozwoju nowych konstrukcji i technologii. Nawiązując współpracę z włoskim Abarthem, przy okazji budowania Fiata 124 dla **Andrzeja Jaroszewicza** utworzono nowoczesny – jak na owe czasy – park serwisowy. Dotychczas używane, zużyte już Fiaty 125p kombi, zastąpiono czterema busami Fiat 242, idealnie nadającymi się do celów serwisowych.

W tym samym czasie opracowano również założenia sportowe. **Jaroszewicz** miał startować w mistrzostwach Europy, mając do dyspozycji dwa Fiaty 124 Abarth Spider, jednocześnie **Tomasz Ciecierzyński, Maciej Stawowiak i Marek Varisella** mieli w Polskich Fiatach 125p/1600 uczestniczyć w rajdach z serii Puchar Pokoju i Przyjaźni.

Dość szybko okazało się, że te zamierzenia sportowe były zbyt wygórowane i ambitne. Rozproszenie środków finansowych stało się nadmierne i oba cele praktycznie stały się nie do zrealizowania. Zawsze brakowało czasu, ludzi i pieniędzy na super

przygotowanie rajdowych Fiatów 125p, nie w pełni realizowany był też program startów **Jaroszewicza**. Pomimo posiadania znakomitego zespołu, nie osiągnięto zamierzonych celów.

Dla całej ekipy technicznej był to okres niesamowicie wyętej pracy, praktycznie cały czas byli w drodze z rajdu na rajd lub w warsztacie, przygotowując samochody wyczynowe i serwisowe – pracując non stop, bardzo często po nocach. Nikt z inżynierów i mechaników się jednak nie uskarżał – był to okres niezwykle interesujący. Można było poznać najnowsze konstrukcje i technologie wykorzystywane w sporcie, a niektóre rozwiązania przenieść do rodzimych rajdówek.

W 1976 roku, w sporcie **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** odnotowali kolejny sukces – zajęli 1. miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu Wiedeń – Praga – Warszawa, a nasze panie: **Janina Jedynak i Krystyna Nojszewska** wygrały klasę do 1500 cm<sup>3</sup>!

Szef zespołu fabrycznego, **Andrzej Jaroszewicz**, realizację celu – zdobycie tytułu Mistrza Europy – rozpoczął Fiatem 124 Abarth, by następnie przejść się do jednego z najlepszych

Rozdanie nagród po wyścigu  
Grand Prix FSO (Lotnisko  
Babice) w 1977 r.  
(w pierwszym rzędzie stoją  
od lewej: Błażej Krupa,  
Andrzej Jaroszewicz, Marian  
Bublewicz, Marek Varisella,  
Władysław Paszkowski,  
Andrzej Szulc i Janusz  
Kiljańczyk).



## Działalność





Załoga Maciej Stawowiak i Jacek Lewandowski (Polski Fiat 125p) na trasie Rajdu Polski 1977 r.

samochodów w tamtych latach – Lancii Stratos. Już początek sezonu nie był zbyt obiecujący. Nieukończone rajdy: Arktyczny, Lyon – Charbonieres i Hessen nie wróżyły dobrego wyniku w końcówce sezonu. 2. miejsce w Rajdzie Lugano, 3. – w Rajdzie Sachs Baltic, dwa 4. w rajdach: Firestone i Criterium Alpin, a także zwycięstwo w Żółtych Piaskach pozwoliły mu (w parze z **Ryszardem Żyszkowskim**) powtórzyć ubiegłoroczny wynik w mistrzostwach Europy, to jest zająć 3. miejsce. Cel nie został więc, niestety, zrealizowany.

Sukcesów jednak nie brakowało. W Rajdzie Volan **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** zajęli 3. miejsce, **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** – 6. W klasyku Żółte Piaski za zwyciężcą **Andrzejem Jaroszewiczem** znaleźli się **Maciej Stawowiak** i **Jacek Różański** (Fiat 124 Abarth). Siódmy był **Marian Bień** z **Janiną Jedynak** (Polski Fiat 125p/1600). W Rajdzie Dunaju na 4. pozycji znaleźli się **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1600). W Rajdzie Tatr **Maciej Stawowiak**, tym razem jadący Fiatem 124 Abarth, stanął na najniższym stopniu podium,

a **Marian Bień** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p) zajęli 6. miejsce.

Największy sukces zespół fabryczny odnotował za oceanem, startując w amerykańskim klasyku – Rajdzie Press on Regardless. Wszyscy zawodnicy jadący Polskimi Fiatami ukończyli rajd. **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** na 6. miejscu, **Andrzej Jaroszewicz** i **Zbigniew Dziadura** – na 12., a **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** – na 15. miejscu. **Sobiesław Zasada** z żoną wygrali Rajd Tatr (**Marek Varisella** i **Janina Jedynak** w Polskim Fiacie 125p byli na 15. pozycji).

Po wchłonięciu Lancii przez Fiata i powstaniu nowej rajdowej broni Lancii Stratos zapadła decyzja o startach **Andrzeja Jaroszewicza** właśnie takim samochodem. To była nowa konstrukcja, zupełnie inna niż dotychczasowe auta sportowe koncernu Fiat. Lancia służyła dyrektorowi OBR do ścigania, dla inżynierów i mechaników stanowiła natomiast techniczną możliwość poznania najnowszych konstrukcji rajdowych. Zaowocowało to w następnych latach przy budowie kolejnych prototypów, już na bazie Poloneza. Właśnie z wykorzystaniem elementów



Grand Prix FSO – zwycięzca Francuz Guy Frequin przyjmuje gratulacje od **Andrzeja Jaroszewicza**.

## Działalność



Lancii Stratos powstała wyścigowa wersja Poloneza, nazwana Stratopolonezem (obecnie można go oglądać w Muzeum Techniki w Warszawie).

Program związany ze startami Lancii Stratos w rajdach do mistrzostw Europy otrzymał duże środki finansowe. Zabrakło ich jednak na realizację prac projektowych, badawczych i konstrukcyjnych związanych z rozwojem Fiata 125p. Zmieniły się również cele i założenia startów zespołu. Oprócz udziału w mi-

strzostwach Polski czy Pucharze Pokoju i Przyjaźni, pion reklamy FSO wymagał udziału w rajdach do mistrzostw świata lub Europy, w których znajdowały się rynki eksportowe żerańskiej fabryki. Była to przede wszystkim Grecja (Rajd Akropolis), Finlandia (Rajd 1000 Jezior), Anglia (Rajd RAC) i Francja (Rajd Monte Carlo).

Zespół fabryczny, żądny podreperowania reputacji, wystartował właśnie w Akropolu i brytyjskim Burmah. W tym pierwszym **Maciej Stawowiak** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 125p Monte Carlo) zajęli 13. miejsce (nie ukończyli go **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański**). W Anglii żadna z dwóch załóg (**Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** – Lancia Stratos oraz **Włodzimierz Groblewski** i **Ryszard Ryzel** – Polski Fiat 125p) do mety nie dojechała.

W 1979 roku na rajdowe trasy powrócił zespół fabryczny najnowszym swoim produktem – Polonezem 2000. Tym razem w celu dokładniejszego przetestowania nowego auta w grę wchodził udział tylko w trzech najtrudniejszych w Europie rajdach: Monte Carlo, Akropolu i 1000 Jezior. W Monte Carlo **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** oraz **Włodzimierz Groblewski** i **Jacek Różański** dojechali do mety na odległych pozycjach (kolejno 49. i 62. miejsce). W Rajdzie Akropolu dwunasty był **Andrzej Jaroszewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim**. Po kłopotach technicznych z samochodami, **Maciej Stawowiak** i **Jacek Lewandowski** oraz **Tomasz Ciecierzynski** i **Jacek Różański** nie ukończyli zawodów. W szutrowym Rajdzie 1000 Jezior, oprócz Polaków **Macieja Stawowiaka** i **Włodzimierza Groblewskiego**, Polonezem wystartował fiński kierowca **Jussi Kynsiletho**. Wszyscy dojechali do mety, choć na odległych pozycjach w klasyfikacji generalnej. W Rajdzie Wartburga na najwyższym podium stanęli **Maciej Stawowiak** z **Jackiem Różańskim**.

Rok 1979 przyniósł też zmianę podejścia wielu służb FSO do sportu. Reklama samochodów w Polsce była zupełnie niepo-

Załoga Maciej Stawowiak i Jacek Różański (Polonez 2000) – zwycięzcy XVII Rajdu Warszawskiego 1979 r.



## Działalność

trzebna, auta były sprzedawane na talony, a cena czarnorynkowa była pięć razy wyższa od oficjalnej.

W drugiej połowie lat 70. startów było bardzo dużo. Jak pokazuje historia – zbyt dużo, bowiem rozdrabnianie się nie przyniosło spodziewanych efektów. Zostały zrealizowane jedynie cele reklamowe, czyli pokazanie się z jak najlepszej strony w krajach, do których sprzedawano się samochody FSO.

Natomiast wyniki sportowe w Pucharze Pokoju i Przyjaźni, gdzie powinno się wygrywać, były zupełnie niewspółmierne i do możliwości, i do oczekiwań. Zawsze były kłopoty z należytnym przygotowaniem się do startu w tych imprezach, stąd zarówno **Maciej Stawowiak**, jak i **Tomasz Ciecierzyński** nie osiągnęli takich rezultatów, jakie powinni osiągać. Zarówno klasa zawodników, jak i możliwości sprzętu były znacznie większe niż uzyskiwane wyniki. Nie został mistrzem Europy **Andrzej Jaroszewicz**. Faktem jest natomiast, że zespół fabryczny FSO okrzepł. Nauczył się nowych technologii, poznał współczesne konstrukcje, kierowcy i serwisanci nauczyli się języków obcych. Stali się w pełni profesjonalnym zespołem.

W 1979 roku nastąpiły olbrzymie zmiany personalne. Na odejście zdecydował się **Andrzej Jaroszewicz**. Postanowił zakończyć swoją karierę sportową i pracę w FSO. Przeszedł do tworzonej przy Polmocie firmy zajmującej się importem samochodów. W tym samym czasie odchodzi też kilku czołowych inżynierów. Dyrektor **Korczyński** stanowisko szefa Działu Sportu powierza **Jackowi Bartosiowi**, który ma za zadanie uporządkowanie sytuacji i spełnienie żądań pionu reklamy FSO, czyli startów w krajach, do których eksportowano samochody.

Nie były ważne wyniki sportowe, ale pokazanie dobrze zorganizowanego zespołu, trwałych i dojeżdżających do mety – na przyzwyczajonych miejscach – samochodów. Przy tych wszystkich roszadach personalnych weryfikacji musiały być poddane też załogi startujące w zespole. Stało się jasne, że tacy zawod-



nicy, jak: **Maciej Stawowiak, Tomasz Ciecierzyński, Włodzimir Groblewski, Robert Mucha, Marian Bień i Ryszard Nowicki**, będą wkrótce musieli ustąpić miejsca zawodnikom młodego pokolenia. Karierę zakończył **Marek Varisella**, który jednak swoim wielkim doświadczeniem, zwłaszcza w serwisie, wspomagał zespół jeszcze przez długie lata.

W tym samym mniej więcej czasie wchodzi do produkcji nowy model samochodu – Polonez, który ma wypierać wysłużonego Polskiego Fiata 125p. Zdobyte doświadczenia procentują tym, że powstaje nowa wersja dwulitrowego Poloneza wyposażonego w zespół napędowy Fiata 132. Wiele rozwiązań w konstrukcji skrzyni biegów, zawieszenia i nadwozia wykorzystano z Fiata 124 Abarth i Lancii Stratos. Skala produkcji Poloneza 2000 była w FSO niewielka i można było go homologować jedynie w elitarnej grupie B. Jednocześnie głównie po to, aby umożliwić starty zawodnikom rywalizującym w mistrzostwach Polski, homologowano samochód oparty na nowym, skonstruowanym przez OBR silniku 1600. Jest to Polski Fiat 125p/1600 zbudowany całkowicie z elementów wytwarzanych w kraju i znacznie tańszy niż wykorzystujący kosztowne rozwiązania zachodnie Polonez 2000.

Wersja ta została zaprezentowana w Polskim Związku Motorymym z przeznaczeniem także i dla tych zawodników, którzy będą startować w Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Samochód ten, zwany popularnie „Bartosiem” (od nazwiska szefa Działu Sport FSO – **Jacka Bartosia**), okazał się swoistym sukcesem. Zbudowano 15 sztuk, które natychmiast sprzedano i które można jeszcze dzisiaj spotkać na imprezach okręgowych czy Konkursowych Jazdach Samochodowych (KJS). W takim aucie sukcesy odnosili m.in.: **Romuald Chałas, Marek Sadowski, Dariusz Poletyło** czy **Paweł Przybylski**.

Tymczasem w 1980 roku w rajdowych mistrzostwach świata w dwóch rajdach zespół fabryczny FSO wystawił po dwie załogi w Polonezach 2000: **Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski** oraz **Tomasz Ciecierzyński i Stanisław Brzozowski**. W zmodyfikowanym Polonezie w Rajdzie Portugalii **Stawowiak i Żyszkowski** zajęli 10. miejsce w klasyfikacji generalnej, co było nie lada wyczynem, określonym przez portugalską prasę mianem

Załoga FSO Adam Polak i Zbigniew Kabulski (Polonez 2000) – Rajd Polski 1984 r.



Jacek Bartoś – szef zespołu FSO i Zbigniew Klimecki – szef zespołu FSM podczas przerwy serwisowej na Rajdzie Warszawskim w 1980 r.

## Działalność

największej sensacji imprezy. Rangę sukcesu podkreśla fakt, że spośród 99 załóg, które stanęły na starcie, do mety dojechało zaledwie 16.

W dwa miesiące później światowa czołówka producentów wzięła udział w 27. Rajdzie Akropolu. Wśród Fordów, Opli, Mercedesów, Datsunów i Toyot znalazł się też Polonez. Na starcie jednego z najtrudniejszych rajdów świata stanęło aż 168 załóg. Do mety dojechało zaledwie 37. 17. miejsce **Macieja Stawowiaka** i **Ryszarda Żyszkowskiego** uznać należy za jedno z największych osiągnięć Polaków w powojennej historii automobilizmu. Druga nasza załoga: **Tomasz Ciecierzynski** i **Stanisław Brzozowski**, zajęła 28. miejsce.

Marian Bublewicz (Polonez Coupe) – Warszawska Syrenka 1984 r.



W końcowej klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni **Andrzej Radecki** ze **Zbigniewem Kabulskim**, jeżdżąc na przemian Polskim Fiatem 125p i Polonezem 2000, zajęli 4. miejsce.

Po zmianach personalnych, w fabrycznych Polonezach zasiadali „młodzi gniewni”, m.in. **Ryszard Ryzel**, **Adam Polak**, **Ryszard Plucha** i **Zbigniew Kabulski** (w większości pracownicy OBR). Ze względu na brak spektakularnych sukcesów ponownie odświeżono kadrę OBR FSO, zatrudniając **Janusza Szerłę**, **Mariana Bublewicza** i **Pawła Przybylskiego**. Z nową ekipą powrócono na światowe trasy.

W 1987 roku na trasę Rajdu Akropolu powróciły dwie fabryczne załogi w Polonezach 1600: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** oraz **Janusz Szerla** i **Marek Oziębło**. W gronie 97 załóg, pierwsi zajęli 16. miejsce w klasyfikacji generalnej, co ponownie oceniono jako sukces załogi i samochodu.

Lata 80. to sukcesy ekip fabrycznych w rajdach krajowych oraz niezłe występy w zawodach zaliczanych do klasyfikacji Pucharu Krajów Demokracji Ludowej. Odnotować należy udane występy zespołu w Rajdzie Halkidiki w Grecji (11. miejsce), Boucles de Spa w Belgii (6. i 8. miejsca w klasie) czy w lodowym, 24-godzinym wyścigu w Chamonix we Francji (zwycięstwo w klasie załogi: **Przybylski** i **Szerla**).

W tym okresie eksplodował talent **Mariana Bublewicza**, jednego z najwybitniejszych kierowców Europy, odnoszącego liczne sukcesy w Polonezie produkcji OBR FSO.

W związku z likwidacją grupy B przez FIA, powstała koncepcja zbudowania silnika 1500 z turbodoładowaniem. Nowe pojazdy zostały homologowane w grupie A i były budowane dla PZM, automobilklubów czy prywatnych zawodników. Podobnie jak to było wcześniej z Fiatem, utworzona została przez PZM klasa markowa. Pierwsze próby modelu Turbo w sporcie wykazały, że pomysł ma małe szanse powodzenia. Pomimo szeroko zakrojonego programu, napotkano na wiele trudności. Polska po stanie wojennym była na liście krajów, do których

eksport pewnych technologii był całkowicie zakazany. Budowa nowoczesnego silnika rozbiła się o systemy elektronicznego sterowania wtryskiem paliwa. Bez tych układów silnik nie był w stanie pracować efektywnie, z kolei zastosowanie nowoczesnego układu turbodoładowania w silniku wyposażonym w zasilanie tradycyjnym gaźnikiem było mało realne. Można było opierać się tylko na polskich technologiach.

Cały program był jednym wielkim pasmem poszukiwań i był właściwie skazany z góry na niepowodzenie. Jeżeli prywatni użytkownicy tego modelu mogli być zadowoleni z osiągnięć, to podniesienie mocy dla celów sportowych, przy braku nowoczesnych rozwiązań technologicznych i konstrukcyjnych, kończyło się fiaskiem. Silnik okazał się zbyt zawodny.

Na początku 1991 roku, kiedy nie było pieniędzy na nowe homologacje, starty zespołu fabrycznego zostały zawieszono. Zmienna sytuacja finansowa i personalna w FSO doprowadziły do tego, że Dział Sportu został rozwiązany.

Z perspektywy lat trudno wyliczyć wszystkie osiągnięcia fabrycznych ekip i zawodników. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, że dobrze popularyzowały one wyroby FSO i przyczyniły się do rozwoju tego sportu. Niestety, ta karta historii została już zamknięta.

## Działalność



Aleksander Mazurek i Kazimierz Tarczyński (Simca Monthley) na starcie do warszawskiej trasy Rajdu Monte Carlo.

## Monte Carlo

### NA ŚNIEŻNYCH TRASACH MONTE CARLO

Stopniowy wzrost liczby polskich kierowców rajdowych, którzy w imprezach krajowych prezentowali coraz wyższą klasę i coraz częściej uczestniczyli w imprezach międzynarodowych, stał się początkiem starań o ich start w najstarszej cyklicznej imprezie samochodowej świata – Rajdzie Monte Carlo (RMC). W podjęciu decyzji o udziale Polaków w tej imprezie dopomogli organizatorzy, którzy wyznaczyli Warszawę jako jedno z miast rozpoczynających Złoty Gwiazdzisty. Od 1958 roku Automobilklub Warszawski był organizatorem jednego z punktów startowych RMC.

Polska ekipa wystartowała w 28. edycji Rajdu Monte Carlo w styczniu 1959 roku, a było to spowodowane tym, że... nie wypadało po prostu, aby ze stolicy Polski nie wystartowali również zawodnicy tego kraju.

Polski Związek Motorowy zgłosił sześć załóg. Przez długi czas zastanawiano się nad wyborem samochodów. Ostatecznie PZM wszedł w porozumienie z francuską firmą Simca, która na dogodnych warunkach dostarczyła model Aronde. W składzie polskich załóg znalazły się trzy z Warszawy: **Aleksander Mazurek** (przedwojenny uczestnik RMC) i **Kazimierz Tarczyński** (Simca P60), **Adam Wędrychowski** i **Longin Bielak** (Simca Aronde) oraz **Ryszard Górka** i **Tadeusz Tabencki** (Humber Hawk). Pilotem **Stefana Gońskiego** był znany motocyklista **Stanisław Rusiniak** (Simca Aronde). 18 stycznia 1959 roku o godz. 18.34 z pl. Zwycięstwa w Warszawie wystartowało 21 samochodów. Oprócz naszej stolicy, punkty startowe wyznaczone były w ośmiu innych miastach Europy. Trasa pierwszego etapu z Warszawy do Chambery wynosiła 3486 km, z czasem przejazdu 58 godz. 56 min.

Ostatni etap ukończyło 126 załóg, wśród których były dwie

polskie **Aleksander Sobański** i **Mieczysław Sochacki** (Simca P60 – AP Krakowski) oraz **Antoni Weiner** i **Stanisław Jabłoński** (Simca P60 – AP Śląski). Najwyższe – 36. miejsce z grupy zawodników startujących z Warszawy zajęła załoga: **Wolfgang Levy** i **Egon Vomfell** (NRF – DKW Junior), zdobywając nagrodę przechodnią PZM – statuę Kolumny Zygmunta III.

W 1960 roku byliśmy świadkami wielkiego wydarzenia – w 29. Rajdzie Monte Carlo po raz pierwszy wystartował polski



samochód. Była to Syrena, której dwa egzemplarze zostały przygotowane do udziału w zawodach. Załogi stanowili: **Stanisław Wierzb** i **Marian Zatoń** oraz **Marek Varisella** i **Marian Repeta**, (wszyscy z Automobilklubu Warszawskiego). 18 stycznia 1960 roku o godz. 22.27 ponownie z pl. Zwycięstwa na trasę liczącą 3625 km wystartowała grupa zawodników. Decyzja wysłania Syren okazała się słuszną – zebrano wiele doświadczeń, które były wykorzystane w dalszej produkcji tego samochodu.

Polska załoga w Simce Monthley na alpejskiej trasie Rajdu Monte Carlo w 1959 r.

## Działalność

Marek Varisella i Marian Repeta (Syrena) na trasie Rajdu Monte Carlo (lata 60.)



Pomyślnie też wypadł nabierający popularności punkt startowy z Warszawy, gdyż rajd wygrała startująca z niego niemiecka załoga **Walter Schock i Rolf Moll** (Mercedes 220 SE). Oni też zdobyli nagrodę przechodnią PZM. Opiekunem i kierownikiem ekipy polskiej był inż. **Stanisław Radecki**, oczekujący na zawodników w Chambéry.

Oprócz fabrycznych załóg wystartowały jeszcze trzy inne w barwach PZM. Najlepszy był **Antoni Weiner** (44. miejsce), przed **Grzegorzem Timoszkim** (94. miejsce) – obydwaj w samochodach Simca Aronde. Kierowcy Syren również znaleźli się na mecie rajdu i zostali sklasyfikowani: **Marek Varisella** na 99. miejscu, a **Stanisław Wierzba** na 136. Sklasyfikowane zostały łącznie 152 załogi, spośród 311, które wystartowały z 9 miast europejskich.

Dość zasadnicze zmiany regulaminowe wprowadzono podczas jubileuszowego 30. Rajdu Monte Carlo, odbywającego się w 1961 roku, równo w pół wieku od pierwszej imprezy. Przedłużono trasę dojazdową, rezygnując z punktu zbiorczego w Chambéry, na rzecz Charbonniere koło Lyonu. Wyznaczono też na trasie od tej miejscowości do Monaco pięć odcinków specjalnych o łącznej długości 137 km. Wreszcie zmieniono próbę klasyfikacyjną – zamiast nocnej jazdy alpejskiej wprowadzono wyścig uliczny o długości 3140 metrów. Do wyścigu w Monaco dopuszczono 120 najlepszych kierowców po Zjeździe Gwiaździstym. Startowali oni w grupach po 12 wozów na czterech okrążeniach, przebywając ogółem 12,5 km. Dla wyrównania wyników tych wyścigów organizator wprowadził współczynnik wyrównawczy „r” w poszczególnych grupach samochodów.

Trasa z Warszawy do Monaco podobna była do poprzedniej: przebiegała przez NRD, NRF, Belgię do Francji – razem 4013 km, które trzeba było przebyć w regulaminowym czasie 74 godz. i 52 min. 21 stycznia 1961 roku o godz. 9.46 z pl. Defilad wyruszyło 26 załóg. Wśród nich było 6 reprezentujących Polskę (2 w Simcach Aronde, 4 w Syrenach). Ogółem zgłoszono do RMC 346 samochodów, do Charbonniere dojechało, a następnie wystartowało do ostatniego odcinka – 199 aut. Na mecie zameldowało się ich 156, w tym dwie polskie. W Syrenach metę osiągnęli:

**Stanisław Wierzba i Longin Bielak** (96. miejsce) oraz **Marek Varisella i Jan Wojtowicz** (126.). Najlepszą lokatę spośród polskich załóg – 94., wywalczyli w Simce Aronde **Sobiesław Zasada i Grzegorz Timoszek**. Nagrodę przechodnią PZM zdobyła załoga angielska: **Peter Harper i Peter Proctor** (Sunbeam), która zajęła 12. miejsce w klasyfikacji generalnej. Kierownikiem ekipy polskiej był inż. **Stanisław Radecki**, który wyjechał w towarzystwie przedstawicieli FSO.

Podczas wspomniania jubileuszowego Rajdu Monte Carlo nasuwa się dygresja: stanowił on zamknięcie wielkiego rozdziału w historii sportów samochodowych. Kończyła się epoka kierowców-amatorów, zaczynała natomiast walka wielkich producentów, rzucających na szalę zwycięstwa znaczne środki finansowe, zatrudniających sztaby pracowników przygotowujących samochody do startu i obsługujących je w czasie trwania imprezy.

Rok później kierowcy powrócili ponownie do Chambéry, a próby górskie wytyczono na znacznie trudniejszych odcinkach. Trasa z Warszawy liczyła 4217 km, a regulaminowy czas przejazdu wynosił 77 godz. 25 min. Wystartowało na nią 12 samochodów, w tym 7 polskich, a wśród nich 4 załogi w samochodach Syrena FSO (**Marek Varisella i Adam Wędrychowski, Marian Repeta i Franciszek Postawka, Stanisław Wierzba i Longin Bielak** oraz **Marian Zatoń i Marek Wachowski**). Z Warszawy startowała jeszcze załoga: **Grzegorz Timoszek i Jan Wojtowicz** (Simca Aronde). **Sobiesław Zasada i Kazimierz Osieński**, reprezentujący Automobilklub Krakowski, nerwowo czekali na samochód Morris Cooper przygotowany dla nich w fabryce. Wóz nadszedł niemal w ostatniej chwili z zerowym przebiegiem. Nie ujechał zresztą daleko, gdyż przed Gdynią, kiedy okazało się, że **Zasada** nie miał załatwionych wszystkich formalności paszportowo-wizowych, załoga postanowiła zrezygnować z kontynuowania jazdy.

Trzy załogi (wszystkie z Automobilklubu Warszawskiego) zameldowały się na mecie, zajmując miejsca: 210., 214. i 222.

Marian Repeta i Mieczysław Sochacki (Syrena 102) na starcie Rajdu Monte Carlo w 1961 r.



## Działalność

Najlepszą, 194. pozycję – ze startujących z naszej stolicy, uzyskała angielska załoga: Miss **Patricia Ozanne** i Miss **Margaret McKenzie** (Austin Cooper), zdobywając nagrodę przechodnią PZM. Zawody obserwował prezes PZM, **Roman Pijanowski**, a kierownictwo ekipy polskiej stanowili **Jerzy Zaczeniuk** i **Andrzej Żymirski**.

Wzrastające z roku na rok trudności (wydłużanie trasy, wyznaczanie coraz trudniejszych odcinków górskich, zgłaszanie do zawodów coraz silniejszych, specjalnie przygotowanych samo-

Po rocznej przerwie wystartowały znowu 3 załogi FSO w Syrenach 103 S (**Marian Zatoń** i **Kazimierz Osiński**, **Stanisław Wierza** i **Marian Repeta**, **Marek Varisella** i **Mirosław Jeżowski**). 4. załogę stanowili **Longin Bielak** i **Sobiesław Zasada** (Fiat Abarth 1000).

Niestety, premiera specjalnych sportowych Syren nie była udana. Wszystkie bowiem zakończyły rajd jeszcze przed dojazdem do Monte Carlo wskutek przekroczenia limitu spóźnień. Jadący z ekipą wóz techniczny nie spełnił pokładanych w nim nadziei. **Sobiesław Zasada** i **Longin Bielak** zjawili się na mecie



chodów) wywołały ograniczenie liczby startujących załóg polskich, na rzecz jakości sprzętu, o który w tych latach było bardzo trudno. Stąd dalsze starty samochodów Syrena trzeba było uzależnić od ich lepszego przygotowania do zawodów.

W 1963 roku w RMC, wśród 11 załóg wystartowały tylko 2 polskie: **Sobiesław Zasada/Longin Bielak** (Morris Cooper) oraz **Mieczysław Sochacki/Kazimierz Osiński** i to na samochodach obcej produkcji. Obie zresztą nie ukończyły Złotu Gwiazdzystego wskutek defektów. Fatalne warunki atmosferyczne sprawiły, że tylko 27 samochodów spośród ponad 300 ukończyło rajd bez spóźnień. Najlepsze – 14. miejsce – w klasyfikacji generalnej z trasy warszawskiej wywalczyła francuska załoga **Pierre Gele** i **Annie Soisbault** (DKW Junior).

Do programu 33. RMC organizator wprowadził kilka ciekawych nowości. Jednym z punktów startowych został Mińsk – załogi jechały przez Brześć, Warszawę, Łódź, Kudowę. Z kolei na punkt zjazdowy wyznaczone zostało miasto Reims, co pociągnęło za sobą zmianę trasy polskiej: przebiegała ona z Warszawy do Poznania i Wrocławia, gdzie następowało połączenie się z trasą mińską. Do rajdu wystartowało 331 samochodów z dziewięciu miast. Długość trasy z Warszawy wyniosła 4429 km, a czas regulaminowy – 82 godz. 54 min. Start zorganizowany był 17 stycznia 1964 roku od godz. 22.51 z pl. Defilad. Mimo późnej pory 12 startujących załóg (w tym 4 polskie) żegnało kilka tysięcy widzów.

w Monte Carlo przed wszystkimi, jako że mieli najniższy numer startowy. Jechali zresztą bardzo dobrze, zostali dopuszczeni do wyścigu i sklasyfikowano ich na 41. miejscu w klasyfikacji generalnej i 3. w klasie. Najlepsze miejsce (40.) spośród załóg wyruszających z Warszawy zajęła austriacka załoga **Walter Roser** i **Gerhard Tusch** (Steyr Puch), zdobywając kolejną nagrodę przechodnią PZM.

Organizatorowi Rajdu Monte Carlo odpowiadała współpraca z Polskim Związkiem Motorowym i Automobilklubem Warszawskim, dlatego w 34. Rajdzie Monte Carlo przez nasz kraj skierowana została trasa skandynawska, rozpoczynającą się na przemian w Oslo lub Sztokholmie. W związku z tym zmieniła się trasa polska, ustalono przejazd z Warszawy przez Kurów koło Lublina, Radom, Skarżysko-Kamienną, Sandomierz, Rzeszów, Tarnów, Kraków, Katowice, Częstochowę, Piotrków, Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Poznań, Wrocław do Kudowy Słone. Trasa ze Sztokholmu prowadziła przez NRD, a następnie z Kołbaskowa pod Szczecinem, przez Koszalin, Chojnice do Bydgoszczy i dalej trasą wspólną, zaś z Mińska przez Warszawę, Olsztyn, Gdańsk do Poznania, gdzie dołączała do trasy wspólnej.

Do 34. rajdu zgłoszono 275 samochodów, w tym 30 z Warszawy, 32 ze Sztokholmu i 16 z Mińska. Razem przez Polskę i punkt graniczny w Kudowie Słone przejechało 78 samochodów rajdowych, nie licząc aut towarzyszących.

**Stanisław Wierza** i **Marian Repeta** (Syrena) na śnieżnej trasie Rajdu Monte Carlo w 1964 r., oraz pamiątkowy brelok dla organizatorów warszawskich startów do Rajdu Monte Carlo.

## Działalność



Żałoga Sobiesław Zasada i Ewa Zasada (Polski Fiat 125p) wyrusza na trasę Rajdu Monte Carlo 1972 z punktu startowego w Warszawie.

Dnia 16 stycznia 1965 roku od godz. 4.38 z pl. Defilad wystartowało 30 samochodów, żegnanych przez tysiące entuzjastów sportu samochodowego. Trasa przejazdu przez miasto, mimo wczesnej pory, obstawiona była gęsto widzami, wywołując zdumienie zawodników zagranicznych. Polskę reprezentowały cztery załogi (**Sobiesław Zasada i Kazimierz Osiński** – Steyr Puch 650 TR, **Adam Wędrychowski i Marek Varisella** – Steyr Puch 650 TR, **Longin Bielak i Jerzy Dobrzański** – BMW 700, **Henryk Ruciński i Franciszek Postawka** – Volvo 122). Długość trasy warszawskiej wynosiła 4754 km, zaś regulaminowy czas przejazdu – 87 godz. 43 min. Nagrodę przechodnią PZM wygrała po raz pierwszy załoga polska: **Sobiesław Zasada i Kazimierz Osiński** (17. miejsce), która jako jedyna z polskich załóg znalazła się na mecie. Kierownictwo i opiekę nad ekipą polską sprawowali **Stanisław Jabłoński i Julian Zabokrzecki**, przedstawicielem prasy był red. **Stanisław Szelichowski**.

Wydłużająca się z roku na rok trasa dojazdowa, stała, przeważnie udane próby uatrakcyjnienia programu rajdu wskazują z jednej strony na chęć podniesienia liczby startujących, z drugiej

– dostosowania regulaminu i programu do stale wzrastających trudności czy wymagań, zgodnych z rosnącym poziomem startujących samochodów i ich kierowców. W związku z tym dokonano dalszych zmian w programie, dzieląc całość zawodów niejako na trzy części. Pierwsza to trasa dojazdowa z ośmiu czy dziewięciu punktów startowych, bez prób wyścigowych. Druga to 1500 km jazdy przeważnie w górach – z coraz większą liczbą odcinków wyścigowych, dla wszystkich samochodów, które zameldowały się na mecie w Monte Carlo. Trzecia, tylko dla 60 najlepszych, w formie jazdy nocnej Monaco – Monaco.

35. Rajd Monte Carlo rozpoczęło w 9 miastach 240 samochodów. Z Warszawy, Oslo i Mińska jechano już inną trasą: przez Czechosłowację, Austrię, Jugosławię, Włochy do południowej Francji. 14 stycznia 1966 roku o godz. 15.02 z centrum stolicy odjechało 15 załóg, w tym 4 polskie (**Stanisław Stolarski i Longin Bielak** – Renault 8 Gordini, **Henryk Ruciński i Adam Smorawiński** – Volvo, **Aleksander Sobański i Czesław Wodnicki** – Steyr Puch, **Sobiesław Zasada i Adam Wędrychowski** – Rover 2000), żegnane jak zwykle przez wiele tysięcy warszawiaków, którzy zgromadziwszy się u wylotu pl. Defilad zatarasowali ul. Marszałkowską, wstrzymując normalny ruch na przeszło 45 minut.

Długość trasy wynosiła 4854 km, a czas jazdy – 89 godz. 45 min. Z 15 załóg, które wystartowały z Warszawy, sklasyfikowano 7., w tym dwie polskie (pozostałe wycofały się na pierwszej próbie górskiej). **Sobiesław Zasada i Adam Wędrychowski** dojechali do mety na 21. miejscu, a **Stanisław Stolarski i Longin Bielak** ukończyli II etap i zostali sklasyfikowani na 69. pozycji.

Rok później, 14 stycznia 1967 roku o godz. 3.27 z Placu Defilad wyruszyło 12 samochodów, w tym 3 polskie załogi: **Henryk Ruciński i Ryszard Nowicki** (Ford Cortina Lotus), **Sobiesław Zasada i Zenon Leszczuk** (Lancia Fulvia HF) oraz **Ksawery Frank i Adam Wędrychowski** (Opel Rekord). Trasa dojazdowa liczyła 3043 km. Z załóg startujących z Warszawy sklasyfikowano 5 (w tym **Zasadę i Leszczuka** – 17. miejsce), zaś angielska załoga **Vic Elford i David Stone** (Porsche 911 S) zajęła 3. miejsce, zdobywając nagrodę przechodnią PZM.

Robert Mucha pod Stadionem Dziesięciolecia – Rajd Monte Carlo 1973 r.



## Działalność



Punkt startowy z Warszawy doczekał się w 1968 roku jubileusza 10-lecia. 19 stycznia 1968 roku od godz. 22.59, tym razem z boiska stadionu Legii, rozpoczął się start 14 samochodów, w tym 5 polskich załóg: **Sobiesław Zasada** i **Jerzy Dobrzański** (Porsche 911 T), **Włodzimierz Markowski** i **Wiesław Mrówczyński** (Porsche 912), **Ryszard Nowicki** i **Czesław Murawski** (NSU 1000), **Antoni Weiner** i **Jan Karel** (BMW 1600), **Henryk Ruciński** i **Adam Wędrychowski** (BMW 1600).

W opisanym 10-leciu z Warszawy wystartowało łącznie 191 załóg, w tym 145 zagranicznych i 46 polskich. W tym okresie żadna polska załoga nie uległa wypadkowi ani też nie była jego przyczyną. Z wynikami było rozmaicie...



Załoga Robert Mucha (stoi) i Ryszard Żyszkowski w towarzystwie J. Szymaniaka i A. Gieysztorą przed startem do Rajdu Monte Carlo na Stadionie Dziesięciolecia.

37. RMC był szczęśliwy dla polskich załóg, gdyż po raz pierwszy aż trzy spośród pięciu zostały sklasyfikowane w pierwszej sześćdziesiątce. Tym razem najlepszą załogą w klasyfikacji generalnej okazali się startujący z Warszawy Anglicy **Vic Elford** i **David Stone** (Porsche 911 T), zdobywając na stałe nagrodę przechodnią PZM – statuetkę Kolumny Zygmunta III. Z Polaków najlepszy był **Ruciński** (41. miejsce), **Weiner** dojechał na 50, a **Zasada** – na 60. pozycji.

17 stycznia 1969 roku ponownie ze stadionu Legii wystartowało 12 samochodów, które miały się zmagać na 5510-kilometrowej trasie w czasie 98 godz. 27 min. Polskę reprezentowały dwie załogi w samochodach BMW 1600 (**Andrzej Smorawiński** i **Ryszard Nowicki** oraz **Stanisław Dalka** i **Olszewski**). Honorowym starterem był **Sobiesław Zasada**. Po raz pierwszy wprowadzono klasę Chevronnes dla zawodników, którzy ukończyli 50. rok życia i brali udział w przynajmniej pięciu Rajdach Monte Carlo. Automobilklub Warszawski wręczał zawodnikom nową odznakę startu. Nową statuetkę PZM zdobyli zwycięzcy rajdu – Szwedzi **Björn Waldegaard** i **Lars Helmers** (Porsche 911). Polacy tym razem, niestety, nie dotarli do mety. Obie załogi do-

jechały do Monaco bez punktów karnych, ale wskutek defektów wycofały się na drugim etapie. Rajd ukończyło 50 samochodów, spośród 162, które dotarły na Złot Gwiazdzysty.

16 stycznia 1970 roku ze Stadionu Dziesięciolecia wystartowało 20 załóg (w tym jedna polska: **Adam Smorawiński** i **Andrzej Zembrzusi** – BMW 2002). Honorowym starterem ponownie był **Sobiesław Zasada**. Z okazji pobytu w Warszawie najlepszych zawodników Europy zaproszono niektórych z nich do wypróbowania samochodu Polski Fiat 125p z silnikiem 1500. **Vic Elford** po swojej przejażdżce powiedział: „*To świetny samochód. Nie mogę, co prawda, wydać o nim po krótkiej jeździe pełnej opinii, lecz sądzę, że potwierdziłaby się ona podczas wieloletniej nawet*

*eksploatacji*” („Słowo Powszechnie” nr 15 z 1970 r.). Polacy nie ukończyli rajdu, a statuetkę PZM zdobyli drudzy w „generalce” – **Gerard Larrousse** i **Maurice Gelin** w Porsche 911.

W 1971 roku rajd obchodził podwójny jubileusz: nosił numer 40. i odbywał się po raz 60.

Przygotowania do startów w Polskich Fiatach 125p/1500 prowadzono z dużym, jak na nasze możliwości, rozmachem. Zawodnicy wyjechali na trening w Alpy, przygotowano także odpowiedni serwis techniczno-oponiarSKI. Ustalono możliwie najlepiej dobrane składy załóg. Tworzyli je: **Sobiesław** i **Ewa Zasadowie**, **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa**, **Ryszard Nowicki** i **Piotr Mystkowski**, **Robert Mucha** i **Marian Bień** oraz w Rajdzie Chevronnes **Henryk Ruciński** i **Adam Wędrychowski**. Szóstą polską załogę stanowił **Adam Smorawiński** z **Ryszardem Żyszkowskim** w BMW 2002 Ti.

Tym razem start następował z 10 miast, gdyż organizatorzy dodali jeszcze marokański Marakesz. Do Złotu Gwiazdzystego wystartowało 248 załóg, z czego po drodze do Monaco wycofały się aż 53. Ze Stadionu Dziesięciolecia wieczorową porą na 5708-kilometrową trasę wyruszyło 36 załóg. **Ryszard Nowicki** stawiał

## Działalność

RMC1975 – Robert Mucha w garażu „Monte Carlo” w Warszawie przy ul. Wspólnej.



się w Monte Carlo z największym spóźnieniem spośród wszystkich polskich załóg. Spowodowane ono było ugrzęźnięciem w zaspie, z której dość długo Polacy nie mogli się wydostać. Ostatecznie po przejechaniu 20 km drugiego etapu musiał się wycofać na skutek defektu tylnego mostu. **Robert Mucha**, dla którego był to pierwszy start w tak wielkiej imprezie, nie wytrzymał nerwowo i pojechał zbyt brawurowo: na drugim etapie wypadł z drogi, wykonał Polskim Fiatem kilka koziółków i pożegnał się z rajdem. Dachował również **Krzysztof Komornicki**. Udało się jednak postawić samochód na koła i pojechać dalej. Niestety, niedługo potem wpadł w zaspę śnieżną na poboczu drogi i ugrzązł w niej na dobre. Wkrótce nadjechał **Zasada**, zatrzymał samochód, aby pomóc koledze. Kolejno przybywali następni zawodnicy, a że droga była wąska musieli się zatrzymać, gdyż w żaden sposób nie mogli wyminąć wozu Polaka, który przygotowywał linę do wyciągnięcia samochodu **Komornickiego**.

Włosi odmówili pomocy w wyciąganiu Fiata z zasy, a jeden z nich wsiadł do wozu **Zasady**, uruchomił silnik i odprowadził kilkanaście metrów do przodu, wjeżdżając w głęboki śnieg na poboczu. Gdy po 15 min udało się wyswobodzić samochód **Komornickiego**, ten wsiadł wraz z pilotem i nie oglądając się na nic, pojechał dalej. Tymczasem **Zasada** miał trudności z wyciągnięciem z kolei swojego Fiata z zasy. Zanim mu się to udało, był tak spóźniony, że przekroczył limit i został wykluczony z rajdu. Również **Komornicki** przekroczył dopuszczalną granicę spóźnienia i zakończył swoją karierę w tym rajdzie.

Zaspy śnieżne były przyczyną wycofania wielu załóg, a w tym także i polskiej, jadącej w BMW. Do trzeciego etapu wystartowało zaledwie 30 samochodów. Do mety z Polaków dotarli jedynie **Henryk Ruciński** i **Adam Wędrychowski** (8. miejsce w klasie).

Do kolejnego RMC startowano także ze Stadionu Dziesięciolecia. Na trasę wyruszyło 39 załóg. Polskę reprezentowało siedem, w tym aż pięć na nowo przygotowanych Polskich Fiatach 125p grupy II (z silnikami o pojemności 1500 cm<sup>3</sup> i mocą zwiększoną do ok. 95 KM): **Sobiesław** i **Ewa Zasadowie**, **Robert Mucha** i **Lech Jaworowicz**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Janusz Wojtyna**, **Marek Varisella** i **Władysław Domański** oraz **Ryszard Nowicki** i **Wojciech Schramm**. W Porsche 911T wystartowali **Marian Bień** i **Mieczysław Sochacki**, a w BMW 2002 Ti **Adam Smorawiński** i **Ryszard Źyszkowski**. Najniższy numer startowy, bo 18. otrzymał Polski Fiat 125p prowadzony przez **Sobiesława Zasadę**.

Spośród 264 samochodów do mety pierwszego etapu dojechało 219, w tym wszyscy Polacy. Drugiego etapu nie ukończyły już jednak trzy nasze załogi, a przyczyną była w dużej mierze burza śnieżna, która rozpętała się po drugim odcinku specjalnym. Jako pierwszy odpadł **Andrzej Jaroszewicz**, który omijając wiszącego nad przepaścią Opla Asconę, wpadł do głębokiego rowu i przez godzinę nie można było stamtąd wyciągnąć samochodu. **Marek Varisella** miał awarię tylnego dyferencjału. Do trzeciego etapu dopuszczono 34 załogi, w tym dwie polskie. Niestety, już na pierwszym odcinku specjalnym BMW **Adama Smorawińskiego** odmówiło posłuszeństwa. Do mety rajdu (na oponach Stomil Dębica) dojechał

natomiast **Robert Mucha**, który został sklasyfikowany na 24. miejscu w „generalce”, wygrywając w grupie II swoją klasę do 1600 cm<sup>3</sup>. Był to duży sukces.

W 1973 roku już po raz 15. Warszawa żegnała rajdowców startujących do Monte Carlo. 15 załóg wyruszyło ze Stadionu Dziesięciolecia, w tym cztery w Polskich Fiatach 125p/ 1600 Monte Carlo (**Maciej Stawowiak** i **Lech Jaworowicz**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Andrzej Szulc**, **Robert Mucha** i **Ryszard Źyszkowski** oraz **Marian Bień** i **Janusz Wojtyna**). W BMW 2002 Alpina jechali **Adam Smorawiński** i **Andrzej Zembrzusi**. Metę w Monako osiągnęły trzy z nich. Najlepszy był **Robert Mucha** (34. miejsce w klasyfikacji generalnej i 3. w klasie), **Adam Smorawiński** zajął 39., a **Marian Bień** – 41. pozycję.



## Działalność



Start do Rajdu Monte Carlo w Warszawie przed Hotelem Forum w 1977 r. (na rampie Polski Fiat 125p załogi Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański).

Po rocznej przerwie (w 1974 r. rajd się nie odbył) zawodnicy powrócili na Stadion Dziesięciolecia. Oprócz czterech załóg z Austrii, trzech z RFN, dwóch z Lichtensteinu i po jednej z Włoch, Holandii i Finlandii, na starcie pojawiła się też dosyć liczna ekipa polska. W specjalnie przygotowanych Polskich Fiatach 125p Monte Carlo (o pojemności 1600 cm<sup>3</sup>, mocy 140 KM, wyposażonych w 5-przekładniowe skrzynie biegów) wystartowali: **Marek Varisella i Janina Jedynak, Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Marian Bień i Andrzej Turczyński** oraz **Ryszard Nowicki i Wojciech Schramm**. Sensacją był start (poza konkursem) załogi: **Sobiesław Zasada i Longin Bielak** Polskim Fiatem 126p. Oprócz **Zasady**, który w świetnej formie dojechał do Monako, na mecie rajdu zjawili się: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** na znakomitym (najlepszym w historii startów Polaków w tym rajdzie) 12. miejscu oraz **Marian Bień i Andrzej Turczyński** – na 16.

W 1975 roku, na mecie rajdu zagrano jednak Mazurka Dąbrowskiego (pierwszy raz w historii RMC), przyczynili się do tego **Adam Wędrychowski i Aleksander Sobański**, którzy startując ze Sztokholmu BMW 2002 i zwyciężyli w równoległym Rajdzie Monte Carlo Chevronnes dla byłych zawodników RMC, którzy ukończyli 50 lat życia.

W 1976 roku, tym razem spod Hotelu Grand, na 2058-kilometrową trasę Zlotu Gwiazdzistego wyruszyło osiem załóg. Dział Sportu FSO postanowił wysłać silną ekipę w nowych samochodach Polski Fiat 125p z silnikiem 1800 cm<sup>3</sup> (model Akropolis). W skład zespołu weszli: **Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Marian Bień i Janina Jedynak** oraz **Jerzy Dobrzański i Henryk Ruciński**. Poza nimi na starcie stanął również **Jerzy Landsberg z Markiem Muszyńskim** w Renault 5 TS (awaria techniczna na II etapie). Wszystkie Polskie Fiaty dojechały do mety, ale zostały zdyskwalifikowane przez organizatora za niedopełnienie formalności związanych z homologacją silników 1800 cm<sup>3</sup>.

Z roku na rok malało zainteresowanie zagranicznych załóg punktem startowym w Warszawie. Na rampie startowej w roku 1977 pod Hotelem Forum pojawiło się tylko siedem załóg, w tym cztery nasze: **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** – Opel Kadett GTE, **Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** oraz **Marian Bień i Janina Jedynak** – (wszyscy w Polskich Fiatach 125p/1600). Do Monako dojechał tylko **Jerzy Landsberg**, zajmując 13. miejsce w klasyfikacji generalnej.

W myśl regulaminu („w przypadku startu mniej niż 10 załóg w ciągu 3 lat rezygnuje się z punktu startowego w danym mieście”), w roku 1978 Warszawa była po raz ostatni jednym z punktów startowych Zlotu Gwiazdzistego. Tym razem licznie zgromadzeni kibice pod Hotelem Forum, oprócz polskiej załogi: **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** (Opel Kadett GTE), mogli pożegnać tylko dwie zagraniczne. Polacy podobnie jak rok wcześniej zameldowali się na mecie i mimo poważnych problemów z samochodem zajęli 32. miejsce.

W 1979 roku w Rajdzie Monte Carlo największy sukces odniosła załoga startująca w klasyfikacji „chevronnes”, czyli oldbojów: **Adam Smorawiński i Longin Bielak** – wygrali tę kategorię. Startujący „normalnie” (Polonezami 2000) **Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Żyszkowski** oraz **Włodzimierz Groblewski i Jacek Różański** dojechali do mety na odległych pozycjach (kolejno 49. i 62. miejsce)

Jedną z atrakcji związanych z Rajdem Monte Carlo w tamtych latach były Bale Monte Carlo, jedyna taka impreza organizowana przed startem do zawodów. Chyba dzięki temu na starcie stawało wielu zawodników z zagranicy. Te klimaty – tłumy kibiców na starcie i całej trasie – tworzyły niepowtarzalną atmosferę, szczególnie dla zawodników i dziennikarzy z Zachodu.

Po 15 latach przerwy, w 1994 rok nastąpił powrót na trasę Rajdu Monte Carlo polskich załóg. W Fiacie Cinquecento wystartowała załoga: **Mariusz Ficoń i Grzegorz Gac**, osiągając, co było ważnym wydarzeniem, metę i zajmując 91. miejsce.

## Działalność

W 63. edycji tego rajdu w fabrycznym zespole Abartha wystartowali **Jacek Sikora** z **Jackiem Scicińskim**. Zajęli 38. miejsce w klasyfikacji generalnej jadąc samochodem polskiej produkcji ale przygotowanym przez Włochów. Byli drugą z pięciu załóg Abartha kończących rajd.

W 1996 roku, identycznie jak rok wcześniej, w Rajdzie Monte Carlo udział wzięła załoga: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** w Fiacie Cinquecento Sporting i powtórzyła ubiegłoroczny wynik zajmując 38. miejsce w klasyfikacji generalnej.

W 66. edycji Rajdu Monte Carlo, który był pierwszą eliminacją mistrzostw świata w 1998 roku, wystartowały dwie polskie załogi: **Leszek Kuzaj** z **Maciejem Baranem** w Mitsubishi Lancer Evo III oraz **Marcin Turski** z **Jackiem Scicińskim** w fabrycznym Fiacie Cinquecento Sporting Abarth – nie dojechały do mety na skutek wypadków.

Rok później **Jacek Sikora** i **Marek Karczmarek** skorzystali z szansy jaką dało im zdobycie mistrzstwa Polski i rajdowego Pucharu Fiata – wystartowali w rajdzie Monte Carlo. Niestety swój udział w rajdzie zakończyli na pierwszym odcinku specjalnym.

była FSO (Rajd Warszawski – Polskiego Fiata), a raz nawet licząca się firma olejowa Castrol (Rajd Castrol–Warszawski).

Zacząło się w 1962 roku od rajdu okręgowego, w którym wystartowało 37 załóg. Jego komandorem był **Julian Zaborzecki**. Zespołowo zwyciężył Automobilklub Warszawa przed Lubelskim i Krakowskim. Do mety dotarło 31 załóg. W swoich klasach zwyciężyli: **Jerzy Pacanowski** i **Tomasz Pułczyński** (Mikrus), **Adam Wędrychowski** i **Andrzej Zieliński** (Renault Dauphine), **Wit Klonowiecki** i **Edward Opaliński** (Wartburg), **Andrzej Kozłowski** i **Jan Kutnik** (Škoda Octavia), **Jerzy Kuczera** i **Antoni Weiner** (Škoda TS), **J. Konarzewski** i **St. Milczarek** (Warszawa M 20), **Krzysztof Komornicki** i **Jerzy Puchalski** (DKW Junior), **Ksawery Frank** i **Marek Wachowski** (Volvo).

W II Rajdzie Warszawskim, pod wodzą komandora **Zbigniewa Maślankiewicza**, na starcie stanęło 31 załóg. Trudów rajdu nie wytrzymało 10 załóg. Walka na trasie była bardzo interesująca, a najlepszym samochodem okazał się ponownie Renault Dauphine. Jadący w klasie 850 cm<sup>3</sup> **Adam Wędrychowski** nie dał rywalom szans, zdobywając (wraz z **Joanną Wędrychowską**) Puchar PZM. Zespołowo najlepszy był Automobilklub Lubelski przed Warszawskim. Swoje klasy wygrali zawodnicy: **J. Kurpiński**, **Edward Opaliński**, **Andrzej Kozłowski**, **Marek Varisella** i **Franciszek Postawka**.

Komandorem III Rajdu Warszawskiego w 1964 roku był **Andrzej Zaleski**. Rajd podobnie jak rok wcześniej stanowił eliminację mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Spośród 31 załóg zawody ukończyło 27, a zwycięzcą po raz trzeci został **Adam Wędrychowski**, tym razem jadący z **Barbarą Pakulską** (Renault Dauphine). Udany start zanotowali **Eugeniusz Pach** i **Stanisław Dalka** w Škodzie Octavii, którzy wygrali klasę IV. W klasyfikacji zespołowej najlepszy był Automobilklub Warszawa, przed Automobilklubem Łódzkim i drugim zespołem AK Warszawa.

## RAJD WARSZAWSKI – SZTANDAROWA IMPREZA AP

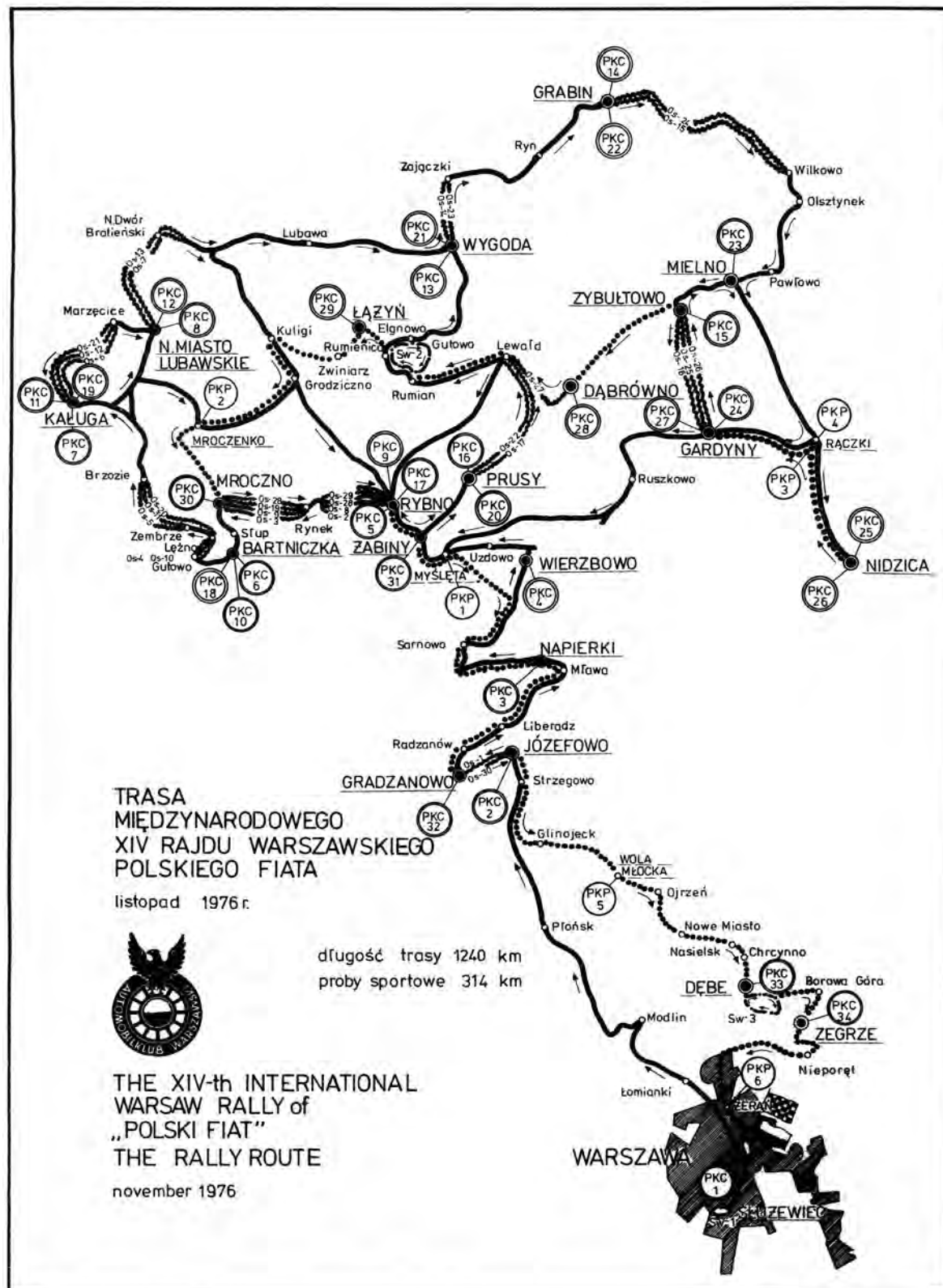
Największą i najstarszą imprezą powojennego Automobilklubu był i jest Rajd Warszawski. Coraz lepsza organizacja i dobór trasy powodowały wzrost rangi imprezy – w 1967 roku miała już status eliminacji mistrzostw Polski, a w roku 1976 – mistrzostw Europy. Rajd ten rozgrywany był z przerwami: w 1966 roku z powodu kryzysu sueskiego i trudności paliwowych, w latach 1981–1984 z powodu stanu wojennego i wprowadzenia talonów na paliwo, a w latach 1990–1996 z powodu braku środków na jego organizację. Współorganizatorem

Ford Capri – Lelio Lattari  
na Rajdzie Warszawskim.



## Działalność

Mapka trasy  
XIV Międzynarodowego  
Rajdu Warszawskiego  
Polskiego Fiata w 1976 r.



IV Rajd Warszawski był drugą eliminacją Rajdowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Bardzo dobrze radził sobie na trasie **Robert Mucha**, jadący Polskim Fiatem 1500 z **Lechem Jaworowiczem** – pewnie wygrali zawody. Na 2. miejscu byli **Jan Wolski** i **G. Nowak** (Trabant 600), a na 3. – **Jan Wojczacek** i **W. Grochowski** (Wartburg 1000). W swoich klasach najlepsi okazali się: **Eugeniusz Pach** i **Andrzej Komorowski** (VW 1200) oraz **Stanisław Wyka** i **M. Wyka** (Syrena). Rajd, którego komandorem był **Andrzej Zaleski**, ukończyło 21 załóg z 30 startujących.

W mistrzostwach Polski rajd zadebiutował w 1967 roku (21–23 kwietnia). Start i meta były w Warszawie, a zawodnicy ścigali się na podolszyńskich odcinkach (w sumie długość trasy wynosiła 2000 km). W klasyfikacji generalnej zwyciężyli

**Ryszard Nowicki** i **Andrzej Stapiński** (Zastava 750) przed **Stanisławem Dalką** i **Elżbietą Wojtowicz** (VW 1200). Klasę A–1 zdominowali warszawscy zawodnicy: **Jerzy Ujczak** i **K. Ujczak** (Trabant 601), **A. Nasłoński** i **Andrzej Gieysztor** (Trabant 601) oraz **Tomasz Pułczyński** i **M. Pułczyński** (Trabant 601). 3. miejsca w swoich klasach zajęli: **Maciej Jasiński** i **Joanna Wędrychowska** (Zastava 750), **Marek Varisella** i **Władysław Domański** (Syrena 104), **Jan Chudziak** i **Wojciech Porada** (Volvo 122). W klasyfikacji zespołowej zwyciężył Automobilklub Wielkopolski, przed Warszawskim i Śląskim. Komandorem był **Wacław Żmigrodzki**.

Na starcie VI Rajdu Warszawskiego stanęło 70 załóg, do mety dojechało 40. Rajd rozgrywany był o nagrodę przechodnią im.

## Działalność

Na Placu Zwycięstwa w Warszawie podczas Rajdu Warszawskiego Robert Mucha (drugi z prawej), Jan Bronikowski (trzeci) i mistrz Europy Toivonen Pauli.



**Zbigniewa Maślankiewicza.** Puchar ten zdobyła załoga: **Ryszard Żyszkowski i Tadeusz Kurmanowicz** (Fiat 850), wygrywając również klasyfikację generalną i pokonując wielu rywali dysponujących znacznie mocniejszymi autami (m.in. NSU Prinz, Fiat 124 czy Porsche 912). Komandorem rajdu ponownie był **Wacław Żmigrodzki**.

Na starcie siódmej edycji stanęło tylko 23 zawodników, a ukończyło 19. Przyczyną było zmniejszenie rangi imprezy ponownie do mistrzostw okręgu. Na najwyższym stopniu podium stanęli klubowi zawodnicy **Krzysztof Rogalski i W. Dąbrowski** (Fiat 124). Puchar przechodni zdobyli **Jerzy Bachtin i Piotr Mystkowski** (Trabant 601), a zespołowo zwyciężył Automobilklub Warszawski. Komandorem był **Julian Zabokrzecki**.

W 1970 roku rajd powrócił jako piąta eliminacja RSMP. Trasa

prowadziła przez województwa warszawskie i lubelskie. Na starcie stanęło 45 załóg, które miały do rozegrania próby na pl. Zwycięstwa, Stadionie Dziesięciolecia, Służewcu, Karowej, w Sobiekurku, Puławach, Beniaminowie i Strudze. Po raz pierwszy średnią na trasie ustalono na 60 km/godz. Pod Sobiekurkiem ustawiono radar – 95 proc. zawodników przekroczyło dozwolone prędkości, za co otrzymali punkty karne (miało to znaczny wpływ na końcowe wyniki). Do mety dotarło 35 załóg. Zwycięzcami zostali **Ryszard Nowicki i Piotr Mystkowski** (Renault 8 Gordini), a kolejne miejsca zajęli zawodnicy klubu: **Marek Varisella i Maciej Bogusławski** (Syrena 104), **Andrzej Gieysztor i Jerzy Bachtin** (Trabant 601), **Stanisław Dalka i J. Olszewski** (VW 1500) oraz **Lelio Lattari i Franciszek Aromiński** (Alfa Romeo GTV). Komandorem tej imprezy był **Adam Wędrychowski**.

Lelio Lattari i Ryszard Wojtowicz (Ford Capri) w 1971 r. podczas slalomu na płycie parkingowej Stadionu Dziesięciolecia.



## Działalność



Typowa pogoda dla Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (w roli startera L. Bielak).

Kolejny „Warszawski” prowadził drogami województw: warszawskiego, olsztyńskiego i bydgoskiego. Patronat nad zawodami objęła Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, stąd w nazwie przybył człon „Polskiego Fiata”. Komandorem po raz pierwszy (na wiele kolejnych lat) został **Jan Bronikowski**. Walka o zwycięstwo pomiędzy 49 załogami była bardzo zacięta, ale wzięły w niej udział jedynie Polskie Fiaty 125p. Impreza zakończyła się ogromnym sukcesem zawodników Automobilkłubu Warszawskiego, którzy zajęli siedem pierwszych miejsc w kolejności: **Maciej Stawowiak i Dominik Mydlarski, Włodzimierz Markowski i Wojciech Kalina, Andrzej Jaroszewicz i Tomasz Ciecierzynski** (wszyscy w Polskich Fiatach 125p), **Lelio Lattari i Ryszard Wojtowicz** (Ford Capri) **Marek Varisella i Władysław Domański** oraz **Ryszard Żyszkowski i Andrzej**

**Zembrzusi** (Polskie Fiaty 125p). 2. miejsce w swojej klasie zajęli **Marek Szramowski i Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1300). Zawody ukończyły 24 załogi. Był to prawdziwy rajd „Polskiego Fiata”.

Jubileuszowy – X rajd, za sprawą załóg, które przybyły do Polski z zagranicy, dodał do swojej nazwy określenie „Międzynarodowy”. Na starcie stanęło 80 samochodów, z których 56 walczyło o punkty w szóstej eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Podobnie jak rok wcześniej pierwszą szóstkę stanowili zawodnicy Automobilkłubu Warszawskiego. Zwyciężyli: **Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski** przed **Andrzejem Jaroszewiczem i Andrzejem Szulcem**. Kolejne miejsca zajęli: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Włodzimierz Markowski i Janusz Wojtyna, Marek Trzaskowski i Piotr Dąbkowski**



Próba Wyścigowa na Służewcu – Rajd Warszawski 1972 r.

**Działalność**

Fiat 131 Mirafiori Sport na bezdrożach Rajdu Warszawskiego (belgijska załoga Didi i Lux).



(wszyscy w Polskich Fiatach 125p/1500) oraz **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV). Klasę wygrali: **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300). Do mety dotarło jedynie 17 załóg, a komandorem ponownie był **Jan Bronikowski**.

W XI Międzynarodowym Rajdzie Warszawskim „Polskiego Fiata” na liczącą 1347 km trasę (ze startem na terenie wyścigów konnych na Służewcu), stanęło 65 załóg. I znów za kierownicami Polskich Fiatów 125p zasiedli Finowie: **Toivonen** i **Vichuri**. Na metę pod Polmozbytem na ul. 1 Sierpnia wjechało 30 załóg. Zwycięzcą został Włoch mieszkający w Polsce, a reprezentujący barwy Automobilklubu Warszawskiego, **Lelio Lattari**, jadący z **Jackiem Różańskim** (Alfa Romeo 2000 GTV). W rajdzie po raz pierwszy wystartowały samochody grupy V (prototypy). **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** jechali Polskim Fiatem 125p/1500, a **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** – Polskim Fiatem 127p. Swoją klasę wygrali **Albin Śliski** i **Andrzej Wodziński**

(Trabant 601). Komandorem ponownie był **Jan Bronikowski**.

W 1974 roku ze Stadionu Dziesięciolecia wystartowało 79 załóg (w tym 27 z zagranicy), by po pokonaniu 1050 km drogami województw warszawskiego i olsztyńskiego powrócić ponownie do Warszawy. Udało się to 55 załogom. Najlepszy, po raz pierwszy w historii rajdu, okazał się zawodnik zagraniczny **Horst Rausch** z RFN. Pilotował go w BMW 2002 Turbo **Jerzy Sypniewski**. Na 2. pozycji uplasowali się **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), na 3. – **Marek Varisella** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500). 7. miejsce zajęli **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500). W klasie najlepsi byli **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300), 2. miejsce zajęli **Tadeusz Dębowski** i **Wojciech Hanc** (Polski Fiat 125p/1500), a 3.: **Marek Karczewski** i **Marek Pawłowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Grzegorz Lewandowski** i **Tomasz Śledziński** (Polski Fiat 125p/1300).

XII Rajd Warszawski w 1974 r. (Trabant na PKC w Gradzanowie).



## Działalność





Zbigniew Bieniewski i Maciej Furmankiewicz (Fiat 128 Sport SL) na OS na Kępie Potockiej – XIII Rajd Warszawski w 1975 r.

Rok później z tego samego miejsca na trasę XIII Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego „Polskiego Fiata” wyruszyło 96 załóg, biorąc udział w piątej eliminacji RSMP. Aż sześć załóg Automobilkлубu Warszawskiego zmieściło się w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej. Zwyciężyli **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 124 Abarth). 2. pozycję zajęli **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/Monte Carlo), 4. – **Marek Karczewski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500), 6. – **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500), 7. – **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p/Monte Carlo). W klasie zwycięstwo odnieśli **Lelio Lattari** i **Franciszek Aromiński** (Alfa Romeo 2000 GTV), 2. miejsce zajęli **Zbigniew Bieniewski** i **Maciej Furmankiewicz** (Fiat 128 Sport) oraz **Andrzej Koper** i **Dariusz Szerejko** (Polski Fiat 126p), 3. – **Andrzej Niewiadomski** i **Maciej Jasiński** (BMW 2002Ti). Komandorem po raz kolejny był **Jan Bronikowski**.

XIV Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” zyskał wysoką rangę – stanowił, bowiem eliminację Rajdowych Mistrzostw Europy. Zawody odbyły się w dniach 5–7 listopada 1976 roku. Na starcie stanęły 82 załogi, z których 42 dotarły do mety. Walka o zwycięstwo toczyła się pomiędzy **Tomaszem Ciecierzyńskim** i **Jackiem Różańskim** (Polski Fiat 125p/1600) oraz **Jerzym Landsbergiem** i **Markiem Muszyńskim** (Renault 5 LS). Ci drudzy otrzymali jednak punkty karne i ostatecznie polski produkt okazał się lepszy od francuskiego.

Rok później najwyższe miejsce na podium zajęła załoga zagraniczna – **Guy Freuquin** i **Jacques Delaval** (Renault 5 Alpine). Pokonali oni załogę: **Marian Bublewicz** i **Wiesław Grabarczyk** (Polski Fiat 125p/1600). Do mety dojechało 58 załóg spośród 93, które wystartowały. **Bublewicz** i **Grabarczyk** zwyciężyli w rozegranym następnego dnia Kryterium Asów na Bemowie (jeżdżono samochodami Polski Fiat 125p).



Wywiady po Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata (od lewej: Marek Varisella, Robert Mucha, Janina Jedynak, Andrzej Jaroszewicz).

## Działalność



U góry:  
Francuska załoga Guy  
Frequelin i Jacques Delaval  
(Renault 5 Alpine) zwycięzcy  
XV Rajdu Warszawskiego  
1977 r.

Po prawej:  
Załoga Gilbert Staepelaere  
i Fred Fransen (Ford Escort)  
– XVI Rajd Warszawski.

Komandorem był **Jan Bronikowski**. Dodatkową atrakcją był wyścig na lotnisku na Bemowie – Grand Prix FSO, który wygrał **Guy Frequelin**. Niestety **Andrzej Jaroszewicz** dachował.

Pod dowództwem **Jana Bronikowskiego** na starcie kolejnej edycji stanęły 82 załogi, a ukończyły 43. Zwyciężyli **Gilbert Staepelaere i Fred Fransen** (Ford Escort RS). Zespół Automobilkлубu Warszawskiego zajął 2. miejsce w klasyfikacji klubowej.

XVII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” w 1979 roku był ponownie eliminacją Rajdowych Mistrzostw Europy i to z wyższym współczynnikiem. Choć do naszego kraju przyjechało kilku znanych zawodników zagranicznych, to powody do radości mieli jednak nasi kibice i komandor rajdu **Jan Bronikowski**. Zwycięstwo odnieśli bowiem **Maciej Stawowiak i Jacek Różański** (Polonez 2000).

W 1980 roku zamknięta została chlubna historia tej imprezy – po raz ostatni (do dziś) zawody posiadały status eliminacji mistrzostw Europy. Tłumy kibiców obserwowały znakomitą jazdę **Bernarda Beguina i Jean Jacquesa Lenne**, których Porsche jako pierwsze wjechało na rampę mety. Na 1185 km rozegrano 35 OS-ów (trzy zostały odwołane).

Załoga Tomasz Ciecierzyński  
i Jacek Różański – XV Rajd  
Warszawski (OS Dębe  
Wielkie).



Z zawodników klubowych 7. miejsce zajęli **Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000), 9. – **Andrzej Koper i Włodzimierz Krzemiński** (Renault 5 Alpine), a 10. – **Adam Polak i Zbigniew Kabuński** (Polonez 2000). Na 2. pozycji w klasie znaleźli się **Jerzy Kobylński i Janusz Siniarski** (Polski Fiat 125p/1500), a na trzecich – **Tadeusz Buksowicz i Jacek Glinicki** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Jacek Chojnacki i Andrzej Jung** (Polski Fiat 126p). Zespołowo 1. i 3. lokata przypadła zespołom Automobilkлубu Warszawskiego. Komandorem był **Jan Bronikowski**.

XIX Rajd Warszawski FSO odbył się po pięcioletniej przerwie w listopadzie 1985 roku, dzięki staraniom ówczesnego prezesa Automobilkлубu Warszawskiego – **Józefa Modeckiego**. On też został komandorem tej imprezy. Zgłosiło się 79 zawodników, a trasa liczyła 22 odcinki specjalne zlokalizowane głównie w okolicach Nowego Miasta Lubawskiego i Dąbrówna. Zwyciężyli **Andrzej Koper i Krzysztof Gęborys** (Renault 11 Turbo), drudzy byli **Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 Turbo). W pierwszej dziesiątce znaleźli się jeszcze:



## Działalność



**Tadeusz Buksowicz i Wojciech Malanowski** (Polonez 1600 C – 6. pozycja) oraz **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 – 7.). Klasę markową Fiata 126p wygrali **Krzysztof Winkowski i Robert Moritz**.

Rok później zawody obchodziły jubileusz, stąd zyskały rangę międzynarodową, a w nazwie znalazł się sponsor główny – Castrol. Trasa została zmodyfikowana, choć większość z 26 odcinków specjalnych rozegrano na północy kraju. Rajd zakończył się niespodzianką. Główną nagrodę – samochód – otrzymali **Mariusz Kostrzak i Maciej Augustyn** (Toyota Corolla). Faworyci: **Andrzej Koper i Marian Bublewicz** odpadli na skutek awarii. **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (FSO 1600A) wjechali na rampę jako druga z załóg. W klasie markowej Polskiego Fiata 126p bezkonkurencyjni okazali się **Robert Kęпка i Adam Mazurek**. Na 3. miejscu w tej klasie dotarli **Krzysztof Winkowski i Robert Moritz**. Koman-dorem rajdu był **Jan Plucienniczak**.

Debiut Poloneza 2000. Team FSO – Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski podczas Rajdu Warszawskiego.



Na mecie Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (od prawej: Ryszard Żyszkowski i Maciej Stawowiak).



Załoga **Błażej Krupa (4)** i **Piotr Mystkowski** (Renault 5 Alpine).

**Działalność**

XX Rajd Warszawski  
– od lewej: Z. Atłowski,  
J. Werner i R. Chałas.



XXI Międzynarodowy Rajd Warszawski (1987) wiódł ze stolicy do Olsztyna. Zwyciężyli reprezentanci OBR FSO **Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000). Komandorem był **Włodzimierz Śniady**.

XXII Międzynarodowy Rajd Warszawski rozegrano w październiku 1988 roku. Po raz pierwszy trasa zawodów przebiegała blisko stolicy, a przeważały nawierzchnie szutrowe. Wystartowało 87 załóg, do mety dojechało zaledwie 25. Po raz drugi z rzędu najlepszy okazał się **Marian Bublewicz**, tym razem z **Jackiem Wypychem** (Mazda 323 4WD). Wynik z poprzedniego roku (4. pozycja) powtórzyli **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600). Komandorem był **Jacek Bartoś**.

Kolejne zawody także miały rangę międzynarodowych i przebiegały w pobliżu Warszawy, a odcinki specjalne rozgrywane były ponownie na nawierzchni szutrowej. XXIII MRW wygrali

U góry:  
Mariusz Kostrzak i Maciej Augustyn (Toyota Corolla)  
– XX Rajd Warszawski

Obok:  
Załoga FSO Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski (Polonez 2000) na trasie XXI Rajdu Warszawskiego na Mazurach.



## Działalność

**Mirosław Krachulec i Marek Kusiak** (Mazda 323 Turbo). **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600) tym razem awansowali – stanęli na najniższym stopniu podium. Komandorem został **Longin Bielak**

XXIV Rajd Warszawski po siedmioletniej przerwie odbył się w dniach 4–5 grudnia 1997 roku. Powrót rajdu zawdzięczać należy prezesowi **Józefowi Modeckiemu**, który w 1996 r. spowodował wpisanie do kalendarza rajdów na kolejny sezon tej sztandarowej imprezy AP. Impreza zorganizowana we współpracy z Automobilklubem Olsztyńskim miała charakter towarzyski, a jego komandorem był **Jacek Bartoś**. Na starcie stanęło 21 załóg, do mety pod Teatr Wielki na pl. Piłsudskiego dojechało 12. Zawodnicy przez Modlin i Ciechanów pojechali na OS-y (Odcinki Specjalne) z dawnych lat: Prusy – Rumienica, Wygoda – Wałdyki i Nowy Dwór – Nowe Miasto. Zawody odbywały się w zimowych wręcz warunkach, co skłoniło ZKS do dopuszczenia jazdy na oponach okolcowanych na wszystkich OS-ach. Zwyciężyli **Piotr Świeboda i Krzysztof Winkowski** (Mitsubishi Lancer), a cały rajd w bezpośredniej transmisi relacjonowała telewizja.

Na mecie były trzylitrowe butelki szampana, runda honorowa i konferencja prasowa ze zwycięzcami. Po raz pierwszy w Polsce zorganizowano OS równoległy, który odbył się na klubowym autodromie przy ul. Powstańców Śląskich w Warszawie.

Rok później w lipcu świętowano jubileusz ćwierćwiecza Rajdu Warszawskiego, a była to piąta runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Na starcie stanęło 75 załóg, 22 odpadły. Do komandorowania powrócił **Jan Bronikowski**. Zwyciężyła załoga: **Marek Gieruszczak i Marek Skrobot** (Toyota Celica Turbo 4 WD).

W 1999 roku dyrektorem rajdu został **Romuald Chałas**. Zwyciężyli **Robert Gryczyński i Tadeusz Burkacki** (Toyota Corolla WRC).



U góry:  
Marian Bublewicz i Jacek Wypych (Mazda 323) świętują zwycięstwo na XXII Rajdzie Warszawskim.

Obok:  
Piotr Świeboda i Krzysztof Winkowski startują do kolejnego Rajdu Warszawskiego.

**Działalność**



U góry:  
załoga Krzysztof Hołowczyński  
i Łukasz Kurzeja na Torze  
Stegny podczas Rajdu  
Warszawskiego.

Obok:  
Rajd Warszawski  
– skok na mostku  
podczas OS na Bemowie.



Janusz Kulig i Jarosław Baran  
(Ford Focus WRC) – XXVII RW.



W 2000 roku spod Torwaru zawodnicy wyruszyli na 563-kilometrową trasę. Odcinki rozegrano w okolicach Otwocka i Celestynowa oraz Modlina, Pomiechówka i Legionowa. Meta znajdowała się na Bemowie (przedłużony do 3 km OS). Komandorem rajdu po raz pierwszy został **Zdzisław Siwiński**, a zwyciężyli **Janusz Kulig i Jarosław Baran** (Ford Focus WRC).

Rok później po raz pierwszy zorganizowano odcinek specjalny w centrum Warszawy – pod Pałacem Kultury i Nauki (PKiN). Na metę na Bemowie – podobnie jak rok wcześniej – jako pierwsi przyjechali **Janusz Kulig i Jarosław Baran** (Ford Focus WRC). Być może szczęście przyniósł im „dyrektorujący” także po raz drugi **Zdzisław Siwiński**.

W 2002 roku ponownie rozegrano OS pod Pałacem Kultury, co było zasługą dyrektora **Zdzisława Siwińskiego**. W 2003 roku bazę rajdu przeniesiono do Płońska, a w jego okolicach ścigano się pierwszego dnia na szutrowych odcinkach specjalnych. Drugi etap poprowadzono przez Bemowo, Białotkę pod PKiN. Odpowiedzialnym za przebieg imprezy był **Zdzisław Siwiński**.

## Działalność

## ZWYCIĘZCY RAJDU WARSZAWSKIEGO

<b>I</b>	1962	<b>A. Wędrychowski i A. Zieliński</b> (Renault Dauphine)	<b>XIX</b>	1985	<b>A. Koper i K. Gęborys</b> (Renault 11 Turbo)
<b>II</b>	1963	<b>A. Wędrychowski i J. Wędrychowska</b> (Renault Dauphine)	<b>XX</b>	1986	<b>M. Kostrzak i M. Augustyn</b> (Toyota Celica ST)
<b>III</b>	1964	<b>A. Wędrychowski i B. Pakulska</b> (Renault Dauphine)	<b>XXI</b>	1987	<b>M. Bublewicz i R. Żyszkowski</b> (Polonez 2000)
<b>IV</b>	1965	<b>R. Mucha i L. Jaworowicz</b> (Fiat 1500)	<b>XXII</b>	1988	<b>M. Bublewicz i J. Wypych</b> (Mazda 323 4WD)
	1966	<i>nie odbył się (kryzys sueski)</i>	<b>XXIII</b>	1989	<b>B. Krachulec i M. Kusiak</b> (Mazda 323 4 WD)
<b>V</b>	1967	<b>R. Nowicki i A. Stapiński</b> (Zastava 750)		1990–1996	<i>nie odbyły się (brak środków finansowych).</i>
<b>VI</b>	1968	<b>R. Żyszkowski i T. Kurmanowicz</b> (Fiat 850)	<b>XXIV</b>	1997	<b>P. Świeboda i K. Winkowski</b> (Mitsubishi Lancer)
<b>VII</b>	1969	<b>K. Rogalski i W. Dąbrowski</b> (Fiat 124)	<b>XXV</b>	1998	<b>M. Gieruszczak i M. Skrobot</b> (Toyota Celica Turbo 4 WD)
<b>VIII</b>	1970	<b>M. Varisella i E. Bogusławski</b> (Syrena 104)	<b>XXVI</b>	1999	<b>R. Gryczyński i T. Burkacki</b> (Toyota Corolla WRC)
<b>IX</b>	1971	<b>M. Stawowiak i D. Mydlarski</b> (Polski Fiat 125p)	<b>XXVII</b>	2000	<b>J. Kulig i J. Baran</b> (Ford Focus WRC)
<b>X</b>	1972	<b>R. Mucha i R. Żyszkowski</b> (Polski Fiat 125p)	<b>XXVIII</b>	2001	<b>J. Kulig i J. Baran</b> (Ford Focus WRC)
<b>XI</b>	1973	<b>L. Lattari i J. Różański</b> (Alfa Romeo 2000 GTV)	<b>XXIX</b>	2002	<b>P. Dytko i T. Dytko</b> (Toyota Corolla WRC)
<b>XII</b>	1974	<b>H. Rausch i J. Sypniewski</b> (BMW 2002 Turbo)	<b>XXX</b>	2003	<b>L. Kuzaj i M. Lukas</b> (Subaru Impreza WRC)
<b>XIII</b>	1975	<b>A. Jaroszewicz i R. Żyszkowski</b> (Fiat 124 Abarth)	<b>XXXI</b>	2004	<b>M. Sołowow i M. Baran</b> (Mitsubishi Lancer Evo VII)
<b>XIV</b>	1976	<b>T. Ciecierzynski i J. Różański</b> (Polski Fiat 125p)	<b>XXXII</b>	2005	<b>L. Kuzaj i M. Szczepaniak</b> (Subaru Impreza Sti)
<b>XV</b>	1977	<b>G. Frequelin i J. Delaval</b> (Renault 5)	<b>XXXIII</b>	2006	<b>M. Bębenek i G. Bębenek</b> (Mitsubishi Lancer Evo IX)
<b>XVI</b>	1978	<b>G. Staepelaere i F. Fransen</b> (Ford Escort RS)		2007	<i>odbył się pod nazwą Rajd Orlen</i>
<b>XVII</b>	1979	<b>M. Stawowiak i J. Różański</b> (Polonez 2000)	<b>XXXIV</b>	2008	<b>P. Jędrusiński i T. Maciuszek</b> (Honda Civic Type R)
<b>XVIII</b>	1980	<b>B. Beguin i J. Lenne</b> (Porsche 911 SC)			
	1981–1984	<i>nie odbyły się (stan wojenny, kryzys gospodarczy)</i>			

Rok 2004 i 2005 nie wniósł znaczących zmian w koncepcji rajdu. Bazą ponownie był Płońsk, a dyrektorem **Zdzisław Siwiński**. Odcinki Specjalne zlokalizowane były w okolicach Płońska i Ciechanowa. W 2006 roku pozostały trasy szutrowe, ale bazę rajdu przeniesiono do Ciechanowa, a start i metę zlokalizowano na miejscowym zamku. Dyrektorem Rajdu był **Tomasz Bartoś**.

W roku 2007 na skutek podpisanej umowy z PKN Orlen i Urzędem Miasta Płock imprezę tą przeniesiono do Płocka i zmieniono nazwę na Rajd Orlen. Odcinki zlokalizowane były na północ od Płocka (poza rozgrywanym w centrum miasta Super OS Płock Mostowa). Dyrektorem Rajdu był **Tomasz Bartoś**.

Niespodzianką był start syna znakomitego przed laty kierowcy rajdowego **Marku Alena** (Fiat Grande Punto S 2000). Niestety problemy z samochodem pozwoliły mu ukończyć rajd dopiero na 13. miejscu. Dużo lepiej wypadli reprezentanci Automobilklubu Polski. **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Subaru Impreza Sti) zajęli 2. miejsce, **Zbigniew Staniszewski** i **Bartłomiej Boba** (Mitsubishi Lancer Evo IX) 4., a **Zbigniew Gabryś** i **Artur Natkaniec** (Mitsubishi Lancer Evo IX) 7. Swoje klasy wygrali: **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski** (Citroen C2 VTS) oraz **Arkadiusz Nowikow** i **Agnieszka Letkiewicz** (Polski Fiat 126P). Na najniższym stopniu podium znaleźli się: **Radosław Typa** i **Wojciech Żuk** (Citroen C2 VTS)



Adam Wędrychowski z Automobilklubu Polski (po lewej) i Adam Smorawiński z Automobilklubu Wielkopolskiego w 1985 roku.

**Działalność**

## 27 Rajd Warszawski

### Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski



oraz **Maciej Lubiak** i **Przemysław Mazur** (Fiat Grande Punto S 2000). Na czwartym miejscu sklasyfikowano **Grzegorza Grono** i **Małgorzatę Kun** (Citroen C2 VTS).

W kolejnym sezonie pieczę nad rajdem objął **Grzegorz Gac**. Trasa II Rajdu Orlen znacznie różniła się od poprzedniej. Pierwszego dnia imprezę przeniesiono na południową stronę Wisły, a część oesów rozegrano już po zmroku. Drugi dzień rajdu czę-

Załoga Hołowczyc i Łukasz Kurzeja podczas Rajdu Orlen (dawniej Warszawski) w 2007 r.



ściowo pokrywał się z trasą I edycji rajdu. Oes ze słynną już hopą rozgrywany na nadwiślańskich błoniach tym razem przejeżdżany był tylko jeden raz. Po zaciętej walce z „Francuzami” na najwyższym podium stanęli **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Peugeot 207 Super 2000). Na czwartym miejscu sklasyfikowano załogę **Kajetan Kajetanowicz** i **Maciej Wisławski** (Mitsubishi Lancer Evo IX). **Jan Chmielewski** i **Ireneusz Pleskot** (Citroen C2R2) wygrali swoją klasę. **Tomasz Dąbrowski** i **Paweł Skrzywan** (Peugeot 206) zajęli 3. miejsce, a **Marcin Grzebieluch** i **Leszek Chłuda** (Opel Astra) czwarte.

Rajd Warszawski powrócił w 2008 roku i oznaczony został numerem XXXIV. Zawody utraciły rangę mistrzostw Polski, były natomiast rundą Rajdowego Pucharu PZM. Rozegrane zostały w ciągu dwóch dni – w piątek odbył się oglądany przez tysiące kibiców prolog w Otwocku. W sobotę 81 załóg wystartowało z Maciejowic i udało się na odcinki zlokalizowane w okolicach Sobienich Jezior, Wilgi oraz właśnie Maciejowic. Po przejechaniu dwóch pętli wszyscy zjechali na Bemowo, gdzie tradycyjny OS na szutrowej nawierzchni i skok na mostku zakończył zmagania. Dyrektorem był **Marek Pawłowski**. Zwyciężyli **Piotr Jędrusiński** i **Tomasz Maciuszek** w Hondzie Civic Type R, a w klasie gości: **Maciej Oleksowicz** i **Andrzej Obrębowski** w Subaru Imprezie.

Z zawodników klubu najwięcej zwycięstw w Rajdzie Warszawskim odniósł **Adam Wędrychowski** (trzy). Trzy razy triumf święcił **Ryszard Żyszkowski** (raz jako kierowca oraz jako pilot **Andrzeja Jaroszewicza** i **Mariana Bublewicza**). Dwukrotnie na najwyższym podium stawali zawodnicy klubowi: **Robert Mucha** i **Maciej Stawowiak**, jeden raz: **Lelio Lattari**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Tomasz Ciecierzyński**. Jedenaście razy koman-

#### ZWYCIĘZCY RAJDU ORLEN

- 2007 – **Bryan Bouffier** i **Xavier Panseri**  
(Peugeot 207 S 2000).
- 2008 – **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja**  
(Peugeot 207 S 2000)

## Działalność





Krzysztof Hołowczyc  
i Łukasz Kurzeja – zwycięzcy.

## RAJD MONTE CALVARIA – MAŁE MONTE CARLO

Rajd Monte Carlo jest dostępny tylko dla nielicznych i zamożnych. Udział w nim był jednak zawsze marzeniem zdecydowanej większości sportowych kierowców. Żeby chociaż trochę przybliżyć atmosferę tego rajdu, działacze Automobilklubu postanowili zorganizować imprezę, która nazwę wzięła od miasta Góra Kalwaria – powołano do życia Rajd Monte Calvaria.

Nazwę Rajd Monte Calvaria wymyślił zawodnik AW **Andrzej Zieliński** – redaktor czasopism motoryzacyjnych. Poprzez sparafrazowanie nazwy Góra Kalwaria i ustaleniu terminu rozgrywania zawodów, rajd ten zawsze kojarzył się z nazwą i terminem najstarszego rajdu świata – Rajdem Monte Carlo. Podobnie jak w zachodnim klasyku był Złot Gwiazdasty, a potem różnego

rodzaju próby (niekiedy ich liczba przekraczała 30). Obowiązywała pisownia „Monte Calvaria”, a także wzór tablic nawiązujących do Rallye Monte Carlo.

Polski rajd miał dodatkowy walor – odbywał się w warunkach zimowych, na śliskiej i trudnej nawierzchni, co stwarzało



okazję sprawdzenia własnych umiejętności prowadzenia samochodu i skonfrontowania ich z innymi zawodnikami. Powodowało to chęć doskonalenia się – kierowcy przed zawodami wyjeżdżali na parkingi i place, ćwicząc poślizgi. Owocowało to poprawą bezpieczeństwa jazdy.

W czasach PRL-u opony zimowe były niedostępne. Ale Polak potrafi – nacinano więc bieżniki letniego ogumienia. Było moczenie rękawiczek w wodzie, aby były bardziej przyczepne do ówczesnych ebonitowych kierownic. Zdobywało się od starszych zawodników różnego rodzaju nalepki, które szmuglowali ze „zgnitego” Zachodu. Można było „zaszpować” posiadaniem naklejki Coca Coli, Castrola, Shella, Veedolu czy Textara na hełmie i samochodzie.

Popularność Rajdu Monte Calvaria – imprezy dostępnej zarówno dla kierowców z licencjami, jak i kompletnych ama-

Władysław Paszkowski  
(z prawej) i Edward  
Borowczyk (Syrena 103)  
przed startem do VI Rajdu  
Monte Calvaria w 1967 r.



## Działalność



Podczas Rajdu Monte Calvaria w 1970 roku na odcinku Nieporęt.

torów – przeszła najśmielsze oczekiwania organizatorów. Już pierwsza edycja w 1961 roku zgromadziła na starcie 50 załóg. Z jednakową zaciętością walczyli kierowca emeryt w starym Oplu czy Moskwiczu, „dziecko bogatego rodzica” w najnowszym modelu BMW czy rolnik w Syrenie Bosto lub Żuku.

Już w rok po pierwszym starcie z Warszawy Rajdu Monte Carlo rozegrano zawody noszące nazwę Śladami Monte Carlo. W imprezie wystartowało 25 załóg, z których tylko jedna nie dotarła do mety. Zwycięzcą został **Marek Varisella** w Syrenie.

Kolejny rajd odbył się w 1964 roku. Sześć lat później wyznaczono dwie trasy: krótszą dla KJS oraz dużo dłuższą (przeszło 300 km) dla zawodników biorących udział w drugiej eliminacji Rajdowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Na dwóch OS-ach wokół Stadionu Dziesięciolecia oraz pokrytej

gołoledzią i ubitym śniegiem trasie Jeruzal – Kamion k. Mszczonowa triumfował **Andrzej Wodziński** (Zastava).

Władze pierwszego rajdu stanowili: komandor – **Bohun Zwoliński**, przewodniczący Zespołu Komisarzy Sportowych – **Wacław Żmigrodzki**, Komisja Techniczna – **Karol Pionnier** oraz **Kazimierz Kraków**, **Stefania Paszkowska**, **Eugeniusz Kamiński**. W zawodach uczestniczyło wiele pokoleń przyszłych mistrzów Polski w rajdach, wyścigach, jak i rallycrossie. To tutaj swoją przyszłą karierę sportową rozpoczęli m.in.: **Andrzej Bielewicz**, **Janusz Hancke**, **Maciej Stawowiak**, **Marek Szramowski**, **Andrzej Wodziński**, **Jacek Sikora**, **Paweł Przybylski**, **Romuald Chałas**, **Dariusz Poletyło**, **Jerzy Dyszy**, **Zbigniew Maliński**. Komandorami rajdu było wielu znanych działaczy i zawodników.

Długoletnia tradycja imprezy i coraz to nowe, atrakcyjne formy organizacji przyniosły niespotykany efekt, np. w postaci rekordowej liczby 215 zgłoszeń (1996 r.). Z uwagi na względy bezpieczeństwa i pojemność trasy trzeba było ograniczać listę startową do 150 (!) załóg. Z czasem na zakończenie rozgrywano dla 16 najlepszych załóg próbę nocną – slalom równoległy (podobnie jak nocny etap w Rajdzie Monte Carlo). To atrakcyjne widowisko przyciągało wielką liczbę fanów sportów motorowych oraz ekip telewizyjnych.

Niecodzienną przygodę przeżył podczas jazdy przez lasy pod Górą Kalwarią **Mirosław Wronka** – w jego Polskiego Fiata 126p uderzył... dzik. Na bardzo śliskiej nawierzchni samochód został zepchnięty do rowu, a na jezdni pozostały jedynie ślady hamowania zwierzęcia, które do żywego zdarło raciami lód z asfaltu.

Obecnie ster władzy w rajdzie przejęło młode pokolenie. Organizacją zajmował się ostatnio m.in. **Andrzej Król**, a w roku 2008 – **Daniel Siemczuk**.

Rajd Monte Calvaria '2003 – „opiekun” sportu samochodowego w AP – Armin Kassai w otoczeniu członków Koła Młodych.



## Działalność

## ZWYCIĘZCY (NIEKTÓRZY) RAJDU MONTE CALVARIA

- 1966 – **S. Dalka** (Volkswagen)
- 1967 – **W. Domański** (Volkswagen 1200)
- 1968 – **J. Bachtin** (Trabant 600)
- 1969 – **M. Stawowiak** (Zastava 750)
- 1970 – **A. Wodziński** (Zastava)
- 1977 – **D. Frenkler i M. Socha** (Polski Fiat 126p)
- 1993 – **A. Stańczykowski i W. Kossak** (Polski Fiat 126p)
- 1994 – **M. Rej i R. Bromke** (Nissan Sunny Gti)
- 1995 – **P. Chodzeń i J. Motz** (Toyota Celica)
- 1996 – **K. Baranowski i J. Baranowski** (Fiat 126p)
- 1997 – **W. Kossak i A. Wierzbowski** (Nissan Sunny GtiR)
- 1999 – **P. Trela i M. Pawłowski** (Ford Sierra)
- 2000 – **T. Marciniak i M. Bińkowski** (Audi 80)
- 2001 – **P. Mieczkowski i Z. Kowalski** (Mazda 323)
- 2002 – **A. Stańczykowski i T. Arck** (Nissan Micra)
- 2003 – **M. Jaskólski i P. Witoń** (Subaru Justy)
- 2004 – **K. Piotrowski i M. Softysiak** (Lancia Y)
- 2005 – **P. Poletyło i A. Jobuszewski** (Subaru Justy)
- 2006 – **A. Rzyński i M. Jastrzębski** (Subaru Legacy)
- 2007 – **G. Staszewski i A. Sekuła** (Mitsubishi Lancer)
- 2008 – **P. Broncher i J. Niemiro** (Subaru Legacy)



## Barbórka RAJD BARBÓRKA – ZAWSZE W GRUDNIU

Kolejną kultową klubową imprezą jest Rajd Barbórka (wcześniej Barburka!), rozgrywany zawsze na początku grudnia, w terminie zbliżonym do dnia patronki górników – św. Barbary.

Po raz pierwszy rajd został rozegrany w 1964 roku. Wtedy to postanowiono zebrać mistrzów w jednym miejscu i przeprowadzić konfrontację. Imprezę nazwano Kryterium Asów (do dziś jest członem nazwy). Sama nazwa wzięła się z potrzeby „podczepienia się” pod robotniczego patrona, a górnicy byli dobrze postrzegani przez władzę.

Formuła rajdu, zaproponowana przez **Władysława Paszkowskiego**, była bardzo prosta. Chodziło o skomasowanie prób sportowych, tak aby nie tracić niepotrzebnie czasu na dojazd.

Początkowo zawody usytuowane zostały na lotnisku Babice na warszawskim Bemowie. Bez tzw. jazdy okrężnej zawodnicy

wykonywali próby sportowe o charakterze wyścigowym. W Kryterium Asów prawo startu mieli wyłącznie mistrzowie i wice-mistrzowie Polski, zarówno w rajdach, jak i wyścigach.

W pierwszym rajdzie zwyciężyli **Alicja Postawka i Franciszek Postawka** (Volvo PV 544), a kolejne lokaty zajęli **Ksawery Frank i Zbigniew Łagutko** (Morris Cooper) oraz **Adam Wędrychowski i Marek Varisella** (Renault Dauphine).

W następnym roku jechano z trzech punktów startowych w kierunku lotniska Babice. Tam rozegrano próby zwrotności, zrywu i hamowania, regularności i szybkości jazdy oraz wyścig z wyrównaniem, z którego po raz pierwszy przeprowadzano relację telewizyjną na żywo. Tymczasem podczas zawodów (4 km × 10 okrążeń) powstał ogromny bałagan. Nie liczone okrążeń, a zawodnicy startowali jak im się podobało – nie przestrzegając harmonogramu czasowego.

**Eugeniusz Pach** miał relacjonować na żywo przebieg wyścigu z samochodu **Franciszka Postawki** (Volvo PV 550). Niestety, zawiodła łączność krótkofalowa. Relacja komentatora była zupełnie oderwana od rzeczywistości. Kamerzyści pokazywali

Po lewej:  
Na trasie XXXIX Rajdu  
Monte Calvaria.

## Działalność

Załoga FSO Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski (Polonez Stratos) na Rajdzie Barbórka.



uparcie tylko Volvo, robiąc to zresztą w sposób zupełnie nieprofesjonalny – widzowie przed odbiornikami mieli wrażenie, że samochód porusza się z bardzo niewielką prędkością... Gdy nagle włączyła się fonia, telewizzowie usłyszeli rozdygotany głos **Eugeniusza Pacha**: – *Ile okrążeń jeszcze zostało?* Po wielu kłopotach z obliczeniem wyników zwycięzcami ogłoszono załogę: **Alicja Postawka i Franciszek Postawka**, jadącą w Volvo PV 550.

4 grudnia 1966 roku w ulewnym deszczu i mgłę 39 załóg wystartowało do 425–kilometrowej jazdy okrężnej III Rajdu Barbórka, zakończonej nocną próbą „górską” na ul. Karowej. Następnego dnia ścigano się na płytach lotniska Babice na Bemowie. Tam rozegrano dwa wyścigi (w lewo i w prawo) i wyścig z wyrównaniem czasowym. Najszybciej cały rajd przejechało małżeństwo **Zasadów**. 2. miejsce zajęli **R. Ciechulski i J. Wolski** (Renault R8 Gordini), 4. – **Robert Mucha i Krzysztof Strykier** (VW 1300), a 5. – **Wiesław Mrówczyński i Andrzej Komorowski** (Fiat 1500).

Rok później zmianie uległa koncepcja rajdu. Po próbie „górskiej”

na ul. Karowej zawodnicy (w ulewnym deszczu) udali się na jazdę okrężną do Puław, gdzie po drodze rozgrywano różne próby sportowe. Wygrał **Jerzy Bachtin** (Trabant 601), tuż za nim byli: **Krzysztof Strykier** (Fiat 1500) oraz **Krzysztof Komornicki i Eugeniusz Pach** (Alfa Romeo 1600 Ti). 5. miejsce zajęła załoga **Wiesław Mrówczyński i Kazimierz Marciniak** (Fiat 1500).

W 1968 roku dwóch kierowców uzyskało jednakową liczbę punktów. W związku z tym ogłoszono zwycięzcami ex aequo **Lelio Lattariego** oraz **Włodzimierza Markowskiego**.

W 1969 roku po próbie na ul. Karowej zawodnicy udali się na 70–kilometrową dojazdówkę, by spotkać się na lotnisku Bemowo. Tam zlokalizowano dwa wyścigi po 10 okrążeń, wyścig równoległy, próbę zręczności i hamowania. Rajd zakończył się sukcesem zespołu FSO, którego zawodnicy zajęli 3. (**Jerzy Puchalski i L. Rybicki** – Syrena 104) i 5. (**Robert Mucha i Zbigniew Dziadura** – Polski Fiat 125p) miejsce w klasyfikacji generalnej. W punktowanej ósemce znaleźli się również: **Janusz Kiljańczyk i Jerzy**

Błażej Krupa jedzie w grupie „15 Wspaniałych” na Karowej podczas Rajdu Barbórka.



## Działalność



Robert Herba i Artur Skorupa  
– Rajd Barbórka 1994 r.

**Wilbik** (BMW 2000 – 2. pozycja), **Włodzimierz Markowski** i **Marian Wangrat** (Porsche 912 – 4.) i **M. Komornicki i Krzysztof Komornicki** (Renault 8 Gordini – 6.).

W 1974 roku po raz pierwszy rajd odbył się bez udziału publiczności. Na wojskowe lotnisko Babice na Bemowie nikt, poza nielicznymi dziennikarzami, nie został wpuszczony. Co sprytniejsi poznawali dziury w płocie i ukryci w krzakach (jak doborowi komandosi), obserwowali zmagania 38 załóg. Zwycięsko z tego boju wyszła włosko-polska para: **Lelio Lattari i Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV).

Po zabudowaniu lotniska osiedlem mieszkaniowym, rajd przeniósł się na drogi dojazdowe.

Zawodników gościły: wyścigi konne na Służewcu, nadwiślańskie szutry, Miasteczko Ruchu Drogowego na ul. Gwiaździstej, policyjny tor w Legionowie, jak i typowe OS-y Rajdu Warszawskiego – Dąbkowizna, Kąty Węgierskie czy Beniaminów, a następnie tereny klubu na Bemowie.

Co roku w celu uatrakcyjnienia zawodów wprowadzane są nowe odcinki. Nieodłącznym elementem Rajdu Barbórka jest próba górską rozgrywaną na serpentynach i bruku ul. Karowej. To tutaj gromadzą się tysiące kibiców z całego kraju, by podziwiać walkę kierowców z „Panią Karową” – jak ją kiedyś nazwał wieloletni komentator tej imprezy (były zawodnik Automobilklubu) **Krzysztof „Szaja” Szaykowski**.

W swojej historii rajd miał tylko dwie przerwy. Najpierw zabrakło go w latach 1981–1982 (stan wojenny). Powrócił do kalendarza, pomimo kryzysu paliwowego i benzyny na kartki, w 1983 roku (zwygrzył **Marian Bublewicz**).

Niestety, pogłębiający się kryzys spowodował kolejną, aż trzyletnią przerwę. Potem powrócono do tego rajdu, rozgrywając go w prawie niezminionej formie. Znowu było to Kryterium Asów, w którym nie wypadało nie wystartować i nie pokazać się w „Warszawce”, gdzie teoretycznie jest największe nagromadzenie sponsorów.



Załoga Paweł Przybylski  
i Krzysztof Gęborys  
– Rajd Barbórka 1996 r.

**Działalność**



Start do Rajdu Barbórka na Autodromie AP Bemowo w 2001 r.

Ponieważ Kryterium Asów cieszyło się olbrzymim zainteresowaniem zawodników, widzów i środków masowego przekazu, należało znaleźć nową, bardziej przyjazną dla obserwatorów formułę imprezy. „*To nie jest rajd, tylko widowisko sportowe, które jest świętem wielotysięcznej rzeszy kibiców*” – napisał w „Życiu Warszawy” jeden z dziennikarzy.

Podczas Rajdu Barbórka o Puchar Centertelu w 1996 roku po raz pierwszy wraz z zawodnikami na poszczególne próby przemieszczali się także kibice i dziennikarze. Harmonogram czasowy został tak opracowany, aby możliwe było obejrzenie wszystkich OS-ów, w tym rozegranej po raz pierwszy widowiskowej próby na Bemowie, kryterium ulicznego w Piasecznie oraz próby ze słynną hopą na giełdzie samochodowej na Żeraniu.

O ul. Karowej jeden z dziennikarzy napisał: „*Mogę przyjąć zakład, że takiej frekwencji nie ma na żadnej sportowej imprezie (może z wyjątkiem piłkarskich meczów Legii, ale na nie strach chodzić, a szczególnie z dzieckiem). Przyjście na Karową to zresztą rytuał*”. Inny dziennikarz z „Przeglądu Sportowego” stwierdził: „*(...) pół tysiąca lat czekało podwarszawskie Piaseczno na taką imprezę jak Rajd Barbórka – Kryterium Asów, którego 34. edycja miała w tej gminie czwarty odcinek specjalny, przeprowadzony w centrum miasta (...)*”.

Obok Rajdu Barbórka przez wiele lat odbywało się równoległe Kryterium Karowa – 15 Wspaniałych. Startowali w nim zasłużeni zawodnicy i działacze po ukończeniu 50 lat, którzy mogli skonfrontować swoje czasy z aktualną czołówką rajdową. „Wspaniali” startowali seryjnymi samochodami.

## Działalność

## ZWYCIĘZCY RAJDU BARBÓRKA

- 1964 – **A. Postawka** i **F. Postawka** (Volvo 550 PV)
- 1965 – **S. Zasada** i **E. Zasada** (Steyr Puch 660 TR)
- 1966 – **S. Zasada** i **E. Zasada** (Steyr Puch 660 TR)
- 1967 – **J. Bachtin** (Trabant 601)
- 1968 – ex aequo **L. Lattari** oraz **W. Markowski**
- 1969 – **S. Zasada** i **M. Bień** (Porsche 911)
- 1970 – **M. Wangrat** i **S. Dalka** (BMW 2002)
- 1971 – nie odbył się
- 1972 – **K. Frank**
- 1973 – nie odbył się
- 1974 – **K. Frank** i **M. Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV)
- 1975 – **M. Varisella** i **S. Brzozowski** (Polski Fiat 125P Monte Carlo 1600)
- 1976 – **J. Kiljańczyk** i **Porębski** (Renault 12 Gordini)
- 1977 – **R. Ryzel** i **Z. Kabulski** (Polski Fiat 125p)
- 1978 – **K. Komornicki** i **K. Komornicka** (Opel Kadett GTE)
- 1979 – **B. Krupa** i **P. Mystkowski** (Renault 5 Alpine)
- 1980 – **M. Bublewicz** i **M. Pawłowski** (Opel Kadett GTE)
- 1981–1982 – nie odbył się (stan wojenny)
- 1983 – **M. Bublewicz** i **R. Żyszkowski** (Polonez 2000)
- 1984–1986 – nie odbył się (kryzys gospodarczy)
- 1987 – **M. Bublewicz** i **J. Wypych** (Polonez 2000)
- 1988 – **R. Herba** i **M. Pyrzyzna** (Polski Fiat 126p)
- 1989 – **M. Bublewicz** i **J. Lewandowski** (Mazda 323)
- 1990 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Audi Quattro)  
Karowa – **P. Przybylski**
- 1991 – **M. Sadowski** i **M. Koński** (Mazda 323 GTX)  
Karowa – **M. Sadowski**
- 1992 – **B. Herink** i **B. Stępkowska** (Renault 11 Turbo)  
Karowa – **P. Przybylski**
- 1993 – **M. Gieruszczak** i **M. Skrobot** (Toyota Celica GT4)  
Karowa – **M. Gieruszczak**
- 1994 – **B. Herink** i **B. Stępkowska** (Renault Clio Williams)  
Karowa – **P. Przybylski**
- 1995 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Ford Escort Cosworth RS)  
Karowa – **P. Przybylski**
- 1996 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** – Ford Escort Cosworth RS)  
Karowa – **P. Przybylski**
- 1997 – **R. Herba** i **J. Rathe** (Mitsubishi Lancer Evo III)
- 1998 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Ford Escort WRC)  
Karowa – **D. Poletyło**
- 1999 – **R. Gryczyński** i **T. Burkacki** (Toyota Corolla WRC)  
Karowa – **L. Kuzaj**
- 2000 – **J. Kulig** i **J. Baran** (Ford Focus WRC)  
Karowa – **J. Kulig**
- 2001 – **K. Hołowczyc** i **Ł. Kurzeja** (Peugeot 206 WRC)  
Karowa – **J. Kulig**
- 2002 – **M. Nowosiadły** i **B. Boba** (Peugeot 206 XS)  
Karowa – **M. Turski**
- 2003 – **T. Kuchar** i **M. Wodniak** (Mitsubishi Lancer Evo 6)  
Karowa – **M. Lubiak** i **L. Kuzaj**
- 2004 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza WRC)  
Karowa – **P. Andreucci**
- 2005 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza Sti)  
Karowa – **K. Hołowczyc**
- 2006 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza Sti)  
Karowa – **L. Kuzaj**
- 2007 – **T. Kuchar** i **D. Dymurski** (Subaru Impreza Sti)  
Karowa – **K. Hołowczyc**
- 2008 – **T. Kuchar** i **D. Dymurski** (Subaru Impreza Sti)  
Karowa – **T. Kuchar**



Z klubu organizatora Rajdu Barbórka na najwyższym stopniu podium stawali: **Ksawery Frank, Jerzy Bachtin, Ryszard Ryzel, Krzysztof Hołowczyc, Marian Bublewicz, Lelio Lattari, Marek Varisella, Krzysztof Komornicki, Robert Herba i Michał Nowosiadły.**

W latach 1972–1983 komandorem rajdu był **Jerzy Szymański**. Od 1987 roku dowództwo nad imprezą przejął **Ryszard Żyszkowski**, w 1997 roku – **Jacek Bartoś**, a w latach 1995–1996 i 1998–1999 **Witold Prószyński**. W latach 2000–2001 dyrektorem został ponownie **Ryszard Żyszkowski**, potem

(na dwa lata) zastąpił go **Romuald Chalas**. Od 2004 roku imprezę kieruje **Zdzisław Siwiński** (z wyjątkiem 2005 roku, kiedy dyrektorem był **Tomasz Bartoś**).

Kończący tradycyjnie sezon sportów motorowych w Klubie, a rozgrywany na początku grudnia Rajd Barbórka, w roku 2005 składał się z 4 Odcinków Specjalnych (Bemowo, Żerań Elektrociepłownia, Cytadela i Karowa). W roku 2006 nieznacznej modyfikacji uległa trasa rajdu – zamiast odcinka Żerań Elektrociepłownia rozegrany został OS na Torze FSO na Żeraniu. W związku z remontem wiaduktu im. Markiewicza skrócony został także odcinek Karowa. W roku 2007 powrócono do odcinka Żerań Elektrociepłownia, odcinek Karowa również wrócił do swojej pierwotnej (dłuższej) wersji.

W 2008 r. wprowadzono spore zmiany na trasie odcinków specjalnych. Tradycyjne 3 OS-y (Żerań, Cytadela i Bemowo) przejeżdżano w obydwie strony co stworzyło bardzo ciekawą i różnorodną trasę. Również na ul. Karowej zrezygnowano z przejazdu przez parking i szykan przed dolną beczką co znacznie przyspieszyło najazd na nią, oraz dodano nawrót pod wiaduktem, przez co kibice mogli trzykrotnie oglądać nawrót wokół beczki.

Gwiazdą Rajdu Barbórka'2008 był czterokrotny mistrz świata **Tommi Makinen**, który wykonał trzy pokazowe przejazdy na ul. Karowej. W jednym z nich jako pilot wystartował czterokrotny złoty medalista w chodzie **Robert Korzeniowski**.

### OS Fela

Jedną z kultowych tras w klubowej historii rajdów samochodowych był tzw. OS Fela. Wynaleziony i zorganizowany przez **Władysława Paszkowskiego** w Zielonce k. cegielni, na którym ostrogi komisarzy sportowych zdobywali członkowie Sekcji Młodych drugiej edycji.

Trasa długości ok. 3 km zawierała trzy rodzaje nawierzchni, do której trudno było dobrać uniwersalne ogumienie. Start odbywał się jak na owe czasy nowoczesnie, bo na światła: żółte – uwaga, zielone – start.

Odcinek ten był zawsze elementem jakiegoś rajdu. Za każdym razem na jego starcie był wystawiony rekord trasy, który należało poprawić, a zwycięzca dostawał „od Feli” mały pamiątkowy puchar.

Wśród zdobywców pucharów Feli widnieją nazwiska najlepszych polskich kierowców rajdowych. OS ten rozgrywano 15 razy. (w sumie startowało 376 samochodów) przy okazji warszawskich rajdów od 8.09.1969 r. do 6.10.1974 r.

Kolejni rekordziści OS Fela:

- w 1969 r. podczas Rajdu Warszawskiego ex aequo – **Marek Szramowski** (NSU 1000), **Krzysztof Rogalski** (Fiat 124) 2 min. 42 sek,
- w 1970 r. podczas III Rajdu Śladami Pań – **Jerzy Landsberg** (BMW 1600) 2 min. 34 sek.
- w 1970 r. podczas Rajdu Barbórki – **Jan Bronikowski** (Polski Fiat 125p 1300) 2 min. 31 sek.
- w 1971 r. podczas Rajdu Barbórki – **Maciej Stawowiak** (Polski Fiat 125p 1500) 2 min. 26,8 sek.
- w 1972 r. podczas VI Rajdu Kurpie – **Ksawery Frank** (BMW 2002 T1) 2 min. 19 sek. (rekord do dziś nie pobity).

## RAJD MAZOWIECKI – POLIGON DLA MŁODZIEŻY

Najmłodszym dzieckiem sportowym Automobilklubu Polski jest Rajd Mazowiecki, którego pomysłodawcą był **Romuald Chalas**. Rozgrywany jest od 2001 roku jako jedna z rund Rajdowego Pucharu PZM. Trasę rajdu poprowadzono drogami Rajdu Warszawskiego w rejonie Otwocka, Wilgi i Maciejowic. Jest ona w zasadzie asfaltowa, jednak ze sporą ilością szutrowych łączników.

Termin rozgrywania rajdu (koniec marca – początek kwietnia) sprawia, że na zawodników czeka wiele niespodzianek pogodowych. Na trasie bywa dużo błota, a nieraz także lód lub

## Działalność

## ZWYCIĘZCY RAJDU MAZOWIECKIEGO:

- 2001 – **Leszek Korzanowski i Adam Lipkowski**  
(Mitsubishi Lancer Evo III)
- 2002 – **Krzysztof Kubiak i Michał Rechnio**  
(Citroën Saxo)
- 2003 – **Filip Nivette i Rajmund Biniszewski**  
(Opel Astra)
- 2004 – **Piotr Marciniak i Tomasz Kosiński**  
(Opel Kadett)
- 2005 – **Andrzej Mancin i Ryszard Ciupka**  
(Fiat Stilo)
- 2006 – **Tomasz Dudek i Bogusław Browiński**  
(Renault Clio Sport)
- 2007 – **Mariusz Małyszczycycki i Paweł Raczak**  
(Citroën C2R2)

śnieg. Jedną ze stałych atrakcji rajdu jest odcinek specjalny rozgrywany na ulicach Otwocka, gromadzący wzdłuż swojej trasy tysiące kibiców. To tutaj młodzi zawodnicy, praktycznie rozpoczynający dopiero swoje sportowe kariery, chcą pokazać się z jak najlepszej strony. Rajd rok rocznie gromadził rekordową liczbę uczestników (ponad 100 pojazdów).

Obok załóg Pucharu PZM chętnie startowali w nim kierowcy z RSMP, traktując imprezę jako sprawdzian własnej formy oraz sprawdzając swoje samochody przed sezonem. Zdania na temat rajdu były od początku podzielone: zawodnicy chwalili, obserwator PZM miał obiektywne.

Rajd Mazowiecki był też znakomitym poligonem do zdobywania doświadczenia przez młodych działaczy klubowych, którym powierzano odpowiedzialne funkcje.

Dyrektorem pierwszej edycji rajdu w 2001 roku był **Marek Jaczewski**. Od 2002 roku imprezę dowodził **Marek Pawłowski** (osoba, bez której trudno sobie wyobrazić organizację jakiegokolwiek poważnego rajdu przeprowadzanego obecnie przez klub – jest on „etatowym” twórcą tras).

uczestnik XXXVI Rajdu Monte Calvaria wyrusza na trasę.



## Działalność

Rajd Mazowiecki z bazą w Otwocku od roku 2005 rozgrywany był w bardzo podobnej formule. Rajd składał się z odcinków specjalnych na południe od Otwocka (dawne odcinki Rajdu Warszawskiego) oraz z widowiskowego Super OS Otwock. Rajd cieszył się dobrą opinią wśród zawodników (startuje w nim zazwyczaj około 90–100 załóg).

Niestety, w roku 2007 odbyła się (jak na razie!) ostatnia edycja rajdu. Po przejściu Rajdu Warszawskiego przez Płock i nadanie mu nazwy „Orlen”, na stare asfaltowe trasy w rejonie Maciejowic w 2008 roku powróciła impreza pod nazwą Rajd Warszawski. Plany na przyszłość władz Automobilkлубu Polski przewidują jednak reaktywowanie Rajdu Mazowieckiego i przywrócenie mu wcześniejszej rangi.

## SPORT SAMOCHODOWY W AP NA FINISZU

W przedostatniej kadencji klubowych władz w 100 lat liczącej historii Automobilkлубu Polski kierowaniem działalnością w sporcie samochodowym zajmowała się wybrana w 2004 roku komisja w składzie: **Andrzej Król** (przewodniczący), **Majka Szpotańska**, **Tomasz Bartoś**, **Bartłomiej Czwartosz**, **Andrzej Grigorjew**, **Marcin Jastrzębski**, **Maciej Konarzewski** (złożył rezygnację w 2007 r.), **Wojciech Nowak**, **Edward Nowicki**, **Marek Pawłowski**, **Jacek Pietrusiewicz**, **Janusz Siniarski**, **Marcin Wielgo** (powołany w miejsce **M. Konarzewskiego**).

Koronnymi imprezami sportowymi organizowanymi przez komisję były:

- Rajd Warszawski – runda RSMP, który w roku 2007, w związku z podpisaną umową z PKN Orlen i Urzędem Miasta Płock, zmienił czasowo nazwę na Rajd Orlen;
- Rajd Mazowiecki o zmienionej w 2008 roku nazwie na Rajd Warszawski;
- Rajd Barbórka – Ogólnopolskie Kryterium Asów.





Pokazy podczas pikniku motoryzacyjnego Moto Orkiestra Świątecznej Pomocy.

Automobilklub Polski organizował i organizuje także całe serie imprez dla amatorów. Oprócz kultowego już Rajdu Monte Calvaria kiedyś były imprezy typu Mini–Max (minimum jazdy – maximum prób), obecnie są to rajdy rozgrywane w formule Konkursowych Jazd Samochodowych (KJS). Co roku jest to 8 rajdów: Rajd Monte Calvaria, Rajd Św. Krzysztofa, Rajd Puchar Lata, Rajd Puchar Wiosny, Rajd Puchar Jesieni, Rajd Puchar Zimy, Kryterium Żerań, Rajd Moto Orkiestry. Imprezy dla kierowców amatorów organizowane przez AP mają dobrą renomę i dzięki temu można liczyć na dużą frekwencję na tych rajdach. W roku 2006 utworzono dodatkową klasyfikację 4 Pory Roku KJS (Puchar Lata, Puchar Jesieni, Puchar Wiosny, Puchar Zimy). Zwycięzcy tej kategorii mają możliwość pokazania się na kończącym sezon Rajdzie Barbórka.

Komisja Sportu Samochodowego większość swojego budżetu

przeznaczała dla klubowych zawodników. Zasady pomocy dla zawodników AP co roku zmieniały swoją formę. Stosowany kiedyś system punktowy – zawodnicy otrzymywali punkty za zajęte miejsca w każdym z zawodów w których startowali, zamieniony został na opłacanie wpisowego w imprezach organizowanych przez Klub, potem pomoc przeniesiono na koniec sezonu w oparciu o uzyskane przez zawodników AP wyniki, aż w 2008 r. przyjęto formułę zwracania zawodnikom reprezentującym barwy AP 50% wpisowego na rajdy organizowane przez klub.

Organizowany przy współudziale Komisji Sportu Samochodowego AP w latach 2004–2007 charytatywny piknik motoryzacyjny Moto Orkiestra Świątecznej Pomocy rozgrywany był na terenie Autodromu Automobilklubu Polski na Bemowie. Impreza z roku na rok stawała się coraz większa, dzięki temu coraz większy był również oddźwięk medialny pikniku.



Autodrom AP na Bemowie podczas imprezy motorowej.

## Działalność

Członkowie Koła Młodych AP podczas „czynu społecznego” na Bemowie w 2003 r.



W roku 2008 przeniesiono imprezę do centrum miasta – pod Pałac Kultury i Nauki, dzięki czemu na imprezie przewinęło się kilkanaście tysięcy warszawiaków. Całość zebranych pieniędzy (w ciągu 4 lat zebrano ponad 150 tys. zł) przekazano na konto fundacji Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy.

Z inicjatywy komisji, w lutym 2002 roku reaktywowane zostało w klubie Koło Młodych, integralnie związane z Komisją Sportu Samochodowego, w odróżnieniu od dotychczasowych edycji, w których koło było samodzielną jednostką organizacyjną klubu. Członkowie koła, których liczba po dwóch latach działalności przekroczyła 100 osób, to entuzjaści związani z organizacją rajdów samochodowych oraz zaczynający swoją przygodę ze sportem samochodowym, poprzez starty w imprezach amatorskich.

Dla nich doświadczeni zawodnicy, tacy jak m.in. **Janusz Siniarski** czy **Ryszard Plucha**, organizowali kursy nauki rajdowej jazdy samochodem. Wielu młodych kierowców nauczyło się dzięki temu rajdowego rzemiosła i zaczęło startować z sukcesami w zawodach. Stworzono im także możliwość uczestniczenia w kursach na pilotów rajdowych, prowadzonych przez utytu-

lowanych pilotów rajdowych (m.in. **Ryszarda Żyszkowskiego** i **Jacka Rathe**). Pierwszym przewodniczącym był **Andrzej Król**.

Koło Młodych stale rozwijało swoją działalność. W ciągu czterech lat – do 2008 roku – na spotkaniach koła na autodromie AP na Bemowie przewinęło się ponad 200 młodych członków AP. Wielu z nich zostało w klubie na stałe i po przeszkoleniu i zdobyciu odpowiednich uprawnień obsługiwali rajdy samochodowe. Członkowie koła uczestniczyli także aktywnie w działaniach społecznych na rzecz Automobilklubu (prace porządkowe na Bemowie, przygotowanie rajdów). Po **Andrzeju Królu** przewodnictwo w kole przejął w 2007 roku **Daniel Siemczuk**.

## Bezimienni

ZNANI I BEZIMIENNI

Opisując najważniejszą w działalności Automobilklubu Polski dziedzinę, jaką jest sport samochodowy, należy jeszcze raz uświadomić sobie, iż w zespole AP występowali czołowi polscy zawodnicy, których osiągnięciami

Odprawa członków Koła Młodych AP przed zajęciami praktycznymi w Ośrodku na Bemowie.



## Działalność



Na „Karowej” w 2008 roku podczas Ogólnopolskiego Kryterium Asów.

klub w latach swojej świetności mógł się pochwalić. Należy także pamiętać o bezimiennych działaczach, których setki tysięcy przewinęły się przy okazji rozgrywania różnych imprez. To dzięki nim – stojącym na mrozie, deszczu czy w upale – zawodnicy mogli realizować swoje sportowe pasje. Nawet w oficjalnych komunikatach imprez nie ma ich nazwisk.

Wielcy bezimienni! Ale też nie do końca. Gdy tylko jest potrzeba, natychmiast się znajdują. Ich nazwiska zna bowiem w klubie każdy, dla przykładu: **Bohun Zwoliński**, **Jacek Pietrusiewicz** czy **Antoni Bartłomiej Nasłoński** (w latach 70. szef rajdowego zespołu i wieloletni szef Kryterium Karowa), choć nie pełnili najważniejszych funkcji, przeszli do historii... Na nich i na rzesze innych można zawsze liczyć.

Wielu „anonimowych” działaczy czy osób funkcyjnych „niższego szczebla” z czasem awansowało i obecnie działają nie tylko w ramach AP, ale i PZM. Przykładem jest wspomniany wcześniej **Marek Jaczewski**, który zaczynał od obstawiania PKC-ów i OS-ów, był w zespole rajdowym **Romualda Chałasa**, trochę jeździł jako pilot, był dyrektorem I Rajdu Mazowieckiego. Obecnie jest odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami w Raj-

dowych Mistrzostwach Polski. **Jacek Bartoś** – były szef OBR, obecnie jest jedną z ważniejszych postaci w Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA.) Jeździ na wszystkie rundy Mistrzostw Świata WRC, gdzie odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo zawodników i kibiców. To od jego decyzji zależy, czy dany odcinek specjalny odbędzie się, czy nie.

Sport w Automobilklubie Polski to nie tylko „zabawa paru bogatych panów”, jak określano w minionych czasach tą działalność, ale działanie na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym i doskonalenie techniki jazdy. W sporcie motorowym jest miejsce dla każdego, zarówno zawodnika, mechanika, komisarza sportowego czy działacza.

W okresie obejmującym ostatni rok 100-letniej działalności Automobilklubu Polski oraz trzy lata rozpoczynające kolejne „lęcia” klubu (kadencja 2008–2012), jego sportem samochodowym kierować będzie wybrana w grudniu 2008 r. Rada Komisji Sportu Samochodowego AP w składzie: **Andrzej Król** – przewodniczący, **Marek Jaczewski**, **Joanna Markiewicz**, **Wojciech Nowak**, **Marek Pawłowski**, **Artur Pieńkowski**, **Marcin Wielgo**.



Tommi Makinen na „Karowej” w 2008 roku, w samochodzie zwiastującym przypadające w następnym roku stulecie Automobilklubu Polski.

## Działalność