



**AUTOMOBILKLUB WARSZAWSKI POLMO**



# **MIĘDZYNARODOWY RAJD MONTE - CARLO**

**w latach 1959-1970**

**Warszawa, styczeń 1971 r.**

2

Sprawny samochód to bezpieczna jazda!

STACJA OBSŁUGI SAMOCHODÓW Automobilklubu Warszawskiego

Warszawa-Żoliborz, ul. Rydygiera 6

tel. 33-75-38 i 33-57-08 czynna od 6.00-22.00

(dojazd: ulicami Stołeczna-Broniewskiego),

autoryzowana na przeglądy, naprawy i konserwacje samochodów marki:

Wartburg

Trabant

Škoda

Volkswagen

Wykonuje przeglądy, regulacje i naprawy również innych marek.

Ponadto: mycie, smarowanie, zabezpieczenie antykorozyjne oraz diagnostyka w pełnym zakresie przy użyciu nowoczesnej aparatury, wyważanie kół. Diagnostyka silników diagnostopem "Crypton".

Uwaga!

Członkowie Automobilklubu Warszawskiego korzystają z 10% zniżki.

# **MIĘDZYNARODOWY RAJD MONTE - CARLO**

**w latach 1959-1970**

**Warszawa, styczeń 1971 r.**

## Międzynarodowy RAJD MONTE-CARLO od 1959 - 1970 r.

Informacja dotycząca punktu startowego z Warszawy.

Stopniowy wzrost liczby dobrych polskich kierowców sportowych, uczestników spotkań międzynarodowych, a także tradycja pozostawiona przez wielu automobilistów startujących z powodzeniem w rajdach przedwojennych, umożliwiły przeprowadzenie niezbędnego rozpoznania, a następnie starań zakończonych powzięciem przez Zarząd Główny PZMot decyzji zgłoszenia do 28 Rajdu Monte-Carlo, w styczniu 1959 r. - ekipy zawodników polskich.

Organizator Rajdu - Automobilklub Monaco w tym właśnie roku powierzył naszemu Związkowi organizację punktu startowego z Warszawy.

W latach pięćdziesiątych Rajd Monte-Carlo zaliczany był nie tylko do najpopularniejszych, ale także do najtrudniejszych zawodów samochodowych.

### 28 RAJD MONTE-CARLO, 18-25.1.1959 r.

Z 9 punktów startowych, a mianowicie: z Aten (długość trasy 3411 km), z Glasgow (3505 km), z Hagi (3531 km), z Lizbony (3487 km), z Monachium (3428 km), z Paryża (3431 km), z Rzymu (3465 km), ze Sztokholmu (3392 km) i z Warszawy (3486 km), wystartowało 322 samochody, na 360 zgłoszonych.

Dnia 18.1.1959 r. o godz. 18,34 - z pl. Zwycięstwa, w odstęпах 1 min; wystartowało 21 samochodów, w tym ekipa polska licząca 6 samochodów m-ki Simca Aronde:

1. nr start. 317 - A. Mazurek - K. Tarczyński, A. Warszawski
2. nr start. 318 - A. Wędrychowski - L. Bielak, A. Warszawski
3. nr start. 321 - J. Bronka - Cz. Wadnicki, A. Krakowski
4. nr start. 325 - St. Goński - St. Rusiniak, A. Śląski i A. Warszawski
5. nr start. 329 - A. Sobański - M. Sochacki, A. Krakowski
6. nr start. 336 - A. Weiner - St. Jabłoński, A. Śląski

Rajd składał się z 3 części. Trasa wynosiła 3486 km, czas przejazdu 58 godz. 56 min.

Część I - Dojazd z Warszawy przez Gdynię, Poznań, Słubice, następnie przez NRD, NRF, Włochy, Francję do Chambery (2995 km) - gdzie mieścił się punkt zbiorczy.

Część II - Po godzinnej przerwie dalsza jazda (491 km) do MONTE-CARLO, trudną, specjalnie wyznaczoną trasą.

Część III - Próba klasyfikacyjna - jazda nocna bardzo trudną trasą górską.

Ponadto odbyła się próba zwrotności i szybkości, oraz konkurs komfortu wyposażenia samochodu, dla uzyskania większego bezpieczeństwa i wygody.

Część I rozpoczęła 322 samochody, do części II wystartowało 244 samochodów, a do Monte-Carlo dojechało 220, zatem odpadło 102 samochody.

Część III ukończyło 126 samochodów uzyskując klasyfikację, w tym dwie załogi polskie z numerami startowymi 329 i 336, co stanowiło jak na pierwszy start bez rozpoznania trasy przed rajdem, bez jakiegokolwiek pomocy na trasie, bez opon z kalcami, zupełnie dobry wynik.

Rajd wygrali:

I - P. Caltelloni - P. Alexandre, Francja, samoch. Citroen ID 19, start z Paryża,

II - A. Thomas - J. Dellière, Francja, sam. Simca Ar. start z Paryża,

III - P. Surles - J. Piniers, Francja, sam. D.B. start z Paryża,

Najlepsze t.j. 36 miejsce z grupy zawodników startujących z Warszawy, zajęła załoga W. Lewy - E. Vamfell - NRF, na sam. DKW "Junior", zdobywając nagrodę przechodnią PZMot. (statua Kolumny Króla Zygmunta).

29 RAJD MONTE-CARLO, 18-25.1.1960 r.

Także z 9 punktów startowych, z tym że Monachium zastąpił Frankfurt, zaś Sztokholm -Osła, na 345 samochodów zgłoszonych - wystartowało 311, zaś klasyfikację końcową uzyskało 152 samochody.

Z Warszawy wystartowały 24 samochody, w tym 5 załóg polskich, a wśród nich po raz pierwszy wystartowały 2 samochody produkcji polskiej m-ki SYRENA FSO.

Trasa warszawska liczyła 3625 km do Monte-Carlo, oraz dodatkowo około 600 km - próby klasyfikacyjnej, nocna jazda górską w dwóch identycznych okrążeniach, przy czym czas pierwszego okrążenia obowiązywał w okrążeniu drugim (regularność jazdy).

Dnia 18.1.1960 r. o godz. 22,27 z pl. Zwycięstwa nastąpił drugi start, w którym wzięli udział zawodnicy polscy kończąc ten rajd w komplecie:

1. nr start. 115 - M. Sochacki - K. Osirski - A. Krakowski,  
sam. Simca Ar. zajmując 119 miejsce,
2. nr start. 119 - A. Weiner - K. Frank - A. Ślęski i A. Warszawski,  
sam. Simca Ar., zajmując 44 miejsce,
3. nr start. 123 - G. Timoszek - L. Bielak - A. Warszawski,  
sam. Simca Ar., zajmując 94 miejsce,
4. nr start. 130 - St. Wierzba - M. Zatoń - A. Warszawski,  
sam. SYRENA-FSO, zajmując 136 miejsce,
5. nr start. 138 - M. Varisella - M. Repeta - A. Warszawski,  
sam. SYRENA-FSO, zajmując 99 miejsce.

Pierwszy występ popularnych samochodów produkcji polskiej, uświęcony był powodzeniem. Oważna decyzja Zarządu Głównego PZMot i Dyrekcji FSO wysłania samochodów Syrena, okazała się słuszną, przynosząc wiele doświadczeń, które były wykorzystane w dalszej produkcji tego samochodu.

Pomyślnie też wypadł, nabierający popularności punkt startowy z Warszawy, gdyż 29 Rajd wygrały samochody m-ki Mercedes 220 SE, zajmując w pierwszej piątce 4 miejsca:

- I - Schock - Moll, NRF - Mercedes 220 SE, start z Warszawy,
- II - Bohringer - Socher, NRF - Mercedes 220 SE, start z Warszawy,
- III - Off - Mahle, NRF - Mercedes 220 SE, start z Warszawy,
- IV - Harter - Baxter, Anglia - Sunbeam, start z Frankfurtu,
- V - Tak - Swaab, Holandia - Mercedes 220 SE, start z Warszawy.

Załoga Schock i Moll zdobyła nagrodę przechodnią PZMot.

Opiekunem i kierownikiem ekipy polskiej był inż. St. Radecki, oczekujący na zawodników w Chambery.

30 RAJD MONTE-CARLO, 21-28.I.1961 r.

Termin 30 Rajdu zbiegł się z 50 rocznicą I Rajdu Monte-Carlo, (który odbył się w styczniu 1911 r.), dlatego nazwany został jubileuszowym.

Organizator, niezależnie od przedłużenia trasy dojazdowej, zamienił próbę klasyfikacyjną, t.j. jazdę nocną wokół Monako, na wyścig uliczny zwany trasą "Monaco", o długości 3140 m, ustalając 4 okrążenia t.j. 12,5 km.

Wyścigi zawodnicy odbywali w grupach po 12 samochodów.

Ponadto, rezygnując z tradycyjnego już przejazdu przez Chambéry na rzeczkę Charbonnière, położonego obok Lyonu, dodał na drodze dojazdowej (757 km) pięć odcinków specjalnych, czyli wyścigów górskich, o łącznej długości 137 km.

Dla wyrównania wyników tych wyścigów, wprowadził współczynnik wyrównawczy "t" w poszczególnych grupach samochodów.

Trasa z Warszawy do Monaco podobna była do poprzedniej, przebiegając przez NRD, NRF, Belgię do Francji - razem 4013 km, które trzeba było przebyć w regulaminowym czasie 74 godz. 52 min.

W roku 1961 Rajd wyruszył z 8 punktów startowych, którymi były następujące miasta: Ateny, Frankfurt, Glasgow, Lizbona, Monte-Carlo, Paryż, Sztokholm i Warszawa. Zgłoszono 346 samochodów z 21 krajów.

Dnia 21.1.1961 r. z pl. Defilad od godz. 9,46 wystartowało 26 samochodów, w tym 6 załóg polskich; po raz drugi 4 samochody SYRENA FSO i 2 samochody m-ki Simca Ar.

1. nr start. 113 - St. Wierzba - L. Bielak, Syrena, zajęli 96 miejsce,
2. nr start. 118 - S. Zasada - G. Timoszek, Simca Ar.,  
zajęli 94 miejsce,
3. nr start. 122 - M. Repeta - M. Sochacki, Syrena, wycofali się na terenie Francji,
4. nr start. 126 - M. Varisella - J. Wojtowicz, Syrena, zajęli  
126 miejsce,
5. nr start. 127 - A. Weiner - K. Krajewski, Simca, zajęli 155 miejsce,
6. nr start. 128 - M. Zatoń - Cz. Wodnicki, Syrena, wycofali się na terenie Belgii.

Do punktu zbiorczego w Charbonnière dojechało i wystartowało do ostatniego etapu - 199 samochodów. Do Monaco dojechało i zastało sklasyfikowanych 156 samochodów, w tym dwa samochody m-ki Syrena FSO i 2 m-ki Simca Ar. prowadzone przez zawodników polskich.

Prawdziwym sukcesem było uzyskanie miejsc w gronie 120 najlepszych zawodników i dopuszczenie do wyścigu ulicznego 2 załóg polskich: nr 113 Wierzba - Bielak na sam. Syrena FSO, oraz nr 118 Zasada - Timoszek na Simca Ar. Zawodnicy ci, dzięki poprawnej i skutecznej jeździe, przesunęli swoje lokalizacje o kilka miejsc wyżej, mimo b. silnej konkurencji.

Jubileuszowy Rajd Monte-Carlo wygrali:

- I - Martin - Bateau, Francja - sam. Panhard, start z Monte-Carlo,
- II - Lüffler - Walter, NRF - sam. Panhard, start ze Sztokholmu,
- III - Jovanneaux - Coquillet, Francja - sam. Panhard, start z Paryża.

8

Nagrodę przechadnią PZMot zdobyła załoga angielska P. Harper - P. Proctor na samochodzie Sunbeam, zajmując najlepsze 12 miejsce spośród załóg startujących z Warszawy.

Kierownikiem ekipy polskiej był inż. St. Radecki, który wyjechał w towarzystwie przedstawicieli FSO.

### 31 RAJD MONTE-CARLO 20-27, I, 1962 r.

Program 31 Rajdu był podobny do 30-go, z tym, że punkt zbiorczy ponownie znalazł się w Chambery, wobec czego trasa ostatniego odcinka uległa zmianie, wydłużając się do 909 km.

Pozostały jednak wycigi górskie, znacznie trudniejsze, w liczbie także pięciu, o łącznej długości 136 km.

Trasa z Warszawy do Monaco liczyła 4217 km, a regulaminowy czas przejazdu wyniósł 77 godz. 25 min., a więc ponad 3 doby.

Z 8 punktów startowych wyruszyły 323 samochody - na 351 zgłoszonych. Z Warszawy wystartowało 12 samochodów, w tym 7 załóg polskich, a wśród nich 4 załogi na samochodach Syrena FSO.

Dnia 20. I. 1962 r. od godz. 10,40 z pl. Defilad rozpoczęły Rajd samochody trasy warszawskiej. A oto załogi polskie i ich wyniki:

1. nr st. 341 - Varisella-Wędrychowski, A. Warszawski - Syrena, wycofali się we Francji,
2. nr st. 342 - Repeta-Pastawka, A. Warszawski - Syrena, wycofali się we Francji,
3. nr st. 344 - Weiner-Krajewski, A. Śląski - Skoda, wycofali się we Francji,
4. nr st. 345 - Timoszek-Wojtowicz, A. Warszawski - Simca, ukończyli na 214 miejscu,
5. nr st. 350 - Wierzba-Bielak, A. Warszawski - Syrena, ukończyli na 222 miejscu,
6. nr st. 348 - Zatoń-Wachowski, A. Warszawski - Syrena, ukończyli na 210 miejscu,
7. nr st. 351 - Zasada-Osiński, A. Krakowski - Morris C. wycofali się przed Gdynią.

Bardzo trudne warunki atmosferyczne oraz związana z tym konieczność usuwania uszkodzeń pojazdów, wyeliminowały z tych zawodów 7 załóg (na 12) startujących z Warszawy.

Z punktu zbiorczego, ponownie z Chambery, (3308 km), wystartowało 252 samochody. W Monaco sklasyfikowano 247 samochodów, z których

120 najlepszych dopuszczono do próby końcowej, tj. do wyścigu ulicznego "Monaco". Do tej próby nie wszedł żaden samochód startujący z Warszawy.

31 Rajd Monte-Carlo wygrali:

- I - nr st. 303 - Carlsson-Haggbom - Szwecja, sam. Saab, start z Oslo,
- II - nr st. 257 - Böhlinger-Lang, NRF - sam. Mercedes, start z Oslo,
- III - nr st. 155 - Hopkirk-Scott, Anglia - sam. Sunbeam, start z Paryża.

Najlepsze, 194 miejsce - z dwunastu załóg warszawskich uzyskała załoga nr st. 349 - Miss Ozanne - Miss Handley Page, Anglia na sam. Austin C, zdobywając nagrodę przechodnią PZMot.

Zawody obserwował Prezes PZMot R. Pijanowski, kierownictwo ekipy polskiej stanowili J. Zaczęniuk i A. Żymirski.

Wzrastające z roku na rok trudności, jak wydłużanie trasy, wyznaczenie coraz trudniejszych odcinków górskich, dla wprowadzonych do programu wyścigów, a równoległe zgłaszanie do zawodów coraz silniejszych, specjalnie przygotowanych samochodów, nie mówiąc nawet o ich specjalnej obsłudze na trasie, wywołały ograniczenie ilości 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.

### 32 RAJD MONTE-CARLO 19-26.1.1963 r.

Także i w 32 Rajdzie Organizator pozostawił program z 2 lat poprzednich, a więc start z 8 miast, niewiele, bo tylko o 70 km przedłużył trasę z Warszawy (do 4288 km), a ostatni etap z Chambéry do Monaco, określił na 804 km, pozostawiając odcinki specjalne tj. wyścigi górskie w ilości już 7 - ustalając ich długość do ok. 150 km.

Regulaminowy czas przejazdu zwiększył się do blisko 82 godzin, zaś Rajd kończył się wyścigiem ulicznym "Monaco" - dla 120 najlepszych.

Dnia 19.1.1963 także z pl. Defilad wystartowało od godz. 6,38 jednościancie samochodów, w tym tylko 2 załogi polskie, a mianowicie:

- nr st. 315 - Zasada-Bielak - A. Krakowski i A. Warszawski, sam. Morris C,
- nr st. 319 - Sochacki-Osiński - A. Krakowski, sam. Škoda,

Obydwie załogi rajdu nie ukończyły. Samochód nr 319 wycofał się na skutek uszkodzenia silnika po minięciu punktu w Reims, po bezbłędnym przejechaniu ok. 2600 km, zaś na ostatnim odcinku, po minięciu w regulaminowym czasie punktu zjazdowego w Chambéry, w odległości ok. 300 km od Monaco, wycofała się załoga nr 315 wskutek defektu skrzyni biegów.

Z punktu zjazdowego Chambéry wyjechało do Monaco 201 samochodów, a więc odpadło 109, zaś cały rajd ukończyło 101 samochodów, w tym tylko 27 bez spóźnień. Z 18 samochodów startujących z Aten nie dojechał żaden, na skutek fatalnych warunków atmosferyczno-drogowych panujących w Jugosławii.

Ze znanych zawodników odpadła także M. Paté-Mass startująca z Paryża i M. Gatsonides, zwycięzca Rajdu z roku 1953, startujący z Monte-Carlo.

Tak więc do wyścigu ulicznego "Monaco" stawiło się 101 samochodów, zamiast 120 oczekiwanych.

Zwyciężyli:

- I - nr st. 283 - Carlsson-Palm, Szwecja - sam. Saab, start ze Sztokholmu,
- II - nr st. 233 - Teivonen-Jarvi, Finlandia - sam. Citroen, start ze Sztokholmu,
- III - nr st. 288 - Aaltonen-Ambrozy, Finlandia - sam. Morris C, start ze Sztokholmu,

Na czoło wysunęli się skandynawowie. E. Carlsson zajmując pierwsze miejsce po raz drugi. Nazwiska pozostałych spotyka się w tych czasach, na pierwszych miejscach w licznych rajdach.

Najlepsze - 14 miejsce w klasyfikacji generalnej z trasy warszawskiej wywalczyła załoga francuska nr start. 313 - P. Gèle - Mlle Soisbault A. na DKW "J". Zdobyła ona kolejno nagrodę przechodniq PZMot.

Kierownikiem ekipy polskiej był J. Czopek z Krakowa.

### 33 RAJD MONTE-CARLO 18-25.1.1964 r.

Punkt startowy do Rajdu Monte-Carlo z Warszawy, w 1964 r. obchodził mały pięcioletni jubileusz swej pracy, wraz z Automobilklubami Gdyni, Poznania i Zielonej Góry, które organizowały punkty kontroli czasu.

Do programu 33 Rajdu Organizator wprowadził kilka ciekawych nowości. Z tych na pierwszym miejscu wymienić należy ustanowienie punktu star-

111

towego z Mińska Litewskiego - przez Brześć, Warszawę, Łódź, Wrocław, Kudowa Śląna, oraz wyznaczenie miasta Reims na punkt zjazdu wszystkich tras, w odległości 1409 km od mety w Monako, z 10 odcinkami kontrolowanymi (PKC) i 5 próbami (Os), tj. wyścigami górskimi.

Pociągnięto to za sobą zmianę trasy polskiej, bowiem od tego roku, przebiegała ona z Poznania do Wrocławia, gdzie następowała połączenie się z trasą z Mińska, aby po przekroczeniu granicy w Kudowie Śląne, resztę drogi odbywać wspólnie przez CSRS, NRF, Holandię, Belgię i Luxemburg do Francji.

Do 33 Rajdu zawodnicy w ilości 331 samochodów wystartowali z 9 miast.

Długość trasy z Warszawy wyniosła 4429 km, a czas regulaminowy 82 godz. 54 min.

Z Mińska Lit. wystartowało 27 samochodów, z Warszawy 12, w tym 4 załogi polskie, a mianowicie:

- nr st. 3 - Zatoń-Osiński, A. Warszawski i A. Krakowski, sam. Syrena 103 S, rajdu nie ukończyli,
- nr st. 4 - Wierzbę-Repeto, A. Warszawski, sam. Syrena 103 S, rajdu nie ukończyli,
- nr st. 7 - Varisella-Jeżowski, A. Warszawski, sam. Syrena 103 S, rajdu nie ukończyli,
- nr st. 8 - Bielak-Zasada, A. Warszawski i A. Krakowski, Fiat Abarth 1000, zajęli 41 miejsca,

Start w Warszawie zorganizowany był dn. 17.1.1964 r. od godz. 22,51 z pl. Defilad. Mimo spóźnionej pory odjeżdżające samochody zegnało kilka tysięcy widzów.

Po rocznej przerwie wystartowały znowu 3 załogi na samochodach m-ki Syrena FSO.

Mimo bardzo troskliwych przygotowań, oraz pomocy towarzyszącego im wozu technicznego, napotkane w drodze trudności nie pozwoliły im rajdu ukończyć, zawodnicy przekroczyli bowiem regulaminowy czas przejazdu.

Niepomyślnie też wypadł pierwszy start 5 załóg z ZSRR na samochodach "Moskwicz", żaden z nich bowiem rajdu nie ukończył.

Metę osiągnęto 163 samochody uzyskując klasyfikację, z tego 114 samochodów (na 120 dopuszczonych) ukończyło wyścig uliczny "Monako".

Do sukcesów zaliczony został wynik załogi nr 8 Bielak - Zasada, która rajd ukończyła bez spóźnień zajmując 41 miejsca, najlepsze po pięciu startach zawodników polskich.

Z 12 zawodników startujących z Warszawy, metę osiągnęła 5 załóg, przy czym najlepsze miejsce zajęła załoga austriacka nr start. 12 na sam. Steyr-Puch - W. Raser - G. Tusch, zajmując w klasyfikacji generalnej 40 miejsce i wyprzedzając załogę polską tylko o 3,3 pkt.

Załoga nr 12 zdobyła kolejno nagrodę przechodnią PZMot.

A oto zwycięzcy:

- I - nr st. 37 - Hopkirk-Liddon, Anglia - sam. Morris C., start z Mińska Lit,
- II - nr st. 49 - Ljungfeld-Sager, Szwecja - sam. Ford, start z Oslo,
- III - nr st. 131 - Carlsson-Palm, Szwecja - sam. Saab, start z Oslo.

Znani powszechnie, także ze startów w Polskim Rajdzie Międzynarodowym zawodnicy jak Makinen, Aaltonen, Taivonen z Finlandii, Trana, Skogh ze Szwecji, Patt-Mass, nosząca już nazwisko Carlsson, Bähringer z NRF - to obsada pierwszych 10 miejsc w tym Rajdzie.

Na podkreślenie zasługuje porównanie punktów karnych. Zwycięzca obciążył swoje konto 2536,3 pkt karnymi, podczas gdy najlepsi zawodnicy startujący z Warszawy "zarobili": nr 12 - 2939,3 pkt, a nr 8 - 2942,6 pkt., z czego wynika, że w tym rajdzie klasa startujących zawodników była wyjątkowo wyrównana, a czym mówi różnica ok. 400 pkt między pierwszym i czterdziestym miejscem.

Kierownikiem ekipy polskiej był St. Jabłoński z Katowic.

34 RAJD MONTE-CARLO 16-23.I.1965 r.

Organizatorowi Rajdu Monte-Carlo odpowiadała współpraca z polską Federacją Samochodową tj. z Polskim Związkiem Motorowym, a organizatorzy lokalni tj. Automobilkluby terenowe dobrze wywiązały się z przyjętych na siebie obowiązków, gdyż w 34 Rajdzie Organizator postanowił skierować trasę skandynawską, rozpoczynając się naprzemian z Oslo lub Sztokholmu, przez nasz Kraj.

W związku z tym zmieniła się trasa polska przybierając w pewnym stopniu cechy krajoznawcze, ustalono bowiem przejazd z Warszawy przez Kurów k/Lublina, Radom, Skarżysko-Kamienna, Sandomierz, Rzeszów, Tarnów, Kraków, Katowice, Częstochowę, Piatków, Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Poznań, Wrocław do Kudowy Słone. Trasa ze Sztokholmu prowadziła przez NRD, a następnie z Kolbaskowa pod Szczecinem, przez

Koszalin, Chojnice do Bydgoszczy i dalej trasą wspólną, zaś z Mińska przez Warszawę, Olsztyn, Gdańsk, do Poznania, gdzie dotoczyła 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 samochodów towarzyszących.

Dnia 16.1.1965 r. od godz. 4,38 z pl. Defilad rozpoczął się start 30 samochodów, serdecznie żegnanych przez licznie zebranych entuzjastów sportu samochodowego. Trasa przejazdu przez miasto obstawiona była wieloma grupami widzów, wywołując zdumienie zawodników zagranicznych.

Wśród odjeżdżających znajdowało się 4 załogi polskie:

- nr st. 9 - Rucliński-Postawka, A. Poznański, A. Warszawski, sam. Volvo, wycofali się na ostatnim odcinku wskutek przekroczenia czasu.
- nr st. 24 - Wędrzychowski-Varisella, A. Warszawski, sam. Steyr-Puch, wycofali się pod Poznaniem wskutek defektu silnika.
- nr st. 28 - Dobrzański-Bielek, A. Krakowski, A. Warszawski, sam. BMW 700, wycofali się z tych samych powodów co załoga nr 9,
- nr st. 29 - Zasada-Osiński, A. Krakowski, sam. Steyr-Puch, rajd ukończyli zdobywając 17 miejsce w klasyfikacji generalnej.

Długość trasy warszawskiej wynosiła 4754 km, zaś regulaminowy czas przejazdu 87 godz. 43 min. Ostatni etap z Chambéry do Manaco liczący 818 km, podzielony był na 8 odcinków i zawierał 5 prób specjalnych (Os), czyli wyścigów górskich. Prędkości przeciętne obowiązujące na tym etapie - 59 km/godz. praktycznie stwarzały z niego 818 km wyścigu górskiego.

Do Chambéry dojechało i wystartowało do ostatniego etapu 205 samochodów. Już w czasie odjazdu zawodników, rozpoczął padać deszcz, który w górach zamienił się w gęsty śnieg, co przy silnym wietrze stworzyło warunki burzowe. Ta fatalna pogoda, brak widoczności, twarzące się zospy, zmusiły 170 zawodników do wycofania się z rajdu.

Na metę w Manaco dojechało atzymując klasyfikację tylko 35 samochodów, w tym jedna załoga polska Zasada - Osiński. Z 30 samochodów, które wystartowały z Warszawy, do mety dojechało - 3, z Mińska na 16 startujących dojechało 6, zaś ze Sztokholmu na 32 samochody - tylko 11, mimo to, że Skandynawowie są mistrzami w jeździe zimowej.

Ponownie z Aten, a także z Lizbony, rajdu nie ukończył żaden samochód, zaś na 36 startujących z Monte-Carlo - dojechał tylko jeden.

35 samochodów, które znalazły się na mecie, dopuszczono do ostatniej próby kwalifikacyjnej, zmienionej w tym roku z wyścigu ulicznego "Monaco", na jazdę nocną Monaco - Monaco o długości 610 km, dzieląc trasę na 9 odcinków kontrolowanych (PKC), oraz ustanawiając na nich 6 prób specjalnych (Os) - mieli zatem zawodnicy następny 600 km nocny wyścig górski. Tę próbę ukończyło 22 samochody, z których tylko jeden przejechał trasę bez spóźnień. Załoga polska "zarobiła" 13 min. spóźnienia, co dla małolitrażowego samochodu Steyr, uznane zostało za wynik rewelacyjny.

#### 34 Rajd wygrali:

- I - nr st. 52 - Makinen-Easter, Finlandia, sam. BMC,  
start ze Sztokholmu,
- II - nr st. 150 - Böhlinger-Wutherich, NRF, sam. Porsche,  
start z Frankfurtu,
- III - nr st. 49 - Patt-Moss Carlsson-Nystrom, Szwecja, sam. Saab,  
start ze Sztokholmu.

Lepsza w tym rajdzie okazała się żona, gdyż mąż E. Carlsson także na Saabie zajął dopiero 20 miejsce.

Nagrodę przechodnią PZMot wygrała po raz pierwszy załoga polska nr start. 29 Zasada - Osirski. Wynik i zdobyte zaszczytne w tak ciężkich warunkach 17 miejsce, były najlepszymi, jakie od 29 Rajdu osiągnęli zawodnicy polscy.

Kierownictwo i opiekę nad ekipą polską sprawowali St. Jabłoński i J. Zabokrzecki, przedstawicielem prasy był red. St. Szelichowski.

#### 35 RAJD MONTE-CARLO 14-22.1.1966 r.

Wydłużająca się z roku na rok trasa dojazdowa, stała - przeważnie udane próby uatrakcyjnienia programu rajdu, wskazują z jednej strony na chęć podniesienia ilości startujących, z drugiej - na chęć dostosowania regulaminu i programu, do stale wzrastających trudności czy wymagań, zgodnych z rosnącym poziomem startujących samochodów i ich kierowców.

Początkowo dojazd do mety w trudnych warunkach atmosferycznych (około 3000 km), był dostateczną trudnością. Z czasem dojazd przestał być trudnością, stając się stopniowo, według oceny zawodników, zimową jazdą turystyczną. Utrudnianie i uatrakcyjnianie dojazdu z coraz trud-

15

niejszym odcinkiem końcowym z Chambery, Charbonière czy Reims z wytypowanymi wyścigami górskimi, z dodaniem próby końcowej w postaci wyścigu ulicznego na słynnej trasie "Monaco" - okazało się niewystarczające.

Dokonano dalszych zmian w programie, dzieląc całość zawodów niejako na trzy części. Pierwsza to trasa dojazdowa z 8 czy 9 punktów startowych, bez prób wyścigowych. Druga to 1500 km jazdy przeważnie w górach, z coraz większą ilością odcinków wyścigowych, dla wszystkich samochodów, które zameldowały się na mecie w Monte-Carlo. Trzecia, tylko dla 60 najlepszych, w formie jazdy nocnej Monaco - Monaco, którą nazwano 600 kilometrowym niezwykle trudnym wyścigiem po drogach suchych i mokrych, pokrytych śniegiem i lodem, w zależności od wzniesień (od 65 do 1600 m n.p.m.) i dolin, nie mówiąc już o wprowadzanych zmianach w przepisach regulaminowych.

35 Rajd rozpoczęło w 9 miastach 240 samochodów już inną trasą. Jeżeli chodzi o start z Warszawy, Oslo i Mińska, to trasa prowadziła przez CSRS, Austrię, Jugosławię, Włochy. Do południowej Francji dojechało ogółem 191 samochodów i tyleż nazajutrz wystartowało do II części, nazwanej próbą Monaco - Chambery - Monaco. Tę część ukończyło 83 samochody, z których 60 najlepszych, następnej nocy wystartowało do ostatniej próby, którą ukończyło 38 samochodów.

W rezultacie sklasyfikowano 73 samochody:

Dnia 14.1.1966 r. o godz. 15,02 z pl. Defilad odjechało 15 samochodów startujących z Warszawy, żegnanych przez wiele tysięcy warszawiaków, którzy zgromadziwszy się u wylotu placu - zatarasowali ul. Marszałkowską, wstrzymując normalny ruch na przeszło 45 min.

Tegoż dnia z Oslo wystartowało 17 zawodników, a z Mińska tylko 2, gdyż zawodnicy ZSRR w tym rajdzie nie wzięli udziału.

Ogółem trasami polskimi przejechało 33 samochody rajdowe.

Zawodnicy polscy:

- nr st. 214 - Stolarski-Bielak, A. Warszawski, sam. Renault G, zajęli 70 miejsce,
- nr st. 217 - Zasada-Wędrychowski, A. Krakowski i A. Warszawski, sam. Rover 2000, zajęli 21 miejsce,
- nr st. 219 - Ruciński-Smorawiński, A. Poznański, sam. Volvo
- nr st. 222 - Sobański-Wodnicki, A. Krakowski, sam. Steyr-Puch wycofali się na pierwszej próbie górskiej wskutek uszkodzeń technicznych.

Przed ogłoszeniem wyników końcowych, wielką sensacją wywołała dyskwalifikacja 9 załóg, zajmujących czołowe miejsca. Między nimi znaleźli się tacy mistrzowie jak Makinen i Aaltonen z Finlandii, Hopkirk z Anglii, Soderstrom ze Szwecji i inni.

Niezwykła przygoda spotkała załogę Zasada-Wędrychowski w czasie trwania pierwszej próby. Z 1500 km trasy nadzedł do Monaca meldunek wymieniający numery startowe samochodów, które przez ten punkt przejechały, bez numeru 217. Szybko rozeszła się wiadomość: "Zasada odpadł", wywołując wśród nielicznych Polaków zrozumiałe przygnębienie. Tymczasem nr start. 217, źle odczytany przez sędziów, zameldował się na mecie bez spóźnień. Organizator uznał za konieczne powiadomić o tej pomyłce specjalnym komunikatem przez radio, przeproszając załogę.

Rajd - po uwzględnieniu poprawki w liście wyników - wygrali:

- I - nr st. 195 - Toivanen-Mikander, Finlandia, sam. Citroen DS21  
start z Oslo,
- II - nr st. 60 - Trautman-Hanriood, Francja, sam. Lancia,  
start z Monte-Carlo,
- III - nr st. 140 - Anderson-Dahlgren, Szwecja, sam. Lancia,  
start z NRF.

Dodać należy, że pierwszych 4 zawodników zdyskwalifikowanych miało lepsze wyniki od zwycięzcy w granicach od 540 do 240 pkt.

Puchar przechodni PZMot wygrała załoga nr 231 - R. Slatemaker-R. Gorris z Holandii na sam. BMW 1800, zajmując w klasyfikacji generalnej 6 miejsce.

Z 15 załóg, które wystartowały z Warszawy, sklasyfikowano 7.

Długość trasy wynosiła 4854 km, a czas jazdy 89 godz. 45 min.

Uczestnicy 30 osobowej wycieczki, po raz pierwszy zorganizowanej z Warszawy, z pełną ofiarnością udzielali pomocy zawodnikom polskim w różnych punktach trasy zawodów.

Kierownictwo ekipy polskiej stanowili St. Jabłoński, J. Czapek i H. Frąckowiak, prasę reprezentowali red. B. Tomaszewski i R. Dyja.

Sobiesław Zasada rozpoczął sezon sportowy 1966 udanym, ale bezpunktowym udziałem w 35 Rajdzie Monte-Carlo.

Następne zaszczytne miejsca zajmowane w kolejnych rajdach tego sezonu przyniosły Mu tytuł RAJDOWEGO MISTRZA EUROPY - 1966.

### 36 RAJD MONTE-CARLO 14-21.I.1967 r.

W tym rajdzie Organizator pozostawił układ i program zastosowany w poprzednim roku. Przez nasz kraj przebiegały trasy z Warszawy i z Oslo, bowiem start z Mińska nie został uwzględniony, pozostało więc 8 punktów startowych. Do rajdu zgłoszona 235 samochodów, wystartowało 192. Długość trasy już tradycyjnie została podniesiona do 4963 km, a czas przejazdu do 93 godz. 10 min.

Dnia 14.I.1967 r. o godz. 3,27 z pl. Defilad, odjechało 12 samochodów, w tym 3 załogi polskie:

- nr st. 212 - Ruciński-Nowicki, A. Paznański i A. Krakowski, sam. Ford Cortina Lotus, załoga, która do Monaco dojechała bez spóźnień. Tylko 2 min. spóźnienia w pierwszej próbie, pociągnęło za sobą nie ukończenie zawodów i sklasyfikowanie załogi na 65 miejscu,
- nr st. 217 - Zasada-Leszczuk, A. Krakowski, sam. Lancia Fulvia, ukończyła cały rajd bez spóźnień, ale z uszkodzoną skrzynią biegów, co była powodem zajęcia dopiero 17 miejsca, podobnie jak w 34 Rajdzie.
- nr st. 221 - Frank-Wędrychowski, A. Warszawski, sam. Opel Record, która do Monte-Carlo dojechała bez spóźnień, jednak uszkodzenie techniczne - wyeliminowało ją z Rajdu.

Trasa dojazdowa liczyła 3043 km, część druga - Monaco - Chambéry - Monaco 1297 km, w tym 6 prób (Os) o długości 122 km, część trzecia - jazda nocna Monaco - Monaco 623 km, w tym 6 prób Os o długości 117 km.

Na mecie części I rajdu w Monte-Carlo zameldowało się 170 samochodów, w tym cała dwunastka z Warszawy. Do części II wystartowało 167 samochodów, ukończyło zaś, uzyskując klasyfikację 93 załogi. Do III części dopuszczono 59 załóg, w tym jedną załogę polską nr 217.

Z 12 załóg, które wystartowały z Warszawy sklasyfikowano 5, z których załoga nr 219 - V. Elford - D. Stone z Anglii na sam. Porsche 911 S zajęła w klasyfikacji generalnej 3 miejsce, zdobywając po raz pierwszy nagrodę przechodnią PZMot.

#### 36 Rajd wygrali:

- I - nr start. 177 - Aaltonen - Liddon, Finlandia, BMC.
- II - nr start. 39 - Anderson - Davenport, Szwecja, Lancia F.
- III - nr start. 219 - Elford - Stone, Anglia, Porsche 911S.

W czasie bankietu kończącego coroczne zawody, Sekretarz Międzynarodowej Komisji Sportowej FIA P. S. Baumgartner, w towarzystwie wieloletniego Komisarza Generalnego Rajdu Monte-Carlo P. Jaques Taffe, w obecności Prezesa PZMot R. Pijanowskiego udekorował Sobiesława Zasadę złotym medalem Rajdowego Mistrza Europy za r. 1966.

Jesienią 1966 r. S. Zasada z pilotem J. Dobrzańskim wygrał Wyciąg Gran Premio Argentina, zdobywając puchar Ministra Spraw Zagranicznych.

Kierownictwo i opiekę ekipy polskiej sprawowali St. Jablarski i St. Szeliowski.

W wycieczce do Monte-Carlo wzięła udział grupa działaczy sportowych w liczbie 31 osób, oraz grupa filmowa z red. B. Tomaszewskim. Uczestnicy wycieczki ofiarnie udzielali pomocy załogom polskim.

36 Rajd Monte-Carlo uzyskał miano "rajdu opan", bowiem Organizator wprowadził do regulaminu ograniczenie - w I części do 4, w II i III po 8 tj. razem 20 opan.

37 RAJD MONTE-CARLO 19-27.I.1968 r.

Punkt startowy z Warszawy doczekał się w 1968 r. swego drugiego jubileuszu, wykonując swe obowiązki po raz dziesiąty.

Przyszła więc czas na małe podsumowanie.

Z regulaminu zniknęła pozycja określająca liczbę zawodników, którzy mogli być do Rajdu dopuszczeni. Zaczęło się w 1959 r. od 5 i skończyło w r. 1966 na 8.

W tymże roku zniknęł z obliczeń wyników współczynnik wyrównawczy "r", natomiast zmieniono podział samochodów na grupy i klasy.

Trasy polskie dziesięciu Rajdów Monte-Carlo (od 28 do 37) organizowane były przez Automobilkłuby: Warszawy, Poznania, Gdyni - po 10 razy, Zielonej Góry, Wrocławia - po 5 razy, Białegostoku i Lublina - po 2 razy i jednorazowo przez Bydgoszcz, Łódź, Kraków, Radom, Koszalin, Rzeszów i Katowice.

Corocznie, po zakończeniu rajdu - Zarząd Główny PZMot składał podziękowanie na piśmie kilkuset organizatorom za dobrze wykonywaną pracę.

O zmianach, jakie zaszły w tym okresie w regulaminie i programie rajdu była już mowa w miarę wprowadzania tych zmian.

Przykra było polskim zawodnikom i organizatorom, że od czasu wycofania się samochodów Syrena, na listach startowych brakowało samochodów produkcji polskiej, jednak pocieszano się, że niedługo na startach pojawi się Polski Fiat.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w ciągu 10 lat, żadna załoga polska nie uległa wypadkowi, ani nie była jego przyczyną. Na terenie naszego kraju, w ciągu tych 10 lat, nie zanotowaliśmy też wypadku, w którym uczestniczyliby któryś z zawodników.

W opisanym dziesięcioleciu z Warszawy wystartowało 191 załóg, w tym zagranicznych 145 - polskich 46. Z Oslo - przez Polskę przejechało 103 załogi, a z Mińska - 50.

To już o czymś świadczy.

Automobilisci warszawscy corocznie w przeddzień startu, poznają zawodników startujących z Warszawy na tradycyjnym Balu Monte-Carlo, przy okazji wręczania im znaków pamiątkowych.

Dnia 19.1.1968 r. od godz. 22,59 - na boisku Legii - dla zapewnienia bezpieczeństwa obserwatorów, rozpoczął się start 14 samochodów, w tym 5 załóg polskich, a mianowicie:

- nr st. 198 - Zasada-Dobrzański, A. Krakowski, sam. Porsche 911T - rajd ukończyła uzyskując 60 miejsce. Załoga nie wzięła udziału w części III, gdyż po otrzymaniu wiadomości o zgonie Ojca, S. Zasada natychmiast odleciał do kraju. Według obliczeń fachowców, gdyby wziął udział w próbie Monaco-Monaco, załoga zajęłaby miejsce w pierwszej 10, a nawet 5.
- nr st. 199 - Markowski-Mrówczyński, A. Warszawski, sam. Porsche 912 wycofał się w części II na skutek awarii silnika.
- nr st. 203 - Nawicki-Murawski, A. Krakowski, sam. NSU 1000 wycofała się, wskutek przekroczenia regulaminowego czasu.
- nr st. 206 - Weiner-Karel, A. Katowicki, sam. BMW 1600 - rajd ukończyła na 50 miejscu, nie biorąc udziału w próbie III na skutek uszkodzenia hamulców
- nr st. 208 - Ruciński-Wędrychowski, A. Poznański i A. Warszawski, sam. BMW 1600 - rajd ukończyła zajmując 41 miejsce.

Trasa 37 Rajdu liczyła 5391 km, zaś czas przejazdu wyniósł 97 godz. 52 min., przy czym przedłużono do 1487 km długość trasy części II, tj. jazdy Monaco - Vals Les Bains - Monaco, z 8-ma próbami Os (wyscigami). W tym rajdzie tradycyjnie Chambersy została poza trasą, odbywała się bowiem w tych okolicach Olimpiada Zimowa.

Z 8 punktów startowych wyruszyło łącznie 200 samochodów, a rajd ukończyło, uzyskując klasyfikację, 79 samochodów.

Z 14 samochodów, które wystartowały z Warszawy - rajd ukończyło 9 załóg, przy czym najlepsza okazała się załoga nr start. 210 Elford - Stone, zwycięzca całego rajdu, która wygrywając nagrodę przechodnią PZMot (statua kolumny Króla Zygmunta) po raz drugi, otrzymała ją na własność.

37 Rajd wygrali:

- I - nr st. 210 - Elford-Stone, Anglia, sam. Porsche 911T, start z Warszawy,
- II - nr st. 116 - Taivonen-Tinkkanen, Finlandia, sam. Porsche 911T, start z Frankfurtu,
- III - nr st. 18 - Aaltonen-Liddon, Finlandia, sam. BMC, start z Aten.

Kierownictwo ekipy polskiej stanowili St. Jabłoński, J. Zabokrzecki i L. Tulak. W wycieczce wzięło udział 31 osób (9 samochodów).

Sobieśław Zasada w 1968r. zdobył po raz drugi złoty medal - uzyskując tytuł Rajdowego Mistrza Europy. Brał on także udział z pilotem Markiem Wachowskim, w rajdzie gigancie nazwanym powszechnie "Maraton Londyn - Sydney" zdobywając zaszczytne 4 miejsce na samochodzie Porsche 911 S.

### 38 RAJD MONTE-CARLO 17-25.I.1969 r.

Dnia 17.I.1969 r. ze stadionu sportowego "Legii", po raz jedenasty z Warszawy, wystartowała 12 samochodów zgłoszonych do 38 Rajdu Monte-Carlo, w którym wprowadzono niewielkie zmiany.

Zawodnicy skandynawscy (Oslo), przybyli bezpośrednio ze Szwecji (Ystad) do Swinoujścia polskim statkiem-promem "Gryf" w liczbie 19 załóg, aby przez Szczecin, Gorzów, w Poznaniu połączyć się z grupą warszawską.

Losowanie numerów startowych, zostało podzielane na 3 części - z których I zawierała nry od 1 do 100 dla najlepszych zawodników z roku 1968, II od 101 do 150, zawodników z wynikami gorszymi i III od 151 do ostatniego zgłoszenia zawodników dotąd nieznanych.

Pozostawiono podział rajdu na 3 części, z 7-ma próbami Os w części drugiej, powracając do przejazdu przez tradycyjne Chambersy oraz także z 7-ma próbami (Os) w części III, przedłużając naszą wycieczkę do 672 km dla 70 najlepszych. Długość całej trasy z Warszawy wynosiła 5510 km, a czas przejazdu 98 godz. 27 min.

Wreszcie wprowadzono po raz pierwszy kategorię "Chevronnes" dla zawodników, którzy ukończyli 50 rok życia i brali udział w poprzednich 5 Rajdach Monte-Carlo. Zadaniem ich było wziąć udział w II części rajdu.

Zarząd Główny PZMot ufundował następną nagrodę przechodnią w postaci statuetki Kolumny Króla Zygmunta, dla zawodnika, który startując z Warszawy, dwa razy zajmie w rajdzie najlepsze miejsce, zaś Automobilklub Warszawski doręcza zawodnikom nową odznakę startu, rozpoznającą następane dziesięciolecie.

#### Zawodnicy polscy:

- nr st. 33 - Weiner-Karel, A. Katowicki, sam. BMW 2002 TI - wycofani przed rajdem,
- nr st. 201 - Smorawiński-Nowicki, A. Poznański i A. Krakowski, sam. BMW 1600, odpadli w II części na skutek defektu sprzęgła,
- nr st. 215 - Dalka-Olszewski, A. Warszawski, sam. BMW 1600, odpadli w II części, wskutek przekroczenia regulaminowego czasu.

Z 12 załóg startujących z Warszawy, na mecie zameldowało się 4, przy czym załoga nr 37 - Waldegaard-Helmers, Szwecja, sam. Porsche 911, wygrała rajd i zdobyła po raz pierwszy drugą nagrodę przechodnią PZMot.

#### Rajd wygrali:

- nr st. 37 - Waldegaard-Helmers, j.w. - start z Warszawy,
- nr st. 31 - Larousse-Perramond, Francja, sam. Porsche 911, start z Reims,
- nr st. 26 - Vinatier-Jacob, Francja, sam. Alpine Ar., start z Lizbony.

Kategorię "Chevronnes" wygrał nr start. 236 - W. Lier - M. Gatsonides, sam. "Triumph". M. Gatsonides był zwycięzcą Rajdu Monte-Carlo w 1953 r.

O krok od zwycięstwa znajdowała się załoga nr 28 - Elford-Stone, Anglia, na sam. Porsche 911, która w początku III części wysunęła się na pierwsze miejsce, jednak po minięciu Os4 - samochód uległ rozbięciu, zawodnicy wyszli z wypadku bez szwanku, lokując się w klasyfikacji końcowej na 28 miejscu.

Kierownictwo ekipy polskiej stanowili St. Jabłoński, J. Stranger i M. Grzegorzczak.

39 RAJD MONTE-CARLO 16-24.1.1970 r.

Regulamin i program 39 Rajdu nie został zmieniony. Startowano z 8 punktów (miast). Cały rajd liczył 5593 km, a czas regulaminowy dobiegł już setki i wynosił 100 godz. 13 m, w tym I część dajazdowa 3517 km, II część Monaco-Vals les Bains-Chambery-Monaco - 1516 km, III część - Monaco - Monaco - 670 km.

Nowy system losowania numerów startowych też się nie zmienił, oczywiście z opuszczeniem numeru 13-go.

Trasę z Oslo skierowano przez Jelenią Górę do punktu granicznego Jakuszyce i połączono z trasą warszawską w Pradze, aby przez Austrię i NRF dotrzeć do Francji i Monaco.

Do 39 Rajdu zgłoszono 222 samochody, wystartowały 184. Drugą część rozpoczęło 173 samochody - a ukończyło 83, zaś sklasyfikowano 77, które dopuszczono do części III, a tę z kolei ukończyło 44 samochody, jednak sklasyfikowano 77.

Zgłoszono tylko dwie załogi polskie, z których jedna nr 138 - Nawicki-Bień, A. Krakowski, nie wystartowała wskutek nie otrzymania samochodu w ustalonym terminie. Załoga nr 213 - Smorawiński-Zembrzusi, z A. Poznańskiego, sam. BMW 2002, wycofała się w II części, z powodu uszkodzenia zawieszenia przedniego.

Dnia 16.1.1970 r. ze Stadionu X-lecia wystartowało 20 załóg, a wśród nich nry start. 2, 7, 17, 28, 41, 74, 80, 82, 95 i 97, a więc najlepszy wchodzący do pierwszej setki. Rajd wygrała, startująca z Oslo, załoga nr 6 - Waldegaard-Helmers, Szwecja, sam. Porsche 911, która w r. 1969 startując z Warszawy wygrała rajd. Start z Warszawy i utrzymanie wygranej dałoby jej nagrodę PZMot na własność. Drugie miejsce zajęła załoga startująca z W-wy nr start. 2 - Larrousse-Gelin, Francja, sam. Porsche 911, zdobywając po raz pierwszy nagrodę przechodnią PZMot. Trzecie miejsce przypadło załodze nr start. 18 - Nicolas-Roure, Francja, sam. Renault A.

Wśród pierwszych dziesięciu znalazł się tylko jeden nr 130, tj. ponad 100, a więc przewidywania organizatora, że w pierwszej setce znajdą się najlepsi, zostały potwierdzone.

Startujący z W-wy od 1966 r. Vic Elford, zwycięzca rajdu w r. 1968, wybrał tym razem samochód Toyota C, który nie przyniósł mu szczęścia, gdyż uległ uszkodzeniu w II części rajdu i wycofał się z zawodów.

Kierownictwo ekipy stanowili M. Kamiński i St. Jabłoński.

## 40 RAJD MONTE-CARLO 22-30.I.1971 r.

### Przygotowania

Z okazji pobytu w Warszawie najlepszych zawodników Europy startujących do 39 Rajdu Monte-Carlo, zaproszona niektórych do wypróbowania samochodu Polski Fiat 125 P, z silnikiem 1,5 ltr. Vic Elford zapoznał się z tym samochodem, mówiąc: "To świetny samochód. Nie mogę co prawda wydać o nim po krótkiej jeździe pełnej opinii, lecz sądzę, iż potwierdziłaby się ona podczas wieloletniej nawet eksploatacji" (cytat "Słowa Powszechne" nr 15 z dn. 19.1.70r.).

W 1970 r. Polski Fiat 125 P startując w kilku rajdach międzynarodowych, zajmował b. dobre miejsca w swej klasie, a co ważniejsze - większość startujących Fiatów dojeżdżała do mety.

Prasa krajowa, a szczególnie stołeczna, odczuła oczekiwania sportu samochodowego, koncentrującego swe nadzieje i plany na najbliższą przyszłość, na współpracy z przemysłem motoryzacyjnym.

W swych częstych wystąpieniach, porusza ona temat wspólnej decyzji Zarządu Głównego PZMot i Dyrekcji FSO, zgłoszenia do 40 Rajdu Monte-Carlo 1971 kilku samochodów Fiat 125 P, na których mają wystartować najlepsi zawodnicy polscy z Sobiesławem Zasadą na czele. Omawia się przy tym sprawy odpowiedniego przygotowania samochodów, treningowego objazdu trasy w ciągu m-ca grudnia i zorganizowania w czasie trwania zawodów właściwej obsługi startujących.

Znana już jest lista startowa zgłoszonych zawodników, która przedstawia się następująco:

1. S. Zasada - E. Zasada, A. Krakowski - Polski Fiat 125 P 1500 cm<sup>3</sup>
2. K. Komornicki - B. Krupa, A. Warszawski - Polski Fiat 125 P 1500 cm<sup>3</sup>
3. R. Nawicki - P. Mystkowski, A. Warszawski i A. Krakowski -  
Polski Fiat 125 P 1500 cm<sup>3</sup>
4. R. Mucha - M. Bień, A. Warszawski i A. Krakowski - Polski Fiat  
125 P 1500 cm<sup>3</sup>
5. A. Smorawiński - R. Żyszkowski, A. Poznański i A. Warszawski,  
BMW 2002 TI, oraz w konkurencji "Chevrannes"
6. H. Ruciński i A. Wędrychowski, A. Poznański i A. Warszawski,  
Polski Fiat 125 P 1500.

Regulamin 40 Rajdu jest podobny do Rajdu poprzedniego, długość trasy wynosi 5700 km, próby (część II i III) uległy niewielkim tylko zmianom.

Tak więc po raz drugi w okresie ostatnich 12 lat, na starcie do Rajdu Monte-Carlo znajdują się samochody produkcji polskiej Fabryki Samochodów Osobowych - Polski Fiat 125 P.

## DĘBICKIE ZAKŁADY OPON SAMOCHODOWYCH

"STOMIL" w Dębicy

ją największym producentem ogumienia w Polsce.

W ciągu trzydziestoletniej działalności produkcyjnej uzyskano duże doświadczenia w dziedzinie technologii i konstrukcji ogumienia.

Dębicka Zakłady Opon Samochodowych "STOMIL" produkują ogumienia ze znakiem "DEGUM" do pojazdów:

osobowych, ciężarowych, rolniczych, traktorów, motocykli oraz rowerów.

Ogumienia ze znakiem "DEGUM" charakteryzuje się nowoczesną rzeźbą bieżnikową, estetycznym wyglądem oraz nowoczesną konstrukcją.

Ogumienia osobowe może być wykonane stosownie do życzeń odbiorców w wersji dętkowej lub bezdętkowej.

Polecamy opony super-balanowe, błotno-śniegowe o wym.:

520-12/4PR /M+S/, 560-15/4PR /M+S/, 640-15/4PR /M+S/.

Opony niskoprofilowe z rzeźbą drogową o wym.:

600-13/4PR, 700-14/4PR, 750-14/4PR.

Opony superniskoprofilowe o wym.:

155-14/4PR w wersji zwykłej - S, B, SB.

155-15/4PR w wersji zwykłej - S, B, SB.

185-15/4PR w wersji zwykłej - S, B, SB.

W grupie opon serii 70 oferujemy opony:

175/70-13/4PR zwykła S, SB.

185/70-13/4PR z bieżnikiem błotno-śniegowym /M+S/ zwykła, S, B, SB.

175/70-15/4PR zwykła, S, B, SB.

Konstrukcja tych opon reprezentuje najnowsze tendencje w dziedzinie ogumienia.

Opony te gwarantują bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach atmosferycznych i drogowych.

Wyroby nasze można nabyć za pośrednictwem Centrali Eksportowo-Importowej "Skarłupian" Łódź, ul. 22-Lipca 74 - Polska

POLSKI FIAT 125-P produkowany jest według najnowocześniejszej technologii z zastosowaniem osiągnięć światowej techniki motoryzacyjnej. Jest to limuzyna 5-osobowa, zapewniająca kierowcy i pasażerom komfort jazdy i dobre samopoczucie dzięki znacznej przestrzenności doskonale wyciszzonego nadwozia oraz dużym powierzchniom szyb.

Trwałość nadwozia i doskonałe funkcjonowanie mechanizmów gwarantują wysoką sprawność techniczną pojazdu.

Nawoczesne hamulca tarczowe na wszystkie koła zapewniają skuteczne hamowanie i bezpieczeństwo jazdy.

Samochód wyposażony jest w silniki: 1300 cm<sup>3</sup> o mocy 70 KM/ wg SAE i 1500 cm<sup>3</sup> o mocy 80 KM/ wg SAE, które gwarantują rozwinięcie szybkości 140 km/godz. i 155 km/godz.

