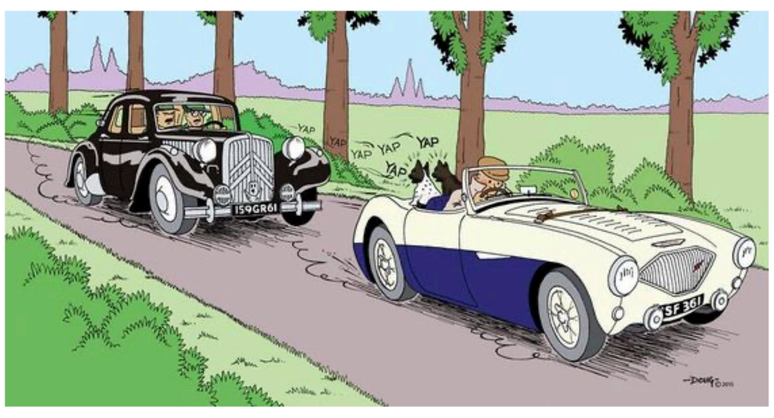


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Michele – rajdowa dziewczyna

przez Zbigniew Kluczkowski | 14 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Od początku istnienia Rajdowych Mistrzostw Świata za kierownicami pojazdów można było podziwiać wyłącznie mężczyzn. Starty kobiet były wyjątkiem i żadna z nich nie odniosła sukcesów wartych odnotowania. W połowie lat 70-tych dominacja mężczyzn skończyła się wraz z debiutem młodej francuski o imieniu Michele. Już jej pierwszy start w Rajdzie Monte Carlo w 1974 roku zakończył się dobrym wynikiem – zajęła 12. miejsce w klasyfikacji generalnej i 1. w swojej grupie wzbudzając tym samym zainteresowanie mediów, sponsorów oraz … przeciwników.

W cyklu Rajdowych Mistrzostw Świata zadebiutowała w wieku 23 lat a więc później niż większość jej rywali. Wówczas rajdy samochodowe wchodziły w nową erę. Rajdówki takie jak Mini czy Escort uważano za słabe a rozpowszechnienie Turbo pozwalało na niczym nieograniczony wzrost mocy. Zanim jednak to nastąpiło auta rajdowe znacznie odchudzono a silniki w większości przeniesiono na tył. Te nadal pochodziły z modeli seryjnych, choć zmieniano w nich dosłownie wszystko – od stosowania dwóch wałków rozrządu (DOHC) do głowic z 4 zaworami na każdy cylinder.

Michele Mouton i jej Alpine

Źródło: Le Monde

Pierwsze starty na Alpinie A110-1800 udowodniły klasę przyszłej (wice) mistrzyni. Pilotowana przez Annie Arrii żeńska załoga została zauważona i odtąd była śledzona przez dziennikarzy. Rok 1975 przyniósł jeszcze większą sensację – żeński zespół w składzie Michele Mouton, Christine Dacremont i Marianne Hoepfner na Simce zajął 21. miejsce w klasyfikacji generalnej w 24h Le Mans. Takiego sukcesu nie osiągnęła żadna żeńska załoga. W tym samym roku Michele jeszcze bardziej zdenerwowała „kolegów" – zajęła 7. miejsce (1. w gr. 3) na Rajdzie Korsyki.

Rok później, po awarii nowej Alpiny A310 rozstała się z zespołem Renault i na kilka lat związała z Fiatem. W 1978 roku trasy Rajdu Monte Carlo pokonywała za kierownicą Lancii Stratos. Tam uplasowała się na 7. miejscu w klasyfikacji generalnej. Do końca 1980 roku startowała za kierownicą Fiata 131 Abarth, na którym osiągała zazwyczaj 5. lub 7. miejsce w klasyfikacji generalnej. W 1979 i 1980 roku zajęła 7. miejsce w Rajdzie Monte Carlo. Jej pilotkami wówczas były Annie Arrii i Francoise Conconi. Ku chwale feminizmu i feminizacji statystyk.

Dwie kobiety w Audi

Źródło: aldreamteam.ru

Do 1981 roku Michele nigdy nie wzięła udziału w całym sezonie, dopiero starty w zespole Audi pozwoliły na udział w całym cyklu Rajdowych Mistrzostw Świata. W San Remo wygrała – zajęła 1. miejsce przed utytułowanym Toivonenem i z dumą stanęła na najwyższym stopniu podium pokonując skandynawskich i niemieckich mistrzów. Od tego momentu jej kariera nabrała tempa. Liczba kobiet w motosporcie, które chciały dorównać Francuzce szybko rosła – o licencję rajdową występowało coraz więcej dziewczyn, panie zainteresowały się również kartingiem.

Prowadzone przez nią Audi, pomimo tego, że miało napęd na 4 koła było autem narowistym i wymagającym silnej (męskiej) ręki. Osiągające ponad 500 KM, wyposażone w „krótką" skrzynię biegów Audi nie wybaczało błędów i wiele razy zbaczało z trasy wpadając w najbliższe krzaki. Jednak dla żeńskiego duetu próbującego ujarzmić tą bestię utrzymanie jej na właściwym torze jazdy nie stanowiło większego problemu. Dowodem tego był tytuł Wicemistrzyni w 1982 roku. Pierwsze miejsce zajął Walter Rohrl, ale Michele udowodniła, że ma silną (choć żeńską) rękę.

Przełomem okazał się rok 1984, w którym wystartowała w Pikes Peak i … pobiła poprzedni (należący do mężczyzny) rekord wjazdu. Rok później wystartowała znowu i … pobiła swój własny rekord rzucając rękawicę kolejnym śmiałkom. Tak dobry rezultat byłby niemożliwy gdyby nie Audi, którego nowa wersja była krótsza, szersza i znacznie mocniejsza niż starszy model. Prowadzenie Audi Quattro S2 przypominało walkę z rozjuszonym buhajem. Skrócenie rozstawu osi nie pomogło, ale jeszcze bardziej rozjuszyło bestię. Dla Michele – żaden problem.

Pikes Peak – 1985 r.

Źródło: redbull.com

W zależności od aktualnej specyfikacji moc 5 – cylindrowego, turbodoładowanego silnika Audi dochodziła do 580 KM a niektóre wersje szacowano nawet na ok. 620 KM. Utrzymanie kierownicy tego potwora było znacznie trudniejsze niż większej i słabszej S1, co sprawiało problemy nawet rosłym mężczyznom. Do takiego poziomu mocy zbliżała się również konkurencja i rajdy przestawały się być bezpieczne. W sezonie 1986 udowodniła to seria tragicznych wypadków, w których groźne obrażenia odniosło wielu kierowców.

Ostatnie starty za kierownicą Audi Quattro rozpoczęła w 1986 roku. Po śmiertelnym wypadku Toivonena zrezygnowała ze startów. W ciągu swojej kariery wystartowała w 50 rajdach zaliczanych do Mistrzostw Świata, tylko 4 z nich wygrała, ale za to 9 razy stawała na podium. W ciągu regularnych startów zdobyła łącznie 229 punktów. Ostatnie starty sezonu 1986 RMŚ za kierownicą „małego diabła", czyli Peugeota 205 Turbo 16 nie zaliczyła do udanych. Nagrodą za „całokształt" był tytuł mistrzyni RFN w rajdach samochodowych, który otrzymała w tym samym roku.

Przez następne kilkanaście lat było o niej cicho. Dawna wicemistrzyni prowadziła z pozoru zwyczajne życie. Kilkukrotnie występowała podczas święta automobilizmu w Goodwood, które organizuje lord March. Tam też pojawiła się za kierownicą Audi Quattro, ale była to impreza pokazowa a nie rajd. W 2010 roku została wybrana na Przewodniczącą Komisji Kobiecych Sportów Motorowych działającą przy FIA. Do dziś w rajdach samochodowych nie znalazła godnej następczyni, ale kto wie … może już w przyszłym sezonie wystartuje „żeńska wersja Loeba"?

Visited 10 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Audi, GrupaB, MicheleMouton, PikesPeak, rajdysamochodowe

Zobacz wpisy

Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

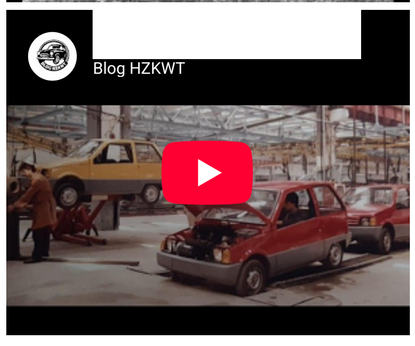
Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km…

DNA marki według „Historii…", #40 – Tata Motors

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 6 140

Wszystkie wpisy: 659