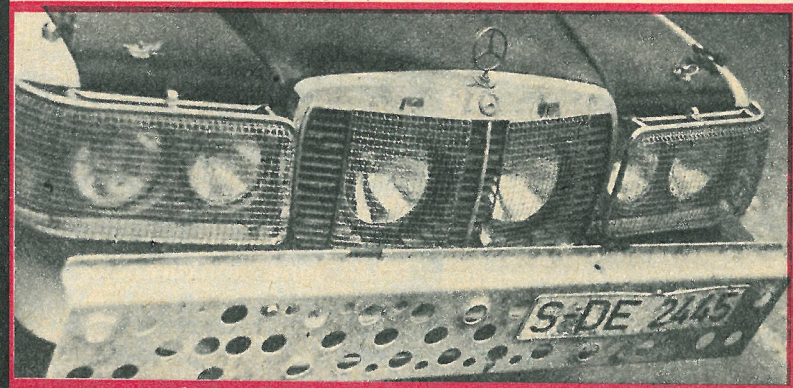


chaników, samolot, helikopter, a pomoc czekać ma na nas prawie co sto kilometrów.

Ruszamy w busz i w góry. Błażej opisuje wszystko, metr po metrze. Jest to mrowcza praca, kilka odcinków przejeżdżamy wielokrotnie. Drugim wozem jedzie szef prasowy Mercedes, są też dziennikarze. Chcemy koniecznie przebyć trzy pętli i wrócić jeszcze na etapy początkowe. Niemcy nie wierzą, że zdążymy.

Ja do ziemi, zgrzyt metalu nasuwa miły o urwanych kołach, półosiach, i obiecujemy sobie bardziej uważać. Ale nic z tego. Na potężnym garbie samochód znowu szybuje w powietrzu. Nie możemy temu zapobiec. Przy lądowaniu pęka z hukiem opona, krzywi się obręcz, przesuwa całe zawieszenie. Serwis fabryczny będzie usiłował to reperować, ale takie awarie są nie do uniknięcia. Zmienia się cała geometria podwozia.

Czerwony kurz

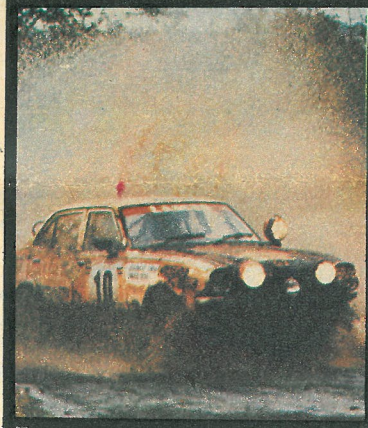


Trzykrotny zwycięzca rajdu Safari Joginder Singh, ostatni raz wygrał jadąc na prezentowanym Mitsubishi Colt Lancer, będzie zapewne startował na Mercedesie.

Fot. Błażej Krupa.

Sobiesław Zasada znowu trenuje w Kenii. Mercedes z wielkim napisem Poland stoi w Nairobi. Na błotnikach nazwiska dwóch Polaków. Pilot Błażej Krupa, sam świetny kierowca, musi jeszcze uporządkować notatki. Samochód treningowy, kopia wozu rajdowego, przed końcem trzeciej pętli trasy zamieni się w kupę pogiętego złomu, który wprawdzie będzie się toczył, ale do normalnej jazdy nigdy nie zostanie już użyty. Kierowca i pilot odpoczną, by w same Wielkanocne Święta ruszyć na trasę – Rally Safari.

Trudno powiedzieć, czy to znakomita postawa Zasady walcząca na samotnym Porsche w Rajdzie Londyn – Sydney z szóstką fabrycznych Mercedesów, czy jego postawa po incydencie, w którym stracił z winy jednego z konkurentów, jadącego właśnie na Mercedesie, wszystkie światła, zdecydowały o jego starcie na jednym z najlepszych wozów świata. Trzeba wspomnieć, że po raz pierwszy od wielu lat, Mercedes startować będzie w Afryce! Od dawna nie było też sytuacji, żeby w zespole fabrycznym nie występował Niemiec. Są za to dwaj Anglicy, Hindus i Polak. O przygotowaniach Zasady do Safari pisaliśmy już w tym roku, w czwartym numerze „Sportowca”. Relację z pierwszego treningu spisaliśmy bezpośrednio przed wyjazdem naszej załogi do Kenii, na drugi, ostatni już trening.



Usiłujemy przewidzieć pogodę. Mistrz kenijski, Hindus z pochodzenia Joginder Singh zgadza się ze mną, że tym razem pod kołami będzie twarde podłoże. Rajd wystartuje przed porą deszczową, a więc będzie szybki. Może to i lepiej. W wodzie, potokach deszczu i glinie, ciężkim wozom byłoby znacznie trudniej. Na twardym podłożu trzeba bardziej uważać, setki rozpadlin i dziur czyhają na nieuwważnego kierowcę, a poza tym powstaje kurz. Czerwony, gęsty obłok długo wiszący w powietrzu. Tej granicy kurzu nie można szybko pokonać. Dwie minuty pył wisi za samochodem. Jedzie się na los szczęścia z duszą na ramieniu. Regulaminowy czas przejazdu na mokrym i suchym Safari jest jednakowy i jednakowo nie do spełnienia. Nie sposób zdążyć na punkty kontfali czasu. Z równym powodzeniem szybkość średnia mogła być ustalona na 150 kilometrów na godzinę, a nie dziewięćdziesiąt kilka, mimo że po suchej nawierzchni jedzie się, jak wiadomo, szybciej.

Trening trwa. Pilot czyta opis ogólny, ten od organizatora. Dzięki niemu nie błądzimy w buszu i górach. Miejsca niebezpieczne są wyraźnie zaznaczone, szybkość średnia około stu trzydziestu kilometrów. Ale oto zupełnie niespodziewanie samochód wykonuje kangurze skoki! Tu organizator się nie popisał. Wpadamy w nie zaznaczone dziury. Ciężka maszyna wylatuje w powietrze, dobi-

Do dużo szczęścia mieliśmy na wspólnym treningu z szefem działu doświadczalnego. Jechał za nami właśnie na granicy kurzu, gdy jego światła przestały odbijać się w lusterku. Opowiadał później, że zanim pomyślał o hamulcu, jakiś spory kształt wyrósł przed samochodem. Usłyszał tylko huk karoserii. Wpadł na antylopy. My tego zwierzęcia nie widzieliśmy, nie widział go również Wachtenberger. Antylopy wyrastają przed samochodem zupełnie niespodziewanie.

My mieliśmy spotkanie z żyrafą. Błażej krzyknął: – Patrz sto! Rzeczywiście drogę zagradzała nam smukła sylwetka zwierzęcia z długą szyją. Pomni przestróg o atakach żyraf i ich walce przy pomocy tylnych nóg, nie podjeżdżaliśmy zbyt blisko. Jeszcze trochę dalej następną przygodą, stado słoni na drodze! Grupa tych zwierząt przeszła tuż przed samochodem nie zwracając na nas większej uwagi. Przy dużej szybkości maszyna nie miałaby szans. Mercedes dobrze zabezpieczony masywnym zderzakiem i rurami wewnątrz kabiny, zapewne uratowałby nasze życie, ale do dalszej jazdy z pewnością by się nie nadawał.

W rejonie Kilimandżaro było nam ponownie nieprzyjemnie. Trasa wiodła przez plantację poprzecinaną siatką dróg. Jechaliśmy szybko i dość długo. Nieodparcie powracała myśl co będzie, gdy z bocznej, prostopadłej uliczki wyjdzie jakiś wóz, ciężarówka, cokolwiek? Spokoju kierowca nie ma nawet na pustkowiu, w pobliżu Mombassy, obok farmy hodowlanej krokodyli. Jedzie się tam w bardzo wysokiej trawie, kryjącej zupełnie samochód. Droga jest widoczna jedynie dzięki temu, że trawa zarastająca szlak jest kilkadziesiąt centymetrów niższa. Trawa zatyka wloty powietrza, zakleja chłodnicę, wóz staje się olbrzymią kosiarką, mknącą w zawrotnym tempie i o tyle nieskuteczną, że trawa podnosi się zaraz po przejeździe. Do Nairobi przyjechaliśmy nie spodziewani. Nikt z Mercedesów nie wierzył, że tak szybko zaliczymy tyle kilometrów. Szef zespołu zapytał dlaczego nie spaliśmy po drodze? Odpowiedziałem, że w drodze na rajdzie też nie będziemy spać”.

„Przyjechaliśmy do Kenii w styczniu. Powinno być sucho, ale coś się w barometrze pokręciło, drogi były mokre po znacznych opadach. Naszych Mercedesów jeszcze nie ma, dostajemy na parę dni dużego Datsuna. Jesteśmy już po rozmowach w dziale doświadczalnym fabryki Mercedes i nasze uwagi dotyczą głównie zawieszania. Nie wszystkie propozycje zmian są wykonane, parę moich rad z pięciu poprzednich rajdów wzbudziło w dziale podwozia zainteresowanie, ale nie zdążono ich zastosować. W Nairobi czytam listę startową. Widzę na niej dwa wozy Porsche, mojej ulubionej marki, na jednym wystartuje Waldegaard, na drugim Anglik z Kenii, Preston. Fabryka ma im pomóc, ale pieniądze na start otrzymają od firm nie związanych z motoryzacją. Poza nami widzę na liście fabryczne Fordy, Datsuny, Peugeoty, Lancie. Silna konkurencja.

Z ciekawością wsiałam do Mercedes. Jeszcze nigdy nie startowałem na samochodzie tak dużym i ciężkim. Z przyjemnością stwierdzam, że auto

jest bardzo łatwe do prowadzenia. Podświadomie porównuję je z Porschem. O, tamten wóz jest znacznie trudniejszy, wymaga od kierowcy większej precyzji, nie pozwala na chwile odprężenia. Po dwustu kilometrach czuję się za kierownicą zupełnie swojsko, udają mi się poślizgi, przestają przeszkadzać duże wymiary wozu, jego prawie półtoratonowy ciężar. Polecenie inżyniera Wachtenbergera, naszego opiekuna, by nic nie oszczędzać, zmęczyć samochód, wykonuję dokładnie.

Silnik ma 180 koni, w rajdzie będzie ich o trzydzieści więcej. Zawieszenie jest twarde, amortyzatory trochę za sztywne. Nad tylną osią wieziemy w zbiorniku 120 litrów paliwa. Zamiast tylnych siedzeń, dostaniemy kanistry z wodą, dodatkowe gumi i trochę części. Opony są znakomite. Te właśnie, których nie dostalem w rajdzie do Australii, a Mercedes zabronił Włochom z Pirelli sprzedawać je komukolwiek. Przed wyjazdem rozmawiamy o serwisie. Będzie w rajdzie dwunastu fabrycznych me-

Notował
JAN OKULICZ