

Dwa ciężkie rajdy Sobiesława Zasady w 1978 r.

W styczniu 1978 r. S. Zasada udzielił krótkiego wywiadu „Gazecie Południowej”, z którego można było się dowiedzieć o zamierzeniach startowych na rok 1978. Planował dwa maratony: „Safari” i rajd w Ameryce Południowej organizowany z okazji Piłkarskich Mistrzostw Świata w Argentynie. Dobra postawa załogi S. Zasada – W. Schramm w ubiegłorocznym maratonie Londyn – Sydney zaowocowała propozycją udziału w Safari ze strony fabryki Mercedesa. W tym właśnie samochodzie przygotowanym fabrycznie do rajdu, S. Zasada z B. Krupą miał jeszcze raz po kilkuletniej przerwie podjąć próbę wygrania rajdu, który w wyobraźni trzykrotnego mistrza Europy miał swoje specjalne miejsce. Po sukcesach w rajdzie Londyn – Sydney, „Mercedes 280 E” rokował dobry wynik. Pomijając walory rajdowe tego auta, dla wielu samochod ten postrzegany był jako najpiękniejsze auto swoich czasów. Łączył w sobie elegancję luksusowej limuzyny i jakąś ukrytą w kształcie przyczajoną siłę. Koni mechanicznych w przygotowaniu rajdowym miał jednak niewiele, bo tylko – 200. Tegoroczny Rajd Safari wyznaczony został na trasie ponad 5000 km w trzech pętlach po: 1832; 1776; 1407 km, które należało przejechać w dniach 23–27 marca. Organizatorzy na przejazd trasy przewidzieli 46 godz. i 53 minuty, a więc średnia szybkość 115 km/h. W starcie na Safari '78 nie było niczego przypadkowego, S. Zasada znał ten rajd bardzo dobrze i wiedział jak się przygotować do startu. Był zatem pierwszy 10-dniowy trening z nowicjuszem w Safari B. Krupą, a potem wcześniejszy wyjazd i drugi trening, by sprawdzić czy aura nie zmieniała terenu lub organizatorzy fragmentów trasy. Był optymistycznie nastawiony, żartował nawet, że już zaoszczędził kilka sekund, bowiem od dwóch lat przestał palić, co zapewne zdeklaruje się mniejszym zmęczeniem. Po rajdzie tytuł w „Gazecie Południowej” donosił „Polska na VI miejscu. Safari to najtrudniejszy rajd świata – twierdzi Sobiesław Zasada”. Wygrała załoga Jean Pier Nicolas – Jean Claude Lefebvre (Francja) na Peugeotzie 504 coupé. Pechowcem okazał się tego roku B. Waldegard (S), który mając ogromną przewagę, z powodu defektu Porsche spadł na IV pozycję. W telefonicznej rozmowie z Nairobi S. Zasada powiedział: „...to najtrudniejszy rajd na świecie. Trudniejszy nawet od rajdu Londyn – Sydney. Jest to zarazem rajd najbardziej sportowy – w tej imprezie nie ma stuprocentowych faworytów. Tegoroczne Safari było szczególnie trudne, wiele odcinków organizatorzy musieli odwołać... Nasz wóz był ciężki, a silnik o mocy 200 KM okazał się zbyt słaby...”. Już po powrocie, „Gazeta Południowa” zorganizowała telefoniczne spotkanie czytelników z S. Zasadą poświęcone tematyce sportu samochodowego. Najwięcej było oczywiście pytań dotyczących ostatniego Rajdu Safari. Rozmowy spisał Tadeusz Górski i Wojciech Machnicki. Oto fragmenty wypowiedzi szóstego zawodnika Rajdu Safari '78: „W bieżącym roku Safari było niestety mokre i zielone, jak nazywają je w Kenii. Właściwie od maja ubiegłego roku nie było tu pory suchej. Takie warunki faworyzowały inne samochody niż mer-

cedes. Na przykład Porsche, które mają silniki z tyłu, były lepiej dociążone na błotnistej mazi. Dla nas również było niedobre to, że organizatorzy zmienili częściowo trasę i niektóre odcinki puścili lepszymi drogami. Wolalbym, żeby rajd wiódł najgorszymi odcinkami. Byłyby wtedy większe szanse na lepsze miejsce... Cały czas padał drobny deszcz, zmieniając trasę rajdu w grzęzawisko... wspaniała była obsada serwisowa. W dzień cały czas szef działu sportu leciał nad nami helikopterem, w nocy samolotem, bo helikopterem nie wolno. Mieliliśmy kontakt radiowy przez helikopter z serwisami naziemnymi i mechanicy wiedzieli, jakie prace trzeba wykonać. Kiedy trzeba było zmienić koło, helikopter lądował przy drodze i mechanicy robili to błyskawicznie. Kiedy po dwóch defektach jechaliśmy 50 km bez zapasowej opony, cały czas pilotował nas helikopter. Pomógł nam również w okolicach Nairobi nad rzeką Suswą, gdzie jest duża ilość zwierzyny. W obawie przed zderzeniem ze zwierzętami przy szybkości 170–80 km/h dwa razy mocno przyhamowałem. Wówczas zniżył się helikopter i lecąc poniżej 10 m odstraszał warkotem zwierzynę, umożliwiając nam bezpieczny przejazd...”. Taki można powiedzieć komfort niestety wystarczył tylko na VI miejsce na mecie, ale najlepsze wśród mocnej ekipy Mercedesa. Istotnie musiało brakować koni mechanicznych i szybkości na zmienionej trasie. Cóż, może to właśnie w tym roku Porsche dowiozłoby S. Zasadę do zwycięstwa? Na mecie były na drugim i czwartym miejscu i tylko przypadek sprawił, że nie wygrał B. Waldegard (4 m.).