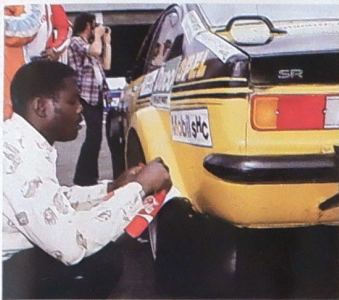


rallye racing

motormagazin

H5748EX

Gewinnen Sie im Weltmeister-Toto



Neue Japaner:
Von Mitsubishi,
Toyota, Honda,
Datsun, Mazda

Exklusiv:
Lancia Stratos
von W. Röhrl
im Track-Test

Safari-Rallye:
Wie Mercedes
und Porsche im
Busch versagten

Hockenheim:
BMW-Junioren
verblasen die
Formel 1-Stars



5 Mai 1978 4,- DM

Dänemark 15,- dkr. · Niederlande 5,- fl. · Luxemburg 69,- fr. · Schweiz 5,- sfr.
Österreich 35,- s. · Jugoslawien 43,- din. · Belgien 76,- bf. · Italien 2.200,- lire · Türkei 42,- tl.

Safari-Rallye • 3. Lauf zur Weltmeisterschaft

Schwäbische Gründlichkeit zahlte sich bei der Safari – fast – nicht aus: Von vier Mercedes-Fahrern kam nur der listige Routinier aus Polen, Sobieslaw Zasada, durch und belegte immerhin den sechsten Platz.



Fotos: Ferdi Kötling

Mit Porsche und Mercedes waren bei der ostafrikanischen Safari-Rallye zwei Firmen am Start, denen man Perfektionismus nachsagt. Nach 5000 Kilometern kreuz und quer durch Kenia aber stand Peugeot-Fahrer Jean-Pierre Nicolas auf dem Siegertreppchen. Herbert Völker war dabei, als die Mercedes absoffen und Porsche das Siegen verlor.



Schwaben-Untergang

Man trifft gern nette Leute, noch dazu bei Peponi in Lamu, im schönsten Hotel an der ganzen Küste von Kenia. Timo Mäkinen ist eben mit einer kleinen Privatma-

schine angekommen – „nur für eine Nacht“. Himmel, zählt sich das denn aus? „Ja“, sagte er bestimmt und fragte nach den Champagnerpreisen. Die Antwort beruhigte ihn.

Die Safari-Sieger Jean Pierre Nicolas (rechts) und Co. Jean-Claude Lefebvre: großer Triumph für Peugeot.

Konsequenterweise gab es an jenem Abend nur Champagner. Der Mann, der die Rechnung übernahm, saß am



Ende ganz allein auf der Veranda und schaute aufs Meer, in dem sich der Mond, Palmen und der ganze Kitsch Afrikas spiegelten. Exakt so hatte sich Timo Mäkinen seinen

vierzigsten Geburtstag vorgestellt: In Lamu sitzen und mit dem Mond reden.

Alles Driften nutzte nichts: Porsche-Gaststar Björn Waldegaard trotz Fans in Modell-Anzügen nur Rang 4.

Vor dem Abflug in Nairobi war er noch schnell in den größten Buchmacherladen gegangen und hatte nach den Wettquoten für die Startnummer 1, Mäkinen, Finnland, gefragt. 12:1, sagten sie



Safari-Rallye

ihm. „Okay, dann setz' ich tausend Kenya-Shilling auf ihn. Das ist mein bester Freund“, erklärte er dem Angestellten ohne Ironie.

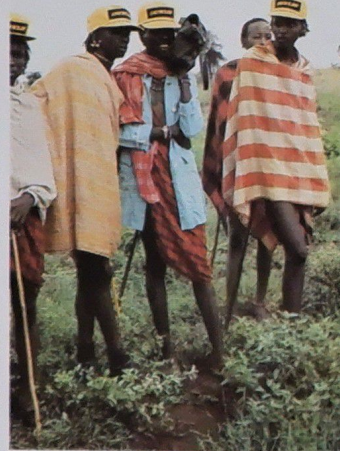
Die Safari ist – nicht nur diesmal – eine Veteranen-Veranstaltung. Altersdurchschnitt der 14 Werksfahrer in diesem Jahr: 38. Nur ein einziger (Porsche-fahrer Vic Preston) ist unter 30, aber sechs sind über 40. Man schätzt die Zähigkeit der Alten, ihre Routine, Geduld und Taktik. Und Schnelligkeit? Die hat sowieso ihre Grenzen. Kein Auto der Welt kann einen ungebremsten Waldegaard, einen hundertprozentigen Mäkinen oder ungemilderten Nicolas auf fünftausend Safari-Kilometern verkraften.

Der Kampf der Alten: Harry Källström, beispielsweise.

Harry, 39, sah übel aus vor der Rallye. Er hatte im Schlaf eine sogenannte „Nairobi-Fliege“ zerquetscht und sich dann die Augen geribbelt. Die verdammte Fliege hatte nichts weiter als Gift in sich, und so wuchs dem Harry

Källström quasi das Gesicht über den Augen zusammen, er mußte die Wülste spreizen, um etwas sehen zu können. Das kostete ihn 14 Trainingstage, aber am Start war alles okay. Der Beifahrer war wieder der alte: Claes Billstam. Das Experiment mit anderen hat nichts gebracht, Harry kann sich auf seine alten Tage nicht mehr an das Grünzeug gewöhnen, das viel zuviel redet und viel zu hektisch ist. Drum hat er seiner Frau klargemacht, daß er nun doch wieder Claes nehme, obwohl sie vor ein paar Jahren festgestellt hatte, das sei kein rechter Umgang für ihn, da käme er auf dumme Gedanken. Aber, wie gesagt, das ist inzwischen repariert worden.

Harry Källström und Claes Billstam auf einem 185 PS starken Datsun 160 J übernehmen nach zwei Drittel der Rallye an einem Fluß in den Ngong Hills die Führung der Safari. An jenem Fluß hängt der bisherige Leader Rauno Aaltonen (ebenfalls Datsun) und wird ein paar Minuten damit zubringen, sich von einem blöden Landrover-Fahrer rausziehen zu lassen (der gibt bei lose hängendem Seil Vollgas und beschädigt



Während sich die Elefanten (oben) von der Safari-Rallye eher unbeeindruckt zeigten, nahmen einige Masai (darüber) zumindest äußerlich Anteil an der Spektakel-Fahrt quer durch Ostafrika.

durch den dramatischen Ruck die Lenkung des Datsun).

Källström, den sie in Schweden noch immer den „Sputnik“ nennen (ja, so lange fährt er schon), stürmt nach Suswa und Kijabe, fährt bei Naivasha in die letzte Nacht hinein, umrundet den See, überwindet das Mau-Gebirge, immer als erster, immer klar in Front, führt in Rumuruti, sticht in den menschenleeren Norden, ungefährdet, überlegen, einsam. Die Anerkennung für 15 Jahre Safari, sozusagen die positive Endabrechnung. Es hat sich doch gelohnt, auch das gottverdammte Jahr 1973, als er in der gleichen Minute wie der Sieger nach Nairobi kam und dann hören mußte, für solche Fälle gibt

Jean-Pierre Nicolas hatte nur wenig Zeit für die Naturschönheit Ostafrikas; Siegen für Peugeot hieß die Devise des knollennasigen Franzosen bei der Safari-Rallye.

es den Paragraphen sowieso in der Ausschreibung, und der Paragraph sowieso sagte sorry, Sie haben verloren, wegen dieser und jener Lächerlichkeit. Aber jetzt wird alles gut. Er kommt knapp nach Mitternacht zurück in besiedeltes Land, bei Archers Post, passiert Isiolo, nimmt Meru ins Visier. Er springt über eine Kuppe, und als der Datsun landet, mit Tempo 140, fallen die Hinterräder ab, die Hinterachse fliegt davon, die Kardanwelle reißt's aus den Eingeweiden, und die ganze gottverdammte Karosserie bricht auseinander, der Bock breitet sich aus auf dreihundert Metern, schießt alles Kleinzeug durch die Gegend, alle Bolzen und Wellen und Riemen und Schrauben, wie im Film – nur lauter und mitten im Finstern.

Und als sie ihn am nächsten Tag fragen: Wie konnte das passieren, hast du zuviel verlangt vom Auto, bist du zu schnell gefahren? – da sagt Harry Källström, und dafür verbürge ich mich, Wort für Wort: „Zu schnell? Ich bin doch ein alter Mann!“

Dadurch erbte Jean-Pierre Nicolas, 34, nach fünf Sechsteln der Rallye die Führung,

Bärbel lernt techn. Zeichnerin. Bei VW.

Deshalb steht sie am Amboß. Sie schmiedet ihr Grundwissen. Die junge Auszubildende soll ein Gefühl für die Eigenschaften und Bearbeitungsmöglichkeiten des Materials bekommen, aus dem Auto-teile konstruiert werden. Das ist ein Beispiel dafür, was VW unter gründlicher Ausbildung versteht. Ausbildung, die eine Weiterbildung ermöglicht. Sie beschränkt sich nicht auf Fachwissen allein. Die junge Dame wird auch an einem sozialpädagogischen Jugendseminar in einer VW-Heimstätte im Harz teilnehmen, innerhalb eines Austauschprogrammes kann sie bei Renault in Frankreich volontieren, oder an internationalen Jugendtagen mit dabei sein.

Ausbildung ist bei VW allerdings nicht nur

eine Sache der Jugend, Ausbildung ist permanent. Vorarbeiter, Meister, Qualitäts-Ingenieur sind ebenso Lehrziele des VW-Ausbildungswesens wie Betriebswirtschaft für Techniker, Wertanalyse und EDV-Wissen.

Sicherlich ist das nicht billig. Allein eine Facharbeiter-Ausbildung schlägt schon mit über 65000 Mark zu Buche. Doch der Aufwand, den wir treiben, ist notwendig. Nicht nur, um mehr Menschen bessere Chancen zu geben. Wir meinen auch, daß nur erstklassige, zufriedene Mitarbeiter erstklassige Autos bauen können.

VW ist mehr als Autos.



Safari-Rallye

und der Mann dahinter bekam den Auftrag zum Angriff: Rauno Aaltonen, 40, im Dienste Datsuns.

Er ist diese Rallye schon vor 16 Jahren gefahren, auf einem Mercedes 220 SE, dann zweimal mit dem armen Morris 1100, dann mit einem Mini, dann mit der lächerlichen Riesenkrabbe, dem Austin 1800, schließlich mit der kleinen Fulvia, dann mit einem Ford Capri, mit lang-schnäuzigen und kurz-schnäuzigen Datsuns, dabei hätte er seinen Teamchef fast verprügelt, drum flog er aus dem Team. Dann fuhr er Opel und noch mal Opel, dann wurde Friede geschlossen zwischen Datsun und Aaltonen, der große japanisch-finnische Nichtangriffspakt, und so fuhr er wieder für Datsun, dieses Jahr noch einmal.

Er hatte seinen zehnten Safari-Beifahrer auf dem hart-heißen Stuhl, den klugen Lofty Drews, einer der erfahrensten Buschläufer und Buchmechaniker, ur-afrikanisch. Aber wenn er was getrunken hat, erwacht eine ganz unglaubliche Berliner Schnauze in ihm. Drews, ein alter Berliner Name: „Mensch, meine Alten sind in den dreißiger Jahren rübergekommen, dann haben sie mich gemacht, und mir haben sie immer alles in Berlinerisch erzählt.“ Dieser Lofty Drews also schickt Rauno Aaltonen in der achten Stunde des Ostermontags in die falsche Richtung, sagt Kreuzung links statt Kreuzung rechts, weil er die Scheibe von den ersten Schweißtropfen der Morgensonne gesäubert und sich dann um eine Zeile geirrt hat. Nach 4,8 Kilometern kommt er drauf, Negerbefragung, umdrehen, zehn Minuten beim Teufel, und jetzt Gaswie-noch-nie, weil eh alles egal ist, hopp oder tropp. Es geht zuerst hopp, dann tropp: Der Datsun steigt auf und bremst sich beim schiefen Aufkommen mit einer Hechtrolle ab. Immerhin: Eine schöne, klare, saubere Entscheidung. Man wird den Datsun zusammenkleben, die Karosserie mit Seilen zu-

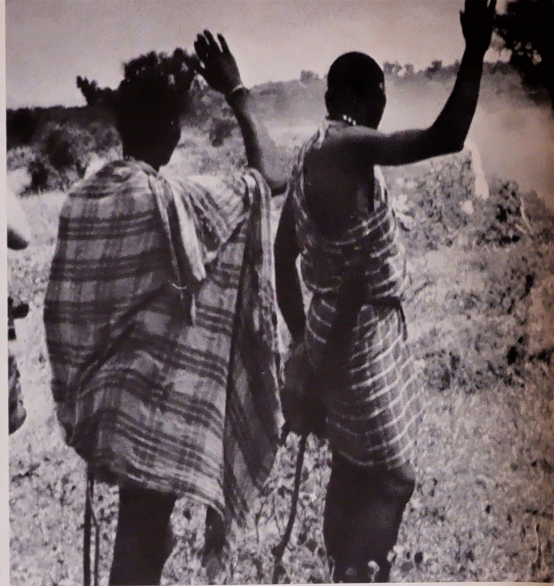
sammenspannen, man wird die Lenkung reparieren und dann in aller Ruhe ins Ziel fahren, der dritte Platz springt dabei immer noch heraus. Und als Rauno Aaltonen mit dem zerbeulten, windschiefen Auto auf der Zielrampe steht, hat er die rechtschaffene Freude eines Mannes, der nichts, aber auch wirklich nichts unver-sucht gelassen hat.

Die Niederlage hat viele Namen. Zum Beispiel: Hinterachs-Schwinge. Die Porsche-Leute hatten schon ihre



Erfahrungen mit dem Ding, sie wollten eigentlich keine weitere Safari deswegen verlieren. Also wurde alle Zufenhäuserer Weisheit in dieses Teil gesteckt. Man kannte die Gefahr des Steinschlags, also beschichtete man den Alu-Gußlenker mit glasfaserverstärktem Kunststoff. Trotzdem: Als Björn Waldegaard, auf halber Strecke klar in Führung liegend, die felsigen Pfade der Taita Hills hinaufturnte, gab's beim Wechseln von einer Spurrille zur anderen exakt jene Art von Schlag, die diese Schwinger nicht vertragen. „Kerbschlag-Empfindlichkeit“ nennt Roland Kussmaul, Porsches verantwortlicher Safari-Techniker, diese Sache. Mathematisch ausgedrückt: 70 Minuten Stehzeit, trotz unerhört beweglicher Serviceleute.

Allerdings waren Björn



Guten Flug, aber der Groß der Einheimischen nutzte dem finnischen Alt-Akrobaten Rauno Aaltonen bei der Safari-Rallye nicht viel: Nach einem eingespargenen Rittberger mit dem Datsun landete er „nur“ auf Rang 3 (oben). Sein Teamkamerad Harry Källström (links) mußte gar den Verlust der ganzen Hinterachse beklagen. Auch die Reifen hatten auf den Safari-Pfaden zu leiden: Aus neu mach alt.

Waldegaard und sein Porsche 911SC derart eindeutig die Schnellsten dieser 26. Safari, daß sie sogar diese 70 Minuten verkraftet hätten. Aber es gab noch ein paar Zuschläge, zuviel sogar für Waldegaard: Ein Dämpferwechsel im Busch, ein festgegangenes Gasgestänge. Bei Vic Preston juniorieß die Niederlage: Dämpfer, Halbwellen. Früher konnte noch viel mehr kaputtgehen, dann konnte man noch ein paar Stunden in irgendwelchen Löchern buddeln und trotzdem noch gewinnen. Diese wunderschönen Safaris, in denen die Helden die Sportler besiegt, sind leider vorbei.

Welchen Namen soll man dem Mercedes-Abschneiden geben? Die Auswahl ist groß, von ehrenhaft bis stümperhaft, jeder kann sich's aussuchen. Im Grunde durfte es



deren schaffen, muß der Mercedes auch schaffen.“

Anzuhalten, die Motorhaube zu öffnen und den vorbereiteten Schnorchel auf den Luftfilter zu setzen war ihm zu umständlich, da gab er lieber Gas und saugte sich das Wasser in den Motor. Man stand vor einem Rätsel: Wie konnte just ein Singh auf diese Art scheitern? Daß noch in derselben Nacht der zweimalige London-Sydney-Sieger Andrew Cowan

am nächsten Fluß seinen Mercedes 280* auf Grund setzte und den Tod durch Er-säufen herbeiführte, machte die Sache höchstens komischer, nicht lustiger: Welch vielfältige Todesarten hätte man Mercedes beim Debut zugetraut, aber doch nicht gottverdammte Anfängerfehler von Veteranen.

Als in der zweiten Schleife Tony Fowkes keine Gnade für den etwas schwachen Steinschlagschutz aufkom-

men ließ und den Motor von unten her aufknackte, flog dem Polen Sobieslaw Zasada eine derartige Konzentration von deutscher Herzenswärme zu, daß jener fast ein bißchen gerührt war über soviel Zuneigung. An Zasada hing nun der ganze Mercedes-Einsatz, an der Kippe zwischen Debakel und Gerade-noch-Davongekommen.

Sobieslaw Zasada, der Gärtner aus Krakau – welcher seltsamer Mann! Er begann mit dem Rallyefahren in einem Alter, wo andere gerade damit aufhören, und er hatte einen Sinn für das Ausgefallene. 1966 gewann er gegen Mäkinen die Europameisterschaft – auf einem Steyr Puch 650 TR. Das war jenes Auto, in dem man die Motorleistung um ein Drittel erhöhen konnte, indem man die Heizung ausbaute.

Da fällt mir übrigens ein, daß Björn Waldegaard diesmal mehrere Servicemannschaften mit dem Problem einer ausgefallenen Heizung beschäftigte – bei der Safari, Mann! Falls Sie die Frage stellen sollten, warum einer in Afrika die gottverdammte Heizung braucht. „Damit nach Wasserdurchfahrten die Scheibe sofort beschlagfrei gehalten werden kann.“

Aber zurück zu Zasada: „Sobek“, wie der Pole genannt

wird, war der Außenseiter jedes Teams. Stuart Turner, der ihn 1970 ins Ford-World-Cup-Team nahm, nannte ihn den einsamen Wolf, und alle übernahmen die Bezeichnung. Als Zasada die Safari für Porsche fuhr, haute er knapp vor dem Start mit dem Wagen aus der Werkstatt ab und kam zurück mit dem großen Schriftzug „Polen“ am Dach des Wagens; denn sein Fanatismus für Polen ist ohne Grenzen, und die ganze Welt ist ihm Public-relations-Bühne für seine Heimat. Und er bekommt den vollen Gegenwert: Polnische Emigranten in aller Welt rotten sich zusammen, wenn Zasada kommt.

Zasadas Dutzendschaften traten in Costa Rica auf und in Peru, sie standen in Dares-Salam und schwenkten diesmal Fahnen in Nairobi, sie waren in Australien und warteten in Malaysia. Und Sobieslaw Zasada hat anderthalb Jahrzehnte lang die seltsame Rolle des Krakauer Gärtners mit teuersten West-Fahrzeugen durchgezogen, offensichtlich in tiefer Harmonie mit seiner Regierung (in der der Ministerpräsident seinem rallyefahrenden Sohn einen Lancia Stratos erlaubt, gottlob).

Der Schwierigste ist mit 48 Jahren auch nicht mehr so



Beste Deutscher bei der Safari-Rallye: Heinz Gellert aus Rockenhausen – hier auf dem Complotensitz – mit seinem Ford Escort RS2000.

Safari-Rallye

schwierig wie früher, er hat sich abgeschliffen. Okay, er machte Fehler, setzte zweimal den Wagen in den Graben, auf die harmlose Art, er war auch nicht ganz so schnell wie Singh, aber er fuhr so unproblematisch, so unaufhaltsam, daß sich der ganze Mercedes-Einsatz an diesem Mann hochzog. „Wenn vorne Kameraleute und Fotografen stehen, geben die meisten Fahrer mehr Gas, weil sie was zeigen wollen“, sagte Zasada, „aber ich will nichts zeigen. Ich fahre langsamer, weil ich denke, daß die Kerle doch nur dort stehen, wo man fürchterlich rausfliegen kann. Ich bin ein ängstlicher Mensch, drum schicke ich bei Flußüberquerungen meinen Beifahrer voraus.“

Sobieslaw Zasada hatte mit allem Wasser Kenias nicht die leiseste Schwierigkeit, der stülpte den Schnorchel über, wann immer es nötig war – selten genug. Als er der einzig Verbliebene des Mercedes-Teams war, empfand er das, was ihm frühere Teams immer abgesprochen haben: Mannschaftsgeist. Wenn er ein Mercedes-Service irgendwo sah, blieb er stehen, um den Jungs eine Freude zu machen. Ohne technische Probleme beendete der einzige Mercedes, der von seinem Fahrer die Chance dazu bekam, die Safari – allerdings nur als Sechster. Hätte man besser abschneiden können? – „Nein“, sagt Zasada, „obwohl ich Zeit durch Ausrutscher und Blockaden und Reifendefekte verloren habe. Viel mehr wäre nicht drin gewesen. Der Wagen ist einfach

zu serienmäßig. Man spürt gar keinen Unterschied zum Serienmotor, und man würde unbedingt ein Fünfganggetriebe brauchen. Mercedes sollte sich stärker im Motorsport engagieren.“

Daß einem beim Rückblick auf diese 26. Safari-Rallye nur das unverbindliche Wort „interessant“ einfällt, hängt mit der Vernunft der Veranstalter zusammen, die bei aller Arroganz und Weltfremdheit immerhin begriffen haben, daß das Verrecken-Lassen von Autos nur einmal pro Jahrzehnt mit wohligem Erschauern zur Kenntnis genommen wird, ansonsten aber das Ende jeden Motorsports bedeutet. Vom Wetter her hatte diese Safari das Format des Jahres 1968, der nassesten und gefährlichsten Safari aller Zeiten.



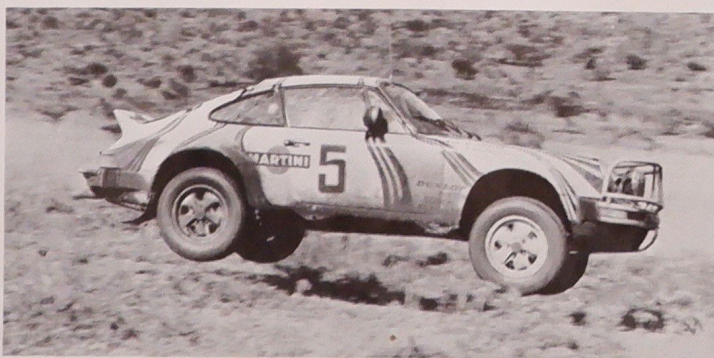
Ihm konnte kein Motor durch Wassereintritt krepieren: Der Chefreporter des „Kisumu-Morning Star“ mit seinem Dienstfahrzeug bewahrte im Wasser die Ruhe.

Bürgerliches Denken hat auch die Safari inzwischen in Schablonen gepreßt, gut für den Sport, schlecht fürs Abenteuer. Unpassierbare Flüsse wurden nicht als große Fragezeichen inmitten der Landschaft belassen, sondern als unpassierbar erklärt: Umleitung über die nächste Asphaltstraße.

Man hat sich also arrangiert. Das war zumindest für die Profis mehr als ausreichend. Von den Amateuren sind trotzdem neunzig Prozent abgesoffen, wie üblich. Dies ist die Grundschule des Masochismus: Die Osterfeiertage für die Safari zu verwenden und dafür noch zu bezahlen, sechsstellig.

Ein nettes Grußwort an den Sieger: Jean-Pierre, jetzt hast du sie alle in der Tasche.

Da nutzten auch große Sprünge (unten) und ausgiebige Lagebesprechungen (links, im Vordergrund Björn Waldegaard) nichts: Ein zweiter Platz durch Preston und ein vierter von Waldegaard waren die Porsche-Bilanz.



Zwei Starts, zwei Siege, Monte Carlo und Safari, das gab's noch nie. Was war seine Taktik?

„Ich wollte Dritter werden. Dadurch habe ich nie wirklich forcieren müssen... und vielleicht war mein Auto deshalb so gut in Form.“

Sechs Kilometer vor dem Ziel, bei der Stadteinfahrt von Nairobi, mitten auf der Hauptstraße, stürzte die ganze Safari über dem Jean-Pierre Nicolas zusammen, als ein dummer Mensch mit seinem Auto plötzlich wenden wollte, ohne Rückspiegel. Nicolas erlebte die Zusammenfassung der Mühen und Vorbereitungen, er spürte den harten Arsch und die schwierigen Hände, als dieser Neger seinen Wagen wie eine Mauer vor ihm aufbaute, sechs Kilometer vor dem Ziel, vor dem Sieg.

Der Peugeot schlug ein.

Den Rest machten die Service-Leute. Sie drückten Jean-Pierre ein verbeultes, aber fahrbereites Auto in die Hand. Für die Kühlung wollten sie nicht mehr geradestehen; denn vorn war alles zer schlagen. „Fahr so schnell du kannst“, sagten sie ihm, „das schaffst du noch.“

Die Leute in den Straßen von Nairobi, in dutzendfachem Spalier, fanden es großartig, daß der Sieger dieser Rallye noch im letzten Kreisverkehr inmitten der Stadt driftete. Daß ein solcher Fahrer unschlagbar war, leuchtete allen ein. ■

ERGEBNISSE

26. Safari-Rallye (3. von 11 Läufen zur Weltmeisterschaft), Kenia, 23.–27. März 1978

Start und Ziel in Nairobi. 5000 Kilometer Gesamtlänge. 69 Starter, 13 klassifiziert.

1. Nicolas/Lefebvre (Peugeot 504 Coupé) 498 Strafinuten; 2. Preston Junior/Lyall (Porsche 911SC) 535; 3. Aaltonen/Drews (Datsun 160J) 550; 4. Waldegaard/Thorszelius (Porsche 911SC) 588; 5. Lampinen/Liddon (Peugeot 504 Coupé) 817; 6. Zasada/Krupa (Mercedes 280E) 930; 7. Hellier/Shah (Datsun 160J) 1106; 8. Tundo/Kaworth (Ford Escort RS1800) 1134; 9. Shah/Eisha (Datsun 710) 1244; 10. Ruedin/Ender (Mitsubishi Colt Lancer) 1250.

Stand der Weltmeisterschaft (nach 3 von 11 Läufen): 1. Porsche 34 Punkte; 2. Fiat 28; 3. Ford 26; 4. Opel 22; 5. Lancia 20; 6. Peugeot 18; 7. Renault 17; 8. Datsun 16; 9. Mercedes 12; 10. Volvo 10.

Na okładce: Rajd Safari: Jak firmy Mercedes i Porsche zawiodły w buszu

Nadtytuł: Rajd Safari, trzecia runda Rajdowych Mistrzostw Świata

ZMIERZCH POTENTATÓW ZE SZWABII

W Rajdzie Safari we wschodniej Afryce startowały dwie wytwórnie, którym przypisuje się perfekcjonizm: Porsche i Mercedes. Po pokonaniu liczącej 5000 kilometrów trasy wzdłuż i wszerz Kenii, na najwyższym podium stanął reprezentujący Peugeota Jean-Pierre Nicolas. Herbert Völker (*redaktor- BK*) widział z bliska, jak Mercedes tonął, a Porsche oduczyło się zwyciężać.

Przyjemnie spotkać się z sympatycznymi ludźmi, szczególnie w mieście Lamu, w hotelu Peponi - najpiękniejszym na całym kenijskim wybrzeżu. Timo Mäkinen dociera tam małym prywatnym samolotem, tylko na jedną noc. Warto? Z przekonaniem potwierdza i wypytuje o ceny szampana. Uzyskana informacja zadowala go.

W tamten wieczór lał się więc szampan. Pod koniec fundator samotny na werandzie spoglądał na morze, w którym odbijał się księżyc, palmy i cały kicz afrykański. Właśnie tak wyobrażał sobie fiński champion kierownicy swoje czterdzieste urodziny: siedzieć w Lamu i gwarzyć z księżycem. (*Byłem parokrotnie w Lamu i również i również w hotelu o nazwie Peponi, a mieszkalem dwie działki od tego hotelu, w domu księcia Eustachego Sapięhy. Stach i księżna „DIDI” wybudowali swój dom na brzegu chyba wcześniej niż szwajcarska rodzina mały, parterowy hotelik, który nazwali Peponi. Wszystko co wcześniej mogliśmy przeczytać o pobycie tam Timo potwierdzam, dodam jeszcze jedno, podczas odpływu, wszystkie arabskie łodzie „dhow”, którymi tam się dopływało leżały na brzegu i potwornie śmierdziały tłuszczem z rekina, którym impregnowano ich kadłuby - BK*)

W Nairobi przed startem zdoła jeszcze wstąpić do największej placówki bukmacherskiej, dowiadując się o notowania numeru 1 (Mäkinen, Finlandia).

- Dwanaście do jednego - słyszy.

- Okay, w takim razie stawiam na niego tysiąc szylingów kenijskich. To mój najlepszy przyjaciel - wyjaśnia bez cienia ironii.

Rajd Safari jest niewątpliwie imprezą dla starych wiarusów. W roku 1978 średni wiek fabrycznych kierowców wynosił 38 lat; tylko jeden Vic Preston prowadzący porsche był poniżej trzydziestki, natomiast sześciu przekroczyło czterdziestkę. W tym fachu liczy się uzyskana z biegiem czasu wytrwałość, rutyna, cierpliwość i umiejętności taktyczne. A szybkość? To czynnik o ograniczonym wpływie. Niepohamowanego Waldegaarda, dającego z siebie wszystko Mäkinena, czy niespożytego Nicolasa nie zastąpi na pięciu tysiącach kilometrów żadne auto świata.

A więc walka dojrzałych zawodników, jak na przykład trzydziestodzieciolatek, Szwed Harry Källström. Przed rozpoczęciem zawodów źle wyglądał. We śnie rozgniół chrząszcza (potocznie zwanego „muchą z Nairobi“, *Nairobi fly*) i zatarł oczy. Przeklęty stawonóg składa się w zasadzie z samej trucizny, więc opuchlizna na twarzy zasłoniła pole widzenia i Szwed musiał spryskiwać się odpowiednim preparatem, by w ogóle przejrzeć. W tych okolicznościach przez 14 dni pozbawiony był możliwości trenowania, ale na start zgłosił się w pełni sprawny. W roli pilota obsadził ponownie dawnego znajomego Claesa Billstama. Eksperymenty z innymi nawigatorami okazały się chybione. W tym wieku Källström nie przyzwyczaił się już do nowicjuszy, zbyt gadatliwych i zanadto rozgorączkowanych. Toteż oznajmił żonie, że angażuje Claesa, choć ona przed paru laty uznała tegoż za nieodpowiednie towarzystwo dla męża, za inspiratora głupich pomysłów. Podobno obecnie wszystko zmieniło się na lepsze.

Dwójka ta na 185-konnym datsunie 160J obejmuje prowadzenie po przebyciu dwóch trzecich przewidzianej trasy, nad rzeką płynącą przez pogórze Ngong. Tam dotychczasowy

lider Rauno Aaltonen (również na datsunie) najpierw traci kilka minut zawisając na jakiejś nierówności, a następnie ściągany na linie uszkadza układ kierowniczy, gdy „ratujący“ go landrover szaleńczo szarpie na pełnym gazie. *(Dwa dni później ten sam rozpadający się układ kierowniczy powoduje, że Rauno „dachuje”, serwis kolejny raz musi wymienić przekładnię kierowniczą, by ich zawodnik po pokonaniu ponad 5000 kilometrów mógł jeszcze dojechać ostatnie 50 kilometrów do mety i to na trzecim miejscu !!)*

Källström, dla Szwedów od lat „Sputnik“ (jakże długi staż ma w sporcie!), gna do Suswy i Kijabe, w ostatni wieczór mija miejscowość Naivasha, okrąży jezioro o tej samej nazwie, pokonuje wzniesienia w krainie Mau - wciąż wyraźnie na czele, pierwszy - dociera do Rumuruti, odwiedza bezludne okolice na północy, niezagrożony, zwyciężający, samotny przodownik. Szykuje się właściwe ukoronowanie piętnastoletniego wysiłku w Rajdzie Safari, można powiedzieć: udany finał. Ostatecznie wszystko opłacało się, nawet fatalny przypadek roku 1973, kiedy dobił do Nairobi w tej samej minucie, co zwycięzca, lecz musiał wysłuchać pouczenia (*organizatora- BK*), iż regulamin przewiduje taką sytuację i zgodnie z właściwym paragrafem niestety przegrał, z powodu śmiesznej drobnostki. Teraz zapowiada się wspaniale. Tuż po północy wraca do zamieszkałego rejonu wokół Archers Post, przejeżdża przez Isiolo, kieruje się na Meru. Wtem podskakuje na wybrzuszeniu drogi i ląduje z prędkością 140 km/godz. Odpadają z tyłu koła, odlatuje tylna oś, wał napędowy wypada na zewnątrz, cała nieszczęsna karoseria pęka, na dystansie trzystu metrów samochód sieje wszelkim drobiazgiem: sworzniami, śrubami, wałkami, paskami - jak na filmie, ale głośniej i po ciemku.

Gdy nazajutrz pytano go, co się stało, czy za dużo od pojazdu wymagał, czy jechał zbyt szybko, odpowiedział - przytaczam słowo w słowo: „Zbyt szybko? Nie jestem przecież młody!“.

W efekcie na prowadzenie wyszedł Jean Pierre Nicolas (34 lata); do mety pozostawała jedna szósta trasy. Z drugiej pozycji miał zaatakować czterdziestolatek Rauno Aaltonen z formacji Datsuna.

Aaltonen szesnaście lat wcześniej uczestniczył w tym rajdzie po raz pierwszy, na mercedesie 220 SE; potem dwukrotnie na skromnym morrisie 1100, później na mini, z kolei na śmiesznym, dziwacznym austinie 1800, następnie na małej fulvii, fordzie capri, wreszcie na różnych datsunach: z długą i krótką maską. Z pojazdami tej ostatniej marki musiał się rozstać, gdy omal nie pobił szefa zespołu. Wystąpiwszy dwukrotnie pod emblematem Opla zawarł ostatecznie doniosły fińsko-japońsko pakt o nieagresji, czyli ugodę z Datsunem i tego roku znowu reprezentował producenta z Dalekiego Wschodu.

Miał teraz dziesiątego z kolei nawigatora na widocznie parzącym siedzeniu obok, mądrego Lofty'ego Drewsa, jednego z najbardziej obytych w buszu podróżników i mechaników, autentycznego Afrykanina. Ten przecież, gdy nieco wypije, nieoczekiwanie przywołuje swój berliński rodowód, nosi bowiem stare berlińskie nazwisko: „Słuchaj, moi starzy zjawili się tu w latach trzydziestych, a jak mnie zrobili, przemawiali do mnie wciąż w dialekcie berlińskim“. O godzinie ósmej w Poniedziałek Wielkanocny *(to już był czwarty, ostatni dzień rajdu –BK)* Lofty skierował Aaltonena w złą stronę, ze skrzyżowania w lewo zamiast w prawo, z powodu kapiącego w porannym upale potu myląc się w odczycie o jedną linijkę. Zorientował się po 4800 metrach; trzeba było pytać miejscowych, zawrócić - a to kosztowało, do diabła, z dziesięć minut - potem gaz, jakiego jeszcze nie było, wszystko na jedną kartę. Najpierw idzie dobrze, aż tu datsun zaczyna akrobacje, wyskakuje nierówno do góry i zatrzymuje opadając gwałtownie. Wciąż mimo wszystko nadaje się do jazdy. Oczywiście decyzja: połatać i pokleić co trzeba; nadwozie powiązać linami, naprawić kierownicę i spokojnie jechać dalej, okazuje się - po trzecim miejscu. W pogniecionym, pokrzywionym aucie Rauno Aaltonen odczuwa na mecie uprawnioną radość człowieka, który absolutnie niczego nie zaniedbał, wykorzystał wszystkie możliwości.

Przyczyna niepowodzeń może tkwić w dowolnym miejscu, choćby w wahaczu tylnego zawieszenia. Kiedyś przekonali się o tym ludzie z Porsche i postanowili nigdy więcej nie przegrać z takiego powodu. Cała mądrość z Zuffenhausen (*miejsowości gdzie mieści się fabryka tych aut – BK*) skupiła się więc na niepozornym elemencie konstrukcyjnym. Z obawy przed uderzeniami kamieniami pokryto wahacze z lanego aluminium tworzywem sztucznym wzmocnianym dodatkowo włóknem szklanym. Nie pomogło. Koła maszyny Björna Waldegaarda, w połowie rajdu wyraźnego lidera, przeskakiwały z jednej koleiny w drugą podczas wspinaczki po skalistych drogach wzgórz Taita; wówczas kamień trafił wahacz z taką siłą, że zabezpieczenia na nic się nie zdały. Roland Kussmaul, odpowiedzialny za fabryczny serwis, nazwał to „wrażliwością udarową”. Wyliczono, że przymusowy postój trwał 70 minut, mimo niesamowitego pośpiechu serwisantów.

Niewątpliwie Waldegaard na porsche 911SC był na tyle szybki, że nadrobiłby i takie opóźnienie, lecz dodatkowe okoliczności pokonały nawet jego, mianowicie konieczność wymiany amortyzatora w buszu i zablokowane cięgło gazu. Vic Preston junior z kolei o swoją porażkę oskarżał amortyzatory i półosie. Dawniej uszkodzenia zdarzały się poważniejsze, można było na parę godzin zagrzebać się w jakiejś dziurze i mimo to zwyciężyć. Cudowne czasy, kiedy dzielni wygrywali z drobiazgowo przygotowywanymi specjalistami, niestety minęły.

Jak ocenić zawodników Mercedesa? Skala uzasadnionych opinii jest szeroka, od „walczyli z honorem“ do „działali po partacku“. Wprost nie można uwierzyć, że naprawdę to się stało: zasłużeni weterani, mieniący się fachowcami, wszyscy w połowie między czterdziestką, a pięćdziesiątką, obwieszani orderami za chwalebne dokonania w dżungli, najbardziej doświadczeni z doświadczonych utopili auta z równą łatwością, z jaką topi się młode koty. Joginder Singh zweryfikował w praktyce własną kontrowersyjną maksymę „chcąc wygrać rajd nie zatrzymuj się przed pierwszą lepszą wodą“. Bezmyślnie wjechał do płynącej wody (*rzeki- BK*) nie znając jej głębokości. Dlaczego? „Miałem najpierw problemy z zawieszeniem, później wyprzedziło mnie wiele wozów. Gdy dotarłem na brzeg i żaden tam już nie stał, pomyślałem, że skoro innym się udało, to i mercedesowi musi się udać“.

Zbyt kłopotliwe wydało mu się zatrzymać, otworzyć maskę i na filtr powietrza nałożyć przygotowany „snorkel” (*tutaj autor potężnie się myli. Auta na starcie do rajdu nie były w nie wyposażone, dorobiono tę rurę połączoną z kolektorem ssącym, wystawioną na zewnątrz przez wyciętą dziurę w masce z lewej strony i przymocowaną do słupka lewych drzwi dopiero później na kolejnych serwisach i to tylko w naszym samochodzie, bo inne już drugiego dnia nie jechały. Podczas dalszej jazdy nigdy nie skorzystaliśmy z tego „ustrojstwa” przy pokonywaniu głębokiej wody. Widać całą tę konstrukcję na zdjęciu nr 38, a na zdjęciach 41 i 45 brutalnie rozciętą nożycami maskę i odchyloną blachę. Szybko musieliśmy z tego zrezygnować podczas jazdy, bowiem w środku był taki hałas z kolektora ssącego, że mimo dobrego sprzętu, który mieliśmy na uszach mogłem dyktować i prowadzić Sobka tylko używając znaków lewą ręką – BK*); zamiast tego dodał gazu, więc silnik zassał wodę. Doprawdy zagadką jest, jak akurat Singh mógł popełnić takie głupstwo. Tej samej nocy w następnej rzece (*i znowu nie tak, to było w tej samej rzece. A częściowym wytłumaczeniem był fakt, dlaczego ten model mercedesa był tak nieprzystosowany do przejazdu przez wodę: oryginalny filtr powietrza z wlotem od dołu !! umieszczony był w lewym przednim rogu komory silnika, dokładnie poniżej zderzaka – BK*) dwukrotny zwycięzca Rajdu Londyn-Sydney Andrew Cowan osadził mercedesa 280 na dnie, maszyna była nie do uratowania. Wiadomo, iż debiutanci umieją na różne sposoby uśmiercać powierzone im mercedesy, natomiast tutaj mieliśmy do czynienia z błędami kierowców wysoce zaawansowanych, błędami charakterystycznymi dla nowicjuszy. Żalodne to, nie śmieszne.

Podczas pokonywania drugiej pętli rajdu Tony Fowkes nie miał litości dla niewystarczająco chronionego przed kamieniami silnika i dopuścił do jego pęknięcia od spodu. Żar serc niemieckich skoncentrował się wówczas na Sobiesławie Zasadzie, czym ten poczuł się prawdziwie wzruszony. Polak stał się jedyną i ostatnią nadzieją firmy Mercedes; od niego zależało, czy nastąpi ostateczna klęska, czy mimo wszystko uda się jej uniknąć.

Niesamowity to człowiek. Ogrodnik z Krakowa, uczestnictwo w rajdach rozpoczął w wieku, w jakim inni kończą. Umie dokonywać rzeczy niezwykłych. W 1966 roku walcząc z Mäkinenem zdobył mistrzostwo Europy, a prowadził wówczas model Steyr Puch 650 TR, w którym dało się o jedną trzecią zwiększyć moc silnika (!) usuwając ogrzewanie.

Zauważmy, że Björn Waldegaard często angażował mechaników do naprawy ogrzewania - w Rajdzie Safari! Jeśli kto pyta, po co w Afryce taki luksus, wyjaśnienie otrzyma następujące: aby po przejeździe przez wodę momentalnie osuszyć szyby (z pary wodnej od wewnątrz – BK).

Wróćmy do Zasady. Znany jako „Sobek“, indywidualista w każdej zaliczanej ekipie, nazywany też powszechnie „samotnym wilkiem“, według określenia Stuarta Turnera, który w 1970 roku wziął go do Ford-World-Cup-Team. Gdy Zasada startował w Rajdzie Safari dla firmy Porsche, tuż przed startem wyprowadził swój wóz z warsztatu i powrócił z wielkim napisem „Poland“ na dachu. Jego uwielbienie dla kraju ojczystego jest bezgraniczne, a świat stanowi trybunę propagandową. Sobek uzyskuje oczekiwany odzew: gdzie się pojawi, tam gromadzą się polscy emigranci. (widziałem to wielokrotnie i potwierdzam – BK)

Liczni fani pozdrawiali go w Kostaryce, Peru; stali na trasie w Dar-es-Salam, tym razem powiewali flagami w Nairobi. Wcześniej obecni byli w Australii i Malezji. On wytrwał przez piętnaście lat w osobliwej roli krakowskiego ogrodnika posiadającego najdroższe samochody zachodnie, najwyraźniej za cichą zgodą polskiego rządu (którego premier - niebawem - umożliwił własnemu synowi - zawodnikowi rajdowemu, nabycie lancii stratos).

Mając 48 lat Zasada nie uchodzi już za nieprzystępnego ekscentryka, jak dawniej, lecz za oszlifowany talent. Oczywiście popełnia błędy, dwa razy wpadł samochodem do rowu, bez zgubnych skutków, szybkością nie dorównywał Singhowi, lecz jechał tak poprawnie, uparcie, że podziwiał go cały afrykański kontyngent Mercedesa. Sam mówi tak: „Na widok kamerzystów i fotografów większość kierowców dodaje gazu, bo chcą się pokazać z najlepszej strony. Ja nie chcę się pokazać, jadę wolniej. Moim zdaniem tamci stoją w miejscach, gdzie łatwo w napadzie paniki wylecieć z trasy. Jestem osobą bojaźliwą, przed przekroczeniem rzeki zawsze wysyłam przodem pilota“.(prawda, parę razy wskakiwałem do wody, przed autem co widać na zdjęciu w kenijskiej gazecie, ale w „tej rzece“, w której mogliśmy się utopić byliśmy razem w aucie i... ktoś nade mną czuwał. Nad Sobkiem też – BK)

Wszystkie wody Kenii nie sprawiły Sobiesławowi kłopotu. Zakładał snorkel raczej rzadko, tylko w razie konieczności. Stawszy się wyłącznym pupilem Mercedesa odczuł coś, czego w poprzednich drużynach mu brakowało: ducha wspólnoty, tożsamość zespołową. Gdy gdziekolwiek zauważał firmowy punkt obsługi, zatrzymywał się by sprawić chłopcom (z serwisów – BK) radość. Jako jedyny doprowadził mercedesa do mety Rajdu Safari 1978 bez problemów technicznych - wprowadził go dopiero szóste miejsce. Czy dałoby się lepiej?

Odpowiada: „Nie. Nawet gdybym nie zmarnował czasu z powodu jednego wylecenia z trasy, błotnych pułapek i uszkodzonych opon, dużo więcej bym nie osiągnął. Samochód jest po prostu zbyt zwyczajny, zbyt seryjny. Czuje się zupełnie, jakby miał standardowy silnik. (czasem fabryczne modyfikacje nie idą w oczekiwanym kierunku. Wiemy, że nasze auto treningowe, wróciło samolotem do fabryki, jak tylko z niego wysiedliśmy, i po jego dokładnej analizie dokonano szeregu poprawek we wszystkich autach rajdowych. Rezultat? Odwrotny od oczekiwanego, szczególnie jeśli chodzi o moc i elastyczność silnika oraz o twarde zawieszenie, które przestało wybierać afrykańskie nierówności. Obydwaj doskonale to

odczuliśmy po paru przejechanych kilometrach przed startem, ale wtedy już nic nie można było poprawić. Musieliśmy jechać tym, co było i parokrotnie żalowaliśmy, że nie jedziemy „naszą treningówką” – BK) Konieczna byłaby też pięciobiegowa skrzynia. Producent powinien mocniej zaangażować się w sport motorowy“.

Nie jeden podsumuje 26 Rajd pojemnym słowem „interesujący“. Należy zauważyć rozsądek organizatorów, którzy przy całej zarozumiałości i nieznajomości innych światowych imprez jednak zrozumieli, że zajeżdżanie aut na śmierć obserwowane bywa z zaciekawieniem tylko raz na dekadę, zaś na ogół oznacza koniec każdego sportu samochodowego. Pod względem pogody tegoroczna impreza przypominała tę z 1968 roku, najwilgotniejszą i najniebezpieczniejszą ze wszystkich.

Cywilizacja wciska Rajd Safari w szablon odpowiedni dla sportu, zgubny dla przygody. Nieprzejezdnych brodów nie pozostawiono jako wielkie znaki zapytania, lecz wyraźnie oznaczono jako nieprzejezdne: „Objazd najbliższą drogą asfaltową“.

Rozmyślnie wybrany został taki, a nie inny termin, co zapewne bardzo zadowoliło profesjonalistów i jak zwykle zniechęciło 90% amatorów. Tylko masochiści zdolni są poświęcić Wielkanoc na udział w zawodach i na dodatek płacić za to w sześciu ratach.

Jeszcze miłe słowo do zwycięzcy:

- Jean-Pierre, jesteś najlepszy. Dwa starty, dwa zwycięstwa: w Monte Carlo i Safari. Tego jeszcze nie było. Jaka taktyka przyniosła dobry skutek?
- Chciałem być trzeci, dlatego nie musiałem się szczególnie wysilać... a może z tego samego powodu moje auto było w dobrej formie.

Sześć kilometrów przed metą, na głównej szosie, przy wjeździe do Nairobi pierwsze miejsce niemal uciekło Nicolasowi, gdy jakiś głupiec nagle zapragnął zawrócić nie spoglądając w lusterko wsteczne. Wysilek, przygotowania, odciski na pośladykach i dłoniach zdawały się iść na marne, bowiem jakiś tubylec zagroził drogę swoim autem, niczym murem Jean-Pierre'owi - sześć kilometrów przed końcem rajdu, przed sukcesem!

Peugeot uderzył w przeszkodę.

Ekipa serwisowa błyskawicznie wykonała niezbędne prace - zawodnik odzyskał samochód pognieciony, ale zdalny do użytku. Nie traciła już czasu na naprawę chłodnicy, gdyż cały przód był rozbity. Pouczyła: „jedź najszybciej, jak potrafisz, jeszcze masz szansę“.

Wzdłuż ulic stała publiczność w kilkunastu szeregach po obu stronach. Zachwyciła się jeszcze jednym poślizgiem kontrolowanym tryumfatora w centrum stolicy, na ostatnim rondzie. Wszyscy widzieli, że to jeździec niepokonany.

WYNIKI

26 Rajdu Safari, trzeciej (z jedenastu) rundy Rajdowych Mistrzostw Świata, w Kenii, w dniach 23 - 27 marca 1978 roku

Start i meta w Nairobi, łączna długość 5000 kilometrów, wystartowało 69 uczestników, sklasyfikowano 13

1. Nicolas/Lefebvre (Peugeot 504 Coupé) 498 minut karnych; 2. Preston junior/Lyall (Porsche 911SC) 535; 3. Aaltonen/Drews (Datsun 160J) 550; 4. Waldegaard/Thorszelius (Porsche 911SC) 588; 5. Lampinen/Liddon (Peugeot 504 Coupé) 817; 6. Zasada/Krupa (Mercedes 280E) 930; 7. Hellier/Shah (Datsun 160J) 1106; 8. Tundo/Kaworth (Ford Escort RS1800) 1134; 9. Shah/Eisha (Datsun 710) 1244; 10. Ruedin/Ender (Mitsubishi Colt Lancer) 1250. *(498 minut karnych zwycięzcy to znaczy, że Nicolas w sumie spóźnił się 8 godzin i 18 minut w stosunku do założonego przez organizatora czasu przejazdu poszczególnych etapów między PKC-ami !!!! A suma naszych spóźnień w całym rajdzie na poszczególnych PKC-ach wyniosła 930 minut czyli 15 godzin i 30 minut !!! – BK)*

Klasyfikacja do Mistrzostw Świata po trzech rundach (z jedenastu):

1. Porsche 34 punkty; 2. Fiat 28; 3. Ford 26; 4. Opel 22; 5. Lancia 20; 6. Peugeot 18; 7. Renault 17; 8. Datsun 16; 9. Mercedes 12; 10. Volvo 10.

Opisy ilustracji:

Obok nadtytułu: Szwabska solidność okazała się w Rajdzie Safari prawie nieefektywna. Spośród czterech kierowców zespołu Mercedesa dojechał do mety tylko przebiegły, rutynowany Sobiesław Zasada z Polski, zapewniając sobie choć szóste miejsce.

Str. 30: Zwycięzcy: Jean-Pierre Nicolas (z prawej) i pilot Jean-Claude Lefebvre. Wielki tryumf Peugeota.

Str. 31: Wszystkie poślizgi na nic. Gwiazdor Björn Waldegaard, gościnnie występujący w barwach Porsche, dopiero na czwartym miejscu, mimo dopingu kibiców w strojach prosto z pokazu mody.

Str. 32 góra: Jean-Pierre Nicolas miał mało czasu na podziwianie wschodnioafrykańskiej przyrody. Obdarzony potężnym nosem Francuz jechał dla Peugeota - po zwycięstwo.

Str. 32 środek i dół: Na słoniach Rajd Safari raczej nie robi wrażenia, natomiast niektórzy Masajowie uczestniczą w widowisku, przynajmniej w charakterze widzów.

Str. 34 (35): Kenijczycy życzą „dobrego lotu” wytrawnemu akrobacie z Finlandii Rauno Aaltonenowi, lecz nie na wiele to się zdało. Wykonawszy datsunem popisowy skok wylądował „dopiero” na trzecim miejscu (powyżej). Współtowarzysz z drużyny Datsuna Harry Källström (po lewej) musiał nawet przeboleć całkowitą utratę tylnej osi. Na drogach Rajdu Safari ucierpiały też opony, zużywały się zadziwiająco szybko.

Str. 35: Najlepszy z Niemców w tym rajdzie Heinz Gellert z Rockenhausen w swym fordzie escorcie RS2000 - tu na siedzeniu nawigatora.

Str. 36 góra: Główny reporter „Kisumu Morning Star” spokojnie pokonuje kałużę na rowerze służbowym, nie obawiając się zalania silnika.

Str. 36 dół: Nie pomogły długie skoki (poniżej) ani dogłębne analizowanie sytuacji (po lewej, na pierwszym planie Björn Waldegaard): drugie miejsce Prestona i czwarte Waldegarda to bilans firmy Porsche.