

Auto

ZEITUNG

C 5337 DX

22.278

Nr.5

2.50DM

**NEUE SERIE:
DAS RENNEN VON
NEW YORK NACH PARIS**

EXCLUSIV: Der große „Horch“ und acht andere neue Modelle von Audi und VW

DER MERCEDES-KILLER



Audi Horch mit sechs Zylindern

FORD-REPORT

Welchen Granada kaufen? Fiesta-Tuning. Das gesamte Modell-Programm

EIS-SCHLACHT

Die Schweden-Rallye: Skandinavien gegen den Rest der Welt

ERSTER TEST

Ganz neu in Deutschland: Lancia Gamma mit vier Zylindern und 140 PS

DIE PRUFUNG

Das Dilemma in den Fahrschulen: Viel Geld für zu wenig Ausbildung



VW Golf mit neuem Stufenheck



DER STERN VON AFRIKA

Wie Mercedes den Safari-Sieg im Busch vorbereitet



Vier Mercedes 280 E sollen Ende März eine der härtesten und heißesten Rallies der Welt bestreiten. Nach Daimler-Tradition wird der spektakuläre

Start bei der Safari in Kenia mit gigantischem Aufwand gepöbt. AUTO ZEITUNG beobachtete das Star-Team Zasada/Krupa (o.) beim Training



er Inder besteht genau den Kühlergrill des Mercedes. Mit der Spanne seiner rechten Hand mißt er den Platz aus, den er zum Anbringen seines Amuletts braucht – ja, exakt unter dem Stern. Dort werden die Stoßzähne jenes Warzenschweins hinpassen, das vor vierzehn Jahren am Kühler seines Volvo verendete (und einen Überschlag des Wagens verursachte). Seither kommen diese Zähne auf jedes Auto, das Joginder – ältester von acht Söhnen des Bathan Singh Bachu – in Rallyes fährt: Volvo, Datsun, Ford, Porsche, Volkswagen, Mitsubishi. Nun eben Mercedes. „Ich werde um Erlaubnis fragen müssen, zwei Löcher in den Grill bohren zu dürfen.“ Man wird nicht nein sagen, denn ohne die Kraft des Warzenschweins würde er niemals an den Start gehen. Nicht einmal auf Mercedes Joginder hat den Herren aus Deutschland den Hinterhof seines Gebrauchtwageneschafts in der Kolonia Street in Nai-



robi zur Verfügung gestellt, auch in der Werkstatt wird Platz geschaffen. Wenn an einem der beiden Mercedes 280 E repariert wird, schaut der Inder dem deutschen Monteur zu, greift auch selbst nach dem Schweißwerkzeug und legt sich unter den aufgetockten Wagen – Hebebühnen gibt es keine bei Joginder: „Ich will klein und flexibel bleiben.“ Die Deutschen können ungestört arbeiten, Joginder hält sich im Hintergrund. Trotzdem: Auf Raten lernt er in einer Woche dieses Auto kennen. Er ist noch nie einen Mercedes gefahren, auch jetzt hat er es nicht eilig. Er ist erst für die zweite Trainingshälfte vorgesehen, wenn der Pole Zasada schon wieder heimfliegt. Denn Inder ist es recht. Er stellt keine Fragen, will kein Warum und Wieso wissen, schaut nur zu. Irgendwann hat er seine Meinung gebildet. „Ich mag die Art, wie diese Autos gebaut worden sind. Und ich mag den Arbeitssitz. Da kommen zwei ruhige, ernste Männer, nicht ein riesiger, lauter Trupp. Sie haben zwei Autos eingeflogen und fliegen eines jetzt wieder zurück, fünftausend Kilometer später. Und wenn sie im Werk dieses Auto genau anschauen, wissen sie eine Menge über die Safan. Es gibt wenig Mannschaften, die so geradlinig arbeiten.“ Dann formuliert Joginder die Zusammenfassung einer Woche Zuschauers: „Ich kann mit einem Mercedes die Safan gewinnen.“ Der erfolgreichste Safan-Pilot aller Zeiten (Gesamtsieger 1965, 1974 und 1976; neunzehmal am Start, siebzehnmal im Ziel) hat ein Peugeot-Angebot sausen lassen, um den Stern von Afrika zu fahren. „Die Franzosen haben dauernd Probleme mit ihren Wagen. Es ist ein Drama, wie sich die 504er lang-

sam auflösen, noch immer nach all den Jahren des Probierens. Die Mercedes werden ins Ziel kommen.“ Das ist die Pole. Er hat erst noch zwei Jahre älter als Joginder, schon hart an den Funzig also. Sobieslaw Zasada wäre eine ideale Werbefigur für Trimmchorse: Ein drahtiges Kraftbündel, das jeden Gleichartigen beschämt. Er wird jetzt die erste Schliefe trainieren, 1800 Kilometer, nonstop. Er will im Rhythmus der Rallye bleiben, daher wählt er für das Training die echte Startzeit der 1400 U/h in der größten Hitze. Er fährt eine Stunde früher los, um mich mitzunehmen. Beifahrer Blazey Krupa hetzt mit meinem Leihwagen hinterher. Ich werde dann umkehren und zurückfahren. Wir tanken bei der Ausfahrt von Nairobi. Die Schwarzen drehen durch, als sie einen Mercedes mit Überrollbügel, vergrößerten Scheinwerfern und durchlöcherter Frontschutz sehen. Sie legen sich unter den Wagen, betasten den Unterbodenschutz, stecken die Hände zum Fenster rein, freuen sich über den Trimmchors Rallye? Rallye? fragen sie. Ja, Training für die Safari. Wie heißt ihr? – Zasada. – Aha. Und wer fährt noch Mercedes? – Joginder, sagt Zasada. Da läßt der eine Negler den Tankstutzen fallen und fängt zu hüpfen an, und alle Umstehenden rennen zusammen und betapsen das Auto. Joginder-Mercedes, Joginder-Mercedes, Joginder-Mercedes, das ist das Größte! Unter diesen Umständen dauert das Tanken eine Viertelstunde. Die Schwarzen wollen unbedingt den Ostland kontrollieren, aber Zasada sagt: Ich sei okay. Trotzdem, sagen sie trotzdem. Sie wollen unbedingt der Motor sehen, aber Zasada läßt sie nicht: „Warum soll ich sie enttäuschen? Die glauben, daß da eine Menge phantastische Anspannungen drunterstecken. Es wird überhaupt schwerfallen, irgend jemanden zu erklären, daß wir mit serienmäßiger Motoren starten.“ Zasada hätte gern noch ein paar PS. 300 PS wären okay“, meint er. „danni könnte man auch die Porsche ärgern.“ Wieviel PS die Porsche haben will er von mir wissen. – 250 – Walde gaard war vor vierzehn Tagen hier, er ist schon wieder heimgefahren. – Ja, wenn ein Porsche 250 PS hat, würde er 300 brauchen, um ihn zu schlagen. Er wird um gut 300 Kilo leichter sein.“ Zasada hat noch nie seinem Leibmännchen an Steuer eines Mercedes-Pkw gegessen, bloß einen Lkw hat er einmal gefahren. Er ist fasziniert von der Fahrgenossenschaft des 280 E: „Das ist ein auto ein großes Auto. Aber von innen her ist es bloß vier Meter lang, es läßt sich so leicht bewegen.“ Die progressive Servolenkung findet e dabeihaft: „Die Kraft, die man sich da bei erspart, wird am ersten Tag und ir-



STUTTGARTS INDER
Einheimische Routiniers sind für Safari-Siege wichtiger als internationale Top-Piloten. Also verpflichtete Mercedes den dreifachen Sieger Joginder Singh, der auch mit der Werkstatt aushalf



der ersten Nacht keine Rolle spielen. Auch nicht in der zweiten. Am dritten Tag, wenn du jeden einzelnen Muskel deines Körpers zerstört werden wird dankbar sein für diese Lenkung, sie wird uns frischer halten als die anderen."

Wir kommen auf schlechtes Gelände in Ngong Hills. Eine katastrophale Regenzeit im November und Dezember hat die Wege tief ausgewaschen, das riesige Steine nach oben gerollt und die Löcher größer gemacht. Die Januar-Hitze hat die tiefen Schlammfurchen glatt gemacht, hart wie Zement. Auf gerader Strecke fährt Zaseda 140 – ohne Rücksicht auf die Sicherheit, nur bei tiefen Querrinnen bremst er ab, läßt den gebremsten Wagen eintauchen und entlässt mit einem kurzen Gasstoß im gleichen Moment die Schmutzwade. Das Fahrgefühl ist nicht ganz Mercedeslike. Die extremen Unebenheiten des Bodens werden in ein gleichförmiges hartes Rattern umgesetzt, das bis ans Hirn kommt. In der Wagenmitte ist es hart! Ich erinnere mich an die Rallye-Peugots, die alle Hochs und Tiefs des Geröls in ebenfalls kurze, aber viel weichere Schwingungen aufwiesen. Außerdem hoffte ich, daß man sich für Pirelli entscheiden wird. Die Dunlop fühlen sich nicht so gut an.

Wir kommen zu tiefen Querrinnen, ehemaligen Bächen oder Flüssen. Manchmal fahren wir im Schritt. Zaseda wartet auf das Einschlagen der (geschützten) Schnauze, aber man hört nur das Knackn des Gestells an den Bodenplätzen, also fährt er Pole schneller. Auf den schlechten (oder schlechten) Geraden demonstriert Zaseda die Lenkdrastabilität: ein Finger am Volant, Tempo 130, 140, 150, dann ein steiler Nocken. Ich glaube, man sollte die Mercedes-Leute wirklich zu einer Sportabteilung überreden. Einer unserer vier Wagen wird unter die ersten drei kommen, und das ist für einen Safer-Neuling eine Sensation."

Joginder hatte gesagt: „Sieg, ich will nur gewinnen.“ Zaseda sagt: „Unter die ersten drei!“ – und was sagt der Fahrer eines Mercedes? „Ich will gewinnen.“ 400 PS, die man in einem 200er ger. 47, ist schockiert über solchen „Unsinn“. Man muß am Boden bleiben. Wenn wir die Safari gewinnen wollten, müßten wir ein anderes Auto sein, ein Mercedes, das man mit seinen Kapazitäten unserer Entwicklungsabteilung auf Monate unfunktionieren. Das will aber niemand bei Daimler-Benz. Wir wollen nur zeigen, daß man fast alles mit einem Safer erreichen kann. Das könnte zum Beispiel sein: zwei von vier Wagen unter die ersten Zehn bringen."

Die Fortschritte. Die Stuttgarter Versuchsteilnehmer hatten nun wieder versucht, im Sport am Ball zu bleiben, hauptsächlich durch Unterstuf-



STUTTGARTER AUTO

Wie bei der erfolgreichsten Bentley London-Sydney-Rallye bringt Mercedes in Afrika 280 E an den Start. Die schwäbisch korrekten Vorbereitete Limousinen werden in Kenia mindestens 200 PS leisten

zung Privater. Den Budgetposten „Sportförderung“ gibt es schiefherin. Spektakuläre Einzelaktionen vor der Bau eines rennmäßig präparierten 450 SLC, mit dem man vor drei Jahren eine – sehr privat gehaltene – Standortbestimmung auf dem Nürnberg machte. Auf dem Rallyesektor geschah überhaupt nichts seit dem Jahr 1965, als eine Mercedes-Werksmannschaft zur Safari- und Akropolis-Rallye fuhr. Nach Ostafrika hatte man damals drei 300 SE gebracht – Eugen Böhringer schmiß einen davon in der ersten schiefen Kurve raus, auch die beiden anderen Wagen waren nicht erfolgreich. Animator des Sportgedankens bei Daimler-Benz seit 15 Jahren ist Erich Waxenberger, Hauptabteilungsleiter „Fahrwerk-Entwicklung Sonderfahrzeuge“ (die beginnen mit SL). Der gebürtige Bayer versucht, sich möglichst im Hintergrund zu halten und vom Image „Mercedes-Sport-Waxenberger“ wegzukommen. Auf jeden Fall ist er ein sehr vorsichtiger Taktiker, der seine Freude am Motorsport Schritt für Schritt in die



Raster der DB-Politik einpaßt, und das ist weiß Gott ein heikler Job. Denn nach wie vor ist in Unterrietheim keine Rede von einer eigenen Sportabteilung, und jeder einzelne Vorstoß in diese Richtung schafft in Stuttgart anbremsendes Widerstand. „Trend auf „freundliche“ Menschen Sport bietet. Allerdings muß das zarte Pflänzchen sorgsam geschützt werden. Schon der frühere Vorstandsleiter der denkmalhafte Scherenberg hat grundsätzlich nichts gegen Sport einzuwenden. Allerdings nur auf der Basis eines kla-

ren Ja seiner Vorstandskollegen (das es ja gab). Scherenberg-Nachfolger Breitschwerdt ist auch für kleine Schritte zu haben, vorsichtig natürlich. Ein Hauptproblem liegt sicherlich in der legendenhaften Sportgeschichte des Hauses Daimler-Benz, man vergriff sich leicht in den Dimensionen. Über die Schatten der Monumental-Aktionen eines Neubauer plus Fangio auf den nuchternen Kleinserien und einer einmaligen Sportaktivität runterzusetzen, ist mehr eine Aufgabe der PR-Abteilung als der Technik.

Somit hätte sich die jetzige Situation in Stuttgart kaum ergeben, wäre nicht ein kräftiger Anstoß von außen gekommen. Innerhalb der britischen Daimler-Benz-Vertrichtung hatte sich ein Mann namenswagler für eine Mercedes-Teilnahme an der London-Sydney-Rallye 1977 stark gemacht, und zwar egal, was das Werk darüber denken würde. Bevor man den Engländer überhaupt abhört, ohne Rückendeckung exponieren ließ, gab man ihnen lieber technische Hilfestellung: Waxenberger und seine Mannen unterstützen das Team und erlebten schließlich Andrew Cowan's Sieg auf einem Mercedes 280 E. Der Erfolg stärkte sowohl die Sportidee im eigenen Haus als auch die Ambitionen der Engländer, die für die Safari wieder vorpreschreiten und durchblicken ließen, auf alle Fälle eine Expedition nach Ostafrika schicken zu wollen. Die Überlegung in Unterrietheim: Man müßte ihnen helfen, um so mehr, die Safari westwärts stärker liegen. Der Blickpunkt der Öffentlichkeit steht als London-Sydney. Und daß die Schwierigkeiten in Kenia ungleich höher sein würden als bei der Marathon-Rallye, ist ebenfalls klar. Die liegt an der wesentlich härteren Gangart in Afrika und an der ungleich stärkeren Konkurrenz von erfahrenen und schlagkräftigen Werks Teams, während die London-Sydney fast nur Amateure als Gegner gab.

Es ergab sich eine Kooperation zwischen Daimler-Benz United Kingdom und den Stuttgarter Technikern, die letzte. Endes auch zu Kostenteilung hinausläuft immerhin müssen die Wagen nicht mehr angekauft werden, wie noch bei London-Sydney. Zwei der vier Wagen werden britisch bemant, die Chauffeure sind Andrew Cowan und Tony Fowkes. Auch Joginder Singh fällt formal noch in die britische Kompetenz, während Zaseda den direkten Weg wählt und sich in Stuttgart anbremsend gibt. Außer Fowkes gehören diese Fahrer zur absoluten Safer-Weltklasse: Abgerubte Veteranen, denen kein Busch-Trick fremd ist. Darunter der drei unter Vierzig ist bei einer Rallye wie dieser sicherlich kein Nachteil. Als Daimler-Benz Erich Waxenberger

grünes Licht für Nairobi gab, hieß die wesentliche Auflage: Es muß mit möglichst seriennaher Leistung angetrieben werden. Aus vielerlei Gründen: Es gab weder Zeit noch Kapazitäten zu langwierigen Spezialentwicklungen; Unklarheit, ob es sich um keineswegs freigelegt, nur Serienmotive zu machen. Sogar Technik interessant machen; nur Seriennähe würde sich in der Öffentlichkeit entsprechend attraktiv und leicht zu verkaufen. Der Spielraum für Modifikationen auf 200 E war daher denkbar gering. Beispielsweise führen beide Trainingswagen noch mit absolut seriennaher Motorleistung. Motoranpassungen werden bloß andere Nockenwellen bekommen, was eine rund zehnprozentige Leistungsanhebung in die 200-PS-Gegend ergeben wird. Am Fahrwerk werden andere Stoßdämpfer (Bistein oder Sachs) verwendet werden; selbst die Federn sollen seriennahig sein, wenn auch die Export-Federungen für Länder mit schlechten Straßenbedingungen, die Lenkung, Getriebe, Bremsen, Hinterachs-Übersetzung, Aufhängung – alles wird absolut seriennahig sein, verbleibt aber unverändert. Umgebaut werden bloß die Tank- (vom 120er auf 140er Liter) und der Innenraum (hintere Sitze raus, vorn Schalenstütze). Dazu natürlich ein kräftiger Unterbodenstütze und eine starke Präplattens vor der Schnauze, Zusatzschweifer. Wie stark man auf der Seriennähe festhält, geht allein schon aus den gleichen-benennenden Rad-Dimensionen hervor. Die Zoll-Folgen mit 165 VR 15-Reifen, entweder die Pirelli mit MS-Profil oder Dunlop SP. Die Reifen wir man in jedem Fall kaufen – und keinesfalls ein „Verhältnis“ zu einer der beiden Rallyes. Einmalig Sponsoren oder „offizielle“ Austräger stehen nicht zur Debatte.

Der englische Pilot Fowkes ventilierte um Werk die Frage einer Klimaanlage – erstens entsprechen sie dem Stil des Hauses, zweitens ist es sicherlich höchst angenehm. Da gab es aber ein klares Nein aus Stuttgart: Das Mehrgewicht von 20 Kilo, der Leistungsverlust von 6,5 PS (wenn auch sechs Komma fünf PS) und die Verschlechterung der Achslastverteilung seien ein zu großes Handikap für den gewollt hübschen Publicity-Gag. Waxenberger: „Wenn man die Sache zu cool spielt, müßte man ja Wasser spielen; Getriebeautomatik, dann vielleicht sogar Dieselmotor.“ Die Gewichtserstärkung (Sitze, Hebel, Lenker) und die Verwendung der Rallye-Zusatzausstattung aufgefressen, so daß man auf ein Leergewicht von 1150 Kilo kommen wird. Daß die Belastungen für Aufhängungen und die getriebliche Überlastung im Falle wie dieser sicherlich kein Nachteil, als Daimler-Benz Erich Waxenberger

letzte der drei Schiefen setzte dem Zaseda-Trainingswagen orientlich zu dem Fahrzeug gegeben. Er wird ziemlich matt aussehen. Die Mercedes-Leute waren zu diesem Thema nicht sonderlich geschäftig, kurzfristig gab es sogar Diskussionen, den ganz Punkt wieder abzulegen, daß einer Nachstigung gewinnbar aber die Meinung überhand, auf Grund der Trainingsverfahren, auf Probleme in der Welt zu kriegen. Entsprechende Verstärkungen des Fahrwerks werden also in den Katalog der Modifikationen aufgenommen werden, es wird sich um subtile Maßnahmen ohne große Verluste handeln. Was die konkrete Versorgung der Fahrzeuge während der Rallye betrifft, bleibt man beim Runterspielen: Es ist nur an die Entsendung von – sechs bis acht – Monteuren gedacht, eine sehr bescheidene Truppe angesichts der zwei Dutzend Spezialisten, die beispielsweise Peugeot in Marokko setzt. Die geradezu gesterhafte Crew, die Joginder Singh auf seinen Safari zu beschränken wird, aber ebenfalls eingeschränkt werden. Joginder: „Es hat keinen Sinn, jede Menge indischer oder schwarzer Helfer in Bewegung zu setzen, dazu ist ein Mercedes zu kompliziert. Ich würde mich einfach darauf verlassen, daß die Wagen halt und bloß drei oder vier Service-Wagen für Hilfsdienste dem Mercedes-Team zur Verfügung stehen.“

Und die Gegner? Wenn es nach den Daimler-Vorstandsdirektoren geht, ist die Frage gar nicht zulässig – man will nicht vergleichen, sondern bloß die Fähigkeiten eines seriennahen Mercedes unter extremen Bedingungen nachweisen. Trotzdem – eine Menge Leute werden sich nicht davon abbringen lassen, sich an den beiden Sagenwärtern zu sehen. Soebenlass Zaseda reht die Gegner folgendermaßen ein: „Porsche ist normalerweise nicht zu schlagen. Datsun wird die Grund der enormen Afrika-Erfahrung sehr stark sein. Und Peugeot – da wird viel von den Konsequenzen aus den letzten Niederlagen abhängen. In Namen ausgedrückt: Kein Tiererengereits zu den 1977er. Ein Mercedes mit dem 250er starken Porsche 911 SC (dem Carrera-Nachfolger) als Top-Favorit in den Busch gehen. Zuffenhausen Fahrer „Lummer“ zwai ist der erimische Vic Preston junior. Datsun wird vier 160 J aufrüsten (bekannteste Piloten: Rauno Aaltonen, Shekhar Mehta). Peugeot wird vier bis fünf fünf Liter und zwei 160er (160er und V8-Coupe) laufen lassen. Deren Piloten werden nicht gerade die schwächsten sein: von Monte-Carlo-Sieger Jean-Pierre Nicolas über Hangen und die geradezu zu Tausend. Eine Menge Arbeit wartet auf die Stern-Piloten in Afrika. **Herbert Völker**

Afrykańska gwiazda

Jak Mercedes przygotowuje się w buszu do zwycięstwa w Rajdzie Safari.

Hindus dokładnie ogląda kratę chłodnicy mercedesa. Prawą dłonią sprawdza, czy pod gwiazdą jest dość miejsca na umieszczenie amuletu - kłów guźca, który przed czternastu laty zakończył życie na chłodnicy prowadzonego przez Hindusa volvo (zarazem doprowadzając do dachowania). Od tej pory Joginder, najstarszy z ośmiu synów Bathana Singha Bachu, mocuje te zęby na każdym aucie, które prowadzi w rajdzie; dotychczas były to: volvo, datsun, ford, porsche, volkswagen, mitsubishi. A aktualnie mercedes. „Muszę poprosić o zezwolenie na wywiercenie dwóch otworów w atrapie chłodnicy”. Na pewno nie spotka się z odmową, gdyż wiadomo, że za nic nie wystartowałby pozbawiony siły tej afrykańskiej świni, nawet mercedesem. Udostępnił ekipie z Niemiec zaplecze swego interesu z używanymi samochodami na Koiange Street w Nairobi, dał miejsce w warsztacie. Gdy niemiecki mechanik naprawia jeden z dwóch mercedesów 280 E, Joginder Singh przypatruje się, sam chwytając sprzęt spawalniczy i wślizguje się pod przechylony pojazd - w jego zakładzie nie ma nowoczesnych podnośników. „Lepiej, że sam jestem mały i zwinny”.

Niemcy mogą pracować bez przeszkód, Hindus trzyma się na ogół z boku. Mimo to w ciągu tygodnia stopniowo poznaje samochód. Nigdy jeszcze nie był kierowcą w mercedesie, teraz też mu się nie śpieszy. Przyjdzie jego kolej w drugiej połowie tre-

ningu, gdy Polak Zasada odleci z powrotem do kraju. Joginderowi odpowiada taki układ. Nie pyta „po co?”, „jak?” i „dlaczego?”, jedynie obserwuje. Zdążył wyrobić sobie opinię: „Podoba mi się konstrukcja tych maszyn, i ten sposób pracy. Przybyli dwaj spokojni, poważni mężczyźni, nie jakaś wielka, krzykliwa gromada. Przyleciały z nimi dwa auta, a teraz jedno wraca samolotem, pięć tysięcy kilometrów. Gdy dokładnie zbadają je u siebie, dowiedzą się sporo o Rajdzie Safari. Niewiele ekip działa tak konsekwentnie i w tak prosty sposób”.

Z kolei podsumowuje swoje tygodniowe spostrzeżenia: „Potrafię w mercedesie zwyciężyć w tym rajdzie”. A mówi to najlepszy kierowca Safari wszechczasów (zwycięzca w generalnej klasyfikacji w latach 1965, 1974, 1976; dziewiętnaście razy startował, siedemnaście razy dotarł do mety), który odrzucił propozycję Peugeot, wybierając Mercedesa. „Francuzi wciąż mają kłopoty ze swoimi maszynami. To straszne, jak słaby zryw ma peugeot 504 i to po tylu latach prób. Mercedesy dojadą do mety”.

Sobek z Polski jest dwa lata starszy od Jogindera, czyli zbliża się do pięćdziesiątki. Sobiesław Zasada mógłby być doskonałą żywą reklamą wszelkich przedsięwzięć typu: „jak zachować zdrowie i urodę”. Wyprostowany, silny, świetnie zbudowany, zawstydziłby każdego rówieśnika. Przystąpi teraz do pierwszego fragmentu treningu, na pętli długości 1800

kilometrów, jazda non stop. By maksymalnie zbliżyć się do rzeczywistych warunków walki, rozpocznie o 14.00 (o tej godzinie zawodnicy faktycznie wystartują), w największym upale. Wyrusza na trasę kilkadziesiąt minut wcześniej, biorąc mnie jako pasażera, a jego pilot Błażej Krupa dogoni nas moim wypożyczonym samochodem; potem przesiądę się i wrócę.

Tankujemy przy wyjeździe z Nairobi. Czarnoskórzy szaleją na widok mercedesa z pałakami bezpieczeństwa, okratowanymi reflektorami i perforowaną aluminiową szyną zastępującą zderzak z przodu. Kładą się pod samochodem, obmacują płytę podsilnikową, wsadzają głowy przez okna, uśmiechają się do mistrza kierownicy.

- Rallye, rallye?

- Tak, trening przed Safari

- Jak się nazywacie?

- Zasada

- Aha. Kto jeszcze pojedzie mercedesem?

- Joginder

Na to jeden z Murzynów upuszcza końcówkę węża i zaczyna podskakiwać, wszyscy obecni w pobliżu zbiegają się, tańcząc wokół nas.

- Mercedes - Joginder, mercedes

- Joginder, mercedes - Joginder, jak wspaniale!

W tych okolicznościach pobieranie paliwa trwa kwadrans. Afrykanie pragną koniecznie skontrolować poziom oleju, choć kierowca zapewnia, że jest prawidłowy.

- Nie szkodzi, sprawdzimy

Stanowczą chcą też zobaczyć silnik, ale Zasada nie pozwala.

„- Czemu miałbym ich rozczarowywać? Spodziewają się tam masy niesamowicie wyglądających lejków gaźników zasysających powietrze. Trudno komukolwiek wytłumaczyć, że jeździmy z seryjnie produkowanymi silnikami.

Życzyłby sobie nieco więcej mocy:

„- 300 KM, to byłoby najlepsze. Wtedy można by zmierzyć się i z teamem Porsche.”

Pyta mnie, jaką moc mają pojazdy tej firmy.

„- 250 KM. Waldegaard był tu przed dwoma tygodniami, już odjechał z powrotem

- Tak; skoro porsche ma 250 koni, my potrzebowalibyśmy 300, aby ich pobić. Porsche jest lżejsze o dobre 300 kilo.”

Zasada nigdy jeszcze nie siedział za kierownicą osobowego mercedesa, jakkolwiek ciężarowy raz prowadził. Zachwycony jest właściwościami modelu 280 E:

„- To auto z zewnątrz wydaje się duże. Ale patrząc ze środka widać, że ma tylko trochę ponad 4 metry długości, da się tak łatwo prowadzić”.

Cudowne jego zdaniem jest progresywne wspomaganie kierowcy:

„- Pierwszego dnia nie odczuwasz, ile zaoszczędziłeś sił, ani pierwszej nocy; na drugi dzień też nie. Ale na trzeci, gdy czujesz każdy swój mięsień, jesteś wdzięczny za takie rozwiązanie. Ono pozwala prowadzącemu utrzymać się w dobrej formie,

bardziej niż cokolwiek innego”. Wjeżdżamy na trudny teren Ngong Hills. Padające w listopadzie i grudniu deszcze o rozmiarach kataklizmu mocno wyplukują drogi, wyniosły na powierzchnię olbrzymie kamienie, powiększyły dziury. W styczniowej spiekocie muł zalegający w głębokich koleinach stwardniał jak cement. Gdy nie ma zakrętów, Zasada rozwija szybkość 140 km/h, nie zważając na stan nawierzchni. Jedynie przed przecinającymi w poprzek drogę rynkami naciska krótko hamulec, obniża przód pojazdu, a w następnym momencie odciąża przód, krótko dodając gazu i przeskakuje przeszkodę. Komfort jazdy jest niekoniecznie właściwy dla mercedesa. Niewyobrażalne nierówności powodują równomierne silne wstrząsy, odczuwane aż w mózgu. Czy samochód nie jest zbyt sztywny? Przypominam sobie, że w rajdowych peugeotach wszystkie te zagłębienia i wzniesienia na żwirze wywołują podobne, ale delikatniejsze drgania. Mam poza tym nadzieję, że wybrano opony Pirelli; te od Dunlopa nie są tak dobre.

Docieramy do głębokich rowów poprzecznych – pozostałości po strumieniach czy rzekach. Chwilami posuwamy się z prędkością piechura. Zasada czeka na uderzenie w osłonę miski olejowej o nawierzchnię, ale słychać tylko bębnienie kamyków o spód samochodu, więc przyśpiesza. Na prostym odcinku (o złej nawierzchni) demonstruje stabilność kierowcy, trzymając ją jednym palcem przy prędkości 130 km/h.

„- Myślę, że tych z Mercedesa trzeba naprawdę namówić do stworzenia działu sportowego. Jeden z naszych czterech samochodów znajdzie się w pierwszej trójce. W przypadku nowicjusza w Rajdzie Safari to będzie sensacja – uśmiecha się szeroko”.

Joginder powiedział: „Zwycięstwo; dla mnie liczy się tylko wygrana”. Zasada mówi: „w pierwszej trójce”. A co na to najważniejszy w firmie? Erich Waxenberger (47 lat), zaskoczony takimi „absurdami” orzekł: „Trzeba stąpać po ziemi. By w Rajdzie Safari zająć pierwsze miejsce, musielibyśmy zdecydować się na inne auto, na przykład 450 SLC, a nasz dział rozwojowy powinien całe miesiące zajmować się głównie tym zagadnieniem. Ale w firmie Daimler-Benz nikt nie chce czegoś takiego. Zamierzamy tylko pokazać, co potrafi niemal seryjny mercedes. Możliwe jest ewentualnie, że dwa z naszych czterech wozów będą w pierwszej dziesiątce”.

Z prehistorii: stuttgarcki oddział rozwoju wciąż starał się zachowywać kontakt ze sportem samochodowym, głównie wspomagając prywatnych kierowców. Przekonać się o tym można przeglądając pozycję budżetową „wspieranie sportu”. Najbardziej spektakularnym jednostkowym wydarzeniem było skonstruowanie zdolnego do udziału w wyścigach Mercedesa 450 SLC. Przed trzema laty prywatny zespół wziął nim udział w wyścigu na torze Nürburgring.

W kwestii rajdów nic się wszak nie działo od roku 1965, kiedy to fabryczna załoga Mercedesa uczestniczyła w Rajdzie Safari i Rajdzie Akropolu. Do wschodniej Afryki wysłano wówczas trzy egzemplarze 300 SE; jeden z nich, prowadzony przez Eugena Böhringera wyleciał z trasy na pierwszym błotnistym zakręcie, dwa pozostałe również nie odniosły sukcesu. W koncernie Daimler-Benz sportowego ducha pobudza od 15 lat Erich Waxenberger, główny szef działu rozwoju podwozi pojazdów specjalnych (chronologicznie pierwszym zadaniem tej komórki była praca nad wozami klasy SL). Ten pochodzący z Bawarii inżynier nie wysuwa się na pierwszy plan, nie lubi określenia „Mercedes-Sport-Waxenberger” (w tłumaczeniu: Waxenberger od sportowych wozów Mercedesa). Niewątpliwie to zdolny, ostrożny taktik, który swą pasję do sportu motorowego stopniowo dopasowuje do polityki przedsiębiorstwa Daimler-Benz, co jest zajęciem absolutnie ryzykownym. W siedzibie firmy, w stuttgarckiej dzielnicy Untertürkheim nie wspomina się bowiem o własnym dziale sportowym, a każda inicjatywa w tym kierunku wzbudza wewnętrzne niepokoje. Mimo to atmosferę można określić jako „życzliwą dla sportu”. Samo zagadnienie jest jednak delikatne, wymaga ostrożności. Poprzedni spec od technologii w zarządzie, legendarny Scherenberg, zasadniczo nie sprzeciwiał się wozom sportowym - oczywiście oczekiwał w tym względzie na jasne przyzwolenie kolegów z najwyższych władz (którego ostatecznie nie uzyskał). Jego następcą Breitschwerdt także był zwolennikiem małych kroków, oczywiście ostrożnych. Faktycz-

nie problemem jest tutaj ciężar tradycji imperium Daimler-Benz, niełatwy do udźwignięcia. Zstąpienie z wyżyn pomników Neubauera i Fangio na poziom do różnych, konkretnych działań w małej skali to zadanie raczej dla działu PR niż technicznego. Gdyby nie silny impuls z zewnątrz, w Stuttgarcie byłoby jeszcze gorzej. Jonathan Ashman z brytyjskiego przedstawicielstwa koncernu silnie zaangażował się w udział Mercedesa w Rajdzie Londyn-Sydney w roku 1977, nie zważając na zdanie kierownictwa. Jednak nie pozostawiono tych Anglików samych, bez zaplecza; udzielono im pomocy technicznej: Waxenberger ze swoimi ludźmi wspierał drużynę i doczekał zwycięstwa Andrewa Cowana w mercedesie 280 E. Sukces wzmocnił zainteresowanie sportem w centrali oraz ambicje Anglików, ponawiających zabiegi i naciski w kierunku uczestnictwa w Rajdzie Safari, zaprzysięgłych zwolenników wyprawy do wschodniej Afryki. W Untertürkheim zdecydowano: trzeba ich wesprzeć – tym bardziej, że Rajd Safari popularniejszy jest niż Londyn-Sydney. Wiadomo było, że trudności w Kenii okażą się większe niż w rajdzie-maratonie, co wynika z panujących w Afryce niełatwych warunków przemierzania i znacznie mocniejszej konkurencji doświadczonych i bojowo nastawionych załóg, podczas gdy z Londynu do Sydney jechali prawie sami amatorzy. Doszło do kooperacji Daimler Benz United Kingdom ze stuttgarckim działem technicznym, obejmującej nawet wspólną partycypację w kosztach. Przynajmniej nie było już potrzeby kupowania wozów, jak w przypadku Lon-

dyn-Sydney. Dwa z czterech samochodów otrzymały brytyjską obsadę: Andrew Cowan i Tony Fowkes za kierownicami; również Joginder Singh uważany jest za brytyjskiego uczestnika. Zasada zaoferował swój udział bezpośrednio w Stuttgarcie, podobno gratis. Kierowcy ci, to poza Fowkesem światowej klasy specjalści w tej konkurencji, zahartowani weterani, znający wszystkie tajemnice buszu; ich wiek powyżej 40 lat nie jest w takiej imprezie ani trochę wadą. Firma dała Erichowi Waxenbergerowi zielone światło na Nairobi, stawiając zasadnicze żądanie: samochody muszą być jak najbardziej zbliżone do seryjnych. Są różne tego powody: brak czasu i możliwości na długotrwałe prace rozwojowe, a w żadnym wypadku nie można wysłać samochodów nieprzetostowanych; tylko z użyciem seryjnych produktów uzyska się interesujące pod względem technicznym wyniki; tylko takie samochody wzbudzą zaniepokojenie publiczności - klientów. Zakres potencjalnej modyfikacji modelu 280 E został więc wyraźnie zawężony. Na przykład oba pojazdy treningowe wyposażone były w zwykłe, całkiem seryjne silniki. Na rajd zamontuje się jedynie inne wałki rozrządu, co podniesie moc o ok. 10%, w okolicie 200 KM. W podwoziu zastosuje się inne amortyzatory (Bilsten albo Sachs); spirale zostaną seryjne, choć zapewne z wersji eksportowej dla krajów o złych drogach. Waxenberger przyrzeka, że układ kierowniczy, skrzynia biegów, hamulce, przekładnia główna, tylna oś i zawieszenie będą absolutnie seryjne. Zmianie ulegnie zbiornik paliwa (będzie miał pojemność 120 litrów) i wnętrze (przednie fotele

kubelkowe, tylne siedzenia usunięte). Naturalnie - mocna osłona całego spodu i taka też płyta zastępująca zderzak z przodu, dodatkowe reflektory. Ścisłą wierność parametrom standardowym widać w pozostających bez zmian rozmiarach kół: obręcze 51/2 cala z oponami 165 VR 15 Pirelli P7 o profilu MS albo Dunlop SP. Ogumienie na pewno się zakupi, zupełnie nie szukając „uprzejmości” czy „wzajemności” któregośkolwiek z producentów; nie ma mowy o sponsorach bądź „oficjalnych dostawcach”. Anglik Fowkes rozeznawał w wytwórni kwestię klimatyzacji – po pierwsze odpowiada ona tradycjom firmy, po drugie z pewnością wydatnie zwiększa przyjemność jazdy. Ze Stuttgartu przyszło zdecydowane „nie”; „nie” dla wzrostu masy o 28 kg, „nie” dla obniżenia mocy o 6,5 KM (słownie: sześć i pół konia mech.), „nie” dla pogorszenia rozkładu nacisku osi. To byłoby zbyt kosztowne ustępstwo na rzecz – bezsprzecznie chwytliwej - reklamy. Jak stwierdził Waxenberger, „przesadnym ulepszeniom nie byłoby końca: automatyczna skrzynia biegów, potem może jeszcze silnik Diesla...”. Zmniejszenie wagi, uzyskanie skutecznego wyrzucenia siedzeń i ogrzewania, skompensowane zostanie w znacznej mierze przez dodatkowe wyposażenie rajdowe, więc ciężar własny wyniesie dobre 1500 kg. Już w trakcie treningu okazało się, jak wiele będzie musiało znieść zawieszenie i sztywna karoseria. Ostatnia z trzech pętli bardzo dała się we znaki. Pod jej koniec pojazd testowy Zasada wyglądał na dość rozklekotany. Ludzie z ekipy Mercedesa nie chcieli wiele się na ten temat wypowiadać, przez

chwile zastanawiali się nawet, czy w ogóle ze wszystkiego nie zrezygnować. W trakcie nocnej narady przewagę zdobył ostatecznie pogląd, że trzeba rozwiązać pojawiające się problemy, korzystając z doświadczeń treningowych. Do katalogu modyfikacji wpisano więc stosowne wzmocnienia podwozia; finezyjne, wprowadzane bez większego rozgłosu. Problem zabezpieczenia technicznego rozwiązany jest możliwie najprościej: planuje się wysłać „sześciu do dziesięciu” mechaników, bardzo nieliczny zespół w porównaniu z ponad dwudziestoma specjalistami wysyłanymi choćby przez Peugeota. Uszczuplona też zostanie monstrualna ekipa, towarzysząca zwykle na trasie Joginderowi. On sam stwierdził: „Nie ma sensu brać jakichkolwiek hinduskich czy afrykańskich pomocników; mercedes jest zbyt skomplikowany. Po prostu ufam, że samochód wytrzyma, a naszym załogom wystarczy trzy-cztery wozy serwisowe”. A przeciwnicy? Z punktu widzenia dykcji i zarządu Daimlera tego pytania nie należy stawiać; celem nie jest wygrana, lecz jedynie wykazanie, jak sprawny w ekstremalnych warunkach może być seryjny produkt firmy. Mimo to niektórzy uparcie upatrują w Mercedesie jednego z pretendentów do zwycięstwa. Sobiesław Zasada następująco ocenia konkurentów: „Porsche - normalnie nie do pobicia; Datsun - bardzo silny, ma olbrzymie doświadczenie na szlakach afrykańskich; Peugeot – tu wszystko zależy od tego, czy wyciągnęli wnioski z ostatnich porażek”. Przechodząc do personaliów: nie kto inny jak sam Björn Waldegaard ruszy w busz jako główny faworyt na dwustupięćdziesięciokonnym po-

rsche 911 SC (to następca modelu Porsche Carrera). Zawodnikiem numer 2 z Zuffenhausen jest Kenijski Vic Preston junior. Datsun wykwipuje cztery egzemplarze modelu 160 J (pojadą nimi dobrze znani Rauno Aaltonen i Shekhar Mehta). Peugeot wyśle cztery bądź pięć samochodów model 504 (limuzyny i V6 Coupé), a ich kierowcy – m.in. tryumfator z Monte Carlo Jean-Pierre Nicolas, Hannu Mikkola, Timo Mäkinen - na pewno nie zaliczają się do najsłabszych. Zawodników „trójramiennej gwiazdy” czeka ciężka praca w Afryce.

Podpisy pod zdjęciami:

str. 75) Cztery mercedesy 280 E mają pod koniec marca walczyć w jednym z najtrudniejszych i najgorętszych rajdów świata. Zgodnie z tradycją Daimlera spektakularny start w Rajdzie Safari w Kenii przygotowywany jest wielkim nakładem sił i środków. AUTO ZEITUNG obserwuje trening załogi Mercedesa w składzie Zasada - Krupa (na zdjęciu powyżej)

str. 77) STUTTGARCKI HINDUS. Rutynowani kierowcy z Afryki zapewnią zwycięstwo w Rajdzie Safari prędzej niż ci ze światowej czołówki. Mercedes zaangażował więc trzykrotnego tryumfatora tej imprezy Jogindera Singha i korzystał też z jego warsztatu.

str. 78) AUTO ZE STUTTGARTU. Podobnie jak na udany rajd Londyn-Sydney, Mercedes wysłała do Afryki model 280 E. Odpowiednio przygotowane w Szwabii limuzyny osiągną w Kenii moc co najmniej 200 KM.