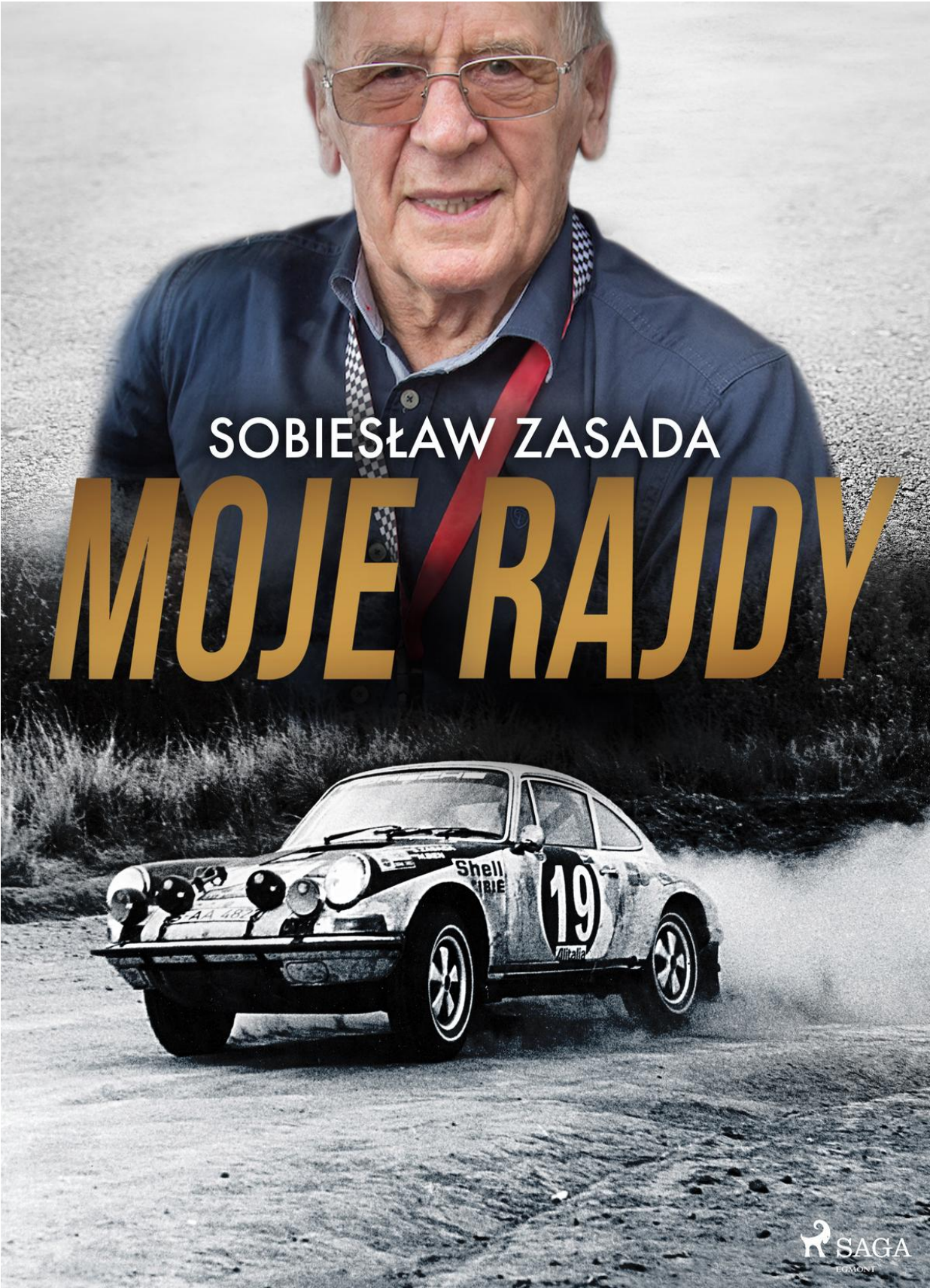


SOBIEŚLAW ZASADA

MOJE RAJDY





SOBIESŁAW ZASADA

MOJE RAJDY

Sobiesław Zasada

Moje rajdy

Saga

Moje rajdy

Copyright © 1996, 2020 Sobiesław Zasada i SAGA Egmont

Wszystkie prawa zastrzeżone

ISBN: 9788726571929

1. Wydanie w formie e-booka, 2020

Format: EPUB 3.0

Ta książka jest chroniona prawem autorskim. Kopiowanie do celów innych niż do użytku własnego jest dozwolone wyłącznie za zgodą SAGA Egmont oraz autora.

SAGA Egmont, spółka wydawnictwa Egmont

Zamiast wstępu Jerzy Iwaszkiewicz

Był najlepszy na świecie przez wiele lat. Wygrywał w Europie, wygrywał też w Afryce, Ameryce i Australii. I nie bardzo wiadomo, jak to teraz napisać. Sobiesław Zasada wygrał co najmniej kilkadziesiąt międzynarodowych rajdów. Krajowe trudno zliczyć. Mało mówi o sobie, właściwie tylko tyle, ile trzeba.

Wybudował w Świeradowie kolejkę linową i lubimy tu jeździć. Jak Zasada wygrywa w gigancie, to zwykle przysyła nam na pocieszenie butelkę wina.



Jechaliśmy też kiedyś razem do Krakowa i dał mi poprowadzić rajdowy samochód. Dumny byłem, przycisnąłem. 100-150 kilometrów na godzinę.

- Spieszysz się? - spytał Zasada.

- Nie.

- To po co tak jedziesz?

Poradził jeszcze - i to pamiętam, choć minęły dziesiątki lat - trzymaj kierownicę zawsze dwiema rękami i nie wystawiaj nonszalancko łokcia za okno. Faktycznie. Jeżdżą tak teraz głównie kierowcy BMW, ścigają się na ciągłej linii pod górkę i prędzej czy później wpadną na drzewo.



Pół życia przejeździł z żoną Ewą jako pilotem, co ma taki uśmiech, że może ogrzewać pół miasta. Dachowali kiedyś na Rajdzie Wisły, ale postawili samochód i pojechali dalej.

Jest też opowieść o tym, jak Zasada musiał awaryjnie hamować na odcinku specjalnym w Alpach. Z prawej przepaść, z lewej skały. Aby wyhamować, trzeba jakby przytulić się do skały. Samochód się rozleciał, ale udało się go zatrzymać.

Tak trzeba jeździć w tym sporcie. Widownia potrzebuje wypadków. Na torze wyścigowym w Luksemburgu widziałem kiedyś, jak 100 tysięcy ludzi patrzyło na zawodników przez dwa pierwsze okrążenia, a potem, gdy nikt się nie rozbił, już nie patrzyli, tylko pili piwo.



Rajdy to swego rodzaju szaleństwo. Po pustyni trzeba jechać 200 kilometrów na godzinę, nie wiadomo, co jest za zakrętem i samochód zagrzebuje się nagle w piachu. Tak muszą jeździć, taki jest ten sport. Longin Bielak i Błażej Krupa – to spokój, Marian Bień – fantazja. Zawsze dał nam się przespać na kozuchu w Monte Carlo. Wielu innych jeździło głównie po to, by o sobie opowiadać.

Utalentowanym szaleńcem był Krzysztof Komornicki. Potrafił wygrywać odcinki specjalne, ale nie potrafił całymi dniami jechać w napięciu tak jak Zasada, aby wygrać na mecie.



Polscy rajdowcy budzili marzenia o samochodzie. Gdy startowali do Monte Carlo, tłumy przychodziły oglądać. Kiedy Zasada zaczynał w latach 50., w Polsce było raptem 44 tysiące samochodów. Obecnie jeździ ich ponad 23 miliony. 1,6 człowieka na samochód. Najwięcej w Europie, tyle że mocno starszych. Średnia wieku samochodu w Europie wynosi 9 lat, a w Polsce blisko czternaście.

Zasada popularny był również na świecie, szczególnie uwielbiany przez Polonię. Zawsze było miło. Czekali, aż przyjedzie i byli dumni, że to Polak przyjechał i wygrywa w Ameryce.



Za dużo tu może zachwytów nad Zasadą. Lepiej by się czytało, gdyby przegrywał, ale tak to już się jakoś układa. Jeszcze niedawno, w wieku 67 lat zajął drugie miejsce w rajdzie Safari. O tym też jest ta książka.

Tak było. Jeździł po świecie 180 kilometrów na godzinę w nocy na odcinkach specjalnych, a z Warszawy do Krakowa kazał mi jechać z szybkością 50 kilometrów na godzinę.



„Moje rajdy” to książka niezwykła. Nie ma tu ani jednego fałszywego metra. Zasada pisze o rajdach i pisze o życiu. A życie w dawnych rajdach traciło rocznie kilku zawodników. To były mordercze zawody, po parę tysięcy kilometrów. Rajdy trwały po 2-3 doby w jeździe dzień i w noc prawie bez przerw. Zasada powinien zginąć co najmniej 10 razy, albo 15. „Moje rajdy” nie jest zresztą tylko książką o sporcie. Jest to książka o świecie. Za swoje reportaże Mistrz otrzymał w 2005 r. prestiżową nagrodę dziennikarzy Tęgie Pióro. Był kierowcą fabrycznym Steyr Pucha, BMW, Mercedesa i Porsche. Przejechał co najmniej 4 miliony kilometrów. W Turcji w wyścigu nocnym na 300 kilometrów urwała się nagle rurka hamulcowa w lewym kole u Porsche. I jechał dalej bez hamulców przez 180 kilometrów.



W swojej niedawno wydanej książce „Szerokiej drogi” pisze, jak jeździć, aby nie dać się zabić: „Jedź zawsze tak, jakbyś nie miał pierwszeństwa przejazdu. Ustępuj drogi. Co chwila ginie ktoś, kto miał pierwszeństwo przejazdu”.

I to by było tyle. W styczniu 2020 roku Sobiesław Zasada skończy albo już skończył 90 lat. Jeszcze niedawno pływał po Atlantyku jachtem żaglowym Dada - Dziadek, jak mówią wnuczki. Dalej mówi tylko tyle, ile trzeba. Trzyma się zasady, że słowo więcej znaczy aniżeli akt notarialny. Nic go nie boli, tylko w kolanie trochę mu strzyka. Ewa się uśmiecha. Nie robią już teraz takich facetów.

Jerzy Iwaszkiewicz

Takie były początki

Sportem samochodowym tak naprawdę zainteresowałem się już w 1945 roku. Pochłaniała mnie wtedy lekkoatletyka: biegałem, rzucałem, skakałem, uprawiałem także tenis stołowy. Bardzo szybko doszedłem do dobrych wyników w dwóch z tych dyscyplin. Byłem także aktywnym harcerzem.

W 1945 roku miałem 15 lat. Po przeprowadzce z Dąbrowy Górniczej mieszkałem wraz z rodzicami w Bielsku-Białej. Tam prowadził kursy nauki jazdy Marian Ripper, brat słynnego Jana Rippera, przedwojennego mistrza kierownicy, uczestnika Rajdu Monte Carlo i wielu innych znanych już wtedy imprez. To nazwisko usłyszałem wtedy po raz pierwszy, ale od razu też poznałem historię rodziny i sukcesów Jana Rippera. Zafascynowały mnie.

Marian Ripper uczył nas jeździć „gazikiem”, zbudowanym na bazie przedwojennego polskiego Fiata. Był to samochód terenowy, otwarty.

Przypominam sobie pierwsze wielkie przeżycie, kiedy siedząc wraz z dwoma kolegami w samochodzie prowadzonym przez Mariana Rippera, zasmakowałem prawdziwie sportowej jazdy. Może właśnie wtedy połknąłem rajdowego bakcyła? Marian Ripper był dla mnie prawdziwym wirtuozem kierownicy, niedościgłym wzorem do naśladowania.

Choć młodość przeżyta w czasie wojny mocno mnie i moich rówieśników „postarzyła”. W wieku 15 czy 16 lat czuliśmy się już bardzo dorośli. Miałem wiele inicjatywy i to sprawiło, iż szybko awansowałem w harcerstwie: byłem przybocznym, później drużynowym. Założyłem pierwszą w

Polisce sportową drużynę harcerską, następna powstała niebawem (na jesieni 1946) w Bydgoszczy. Tam swe pierwsze sportowe kroki stawiał Zygmunt Buhl, świetny sprinter, wielokrotny reprezentant i mistrz Polski na dystansach 100 i 200 metrów.

Profil sportowy kierowanej przeze mnie drużyny zgodny był z moimi zainteresowaniami – trenowaliśmy zapamiętane lekkoatletykę i grę w ping-ponga. W tenisie stołowym byliśmy nie do pokonania na Śląsku i w Krakowskim. W roku 1946 zdobyłem wicemistrzostwo Polski juniorów w tej dyscyplinie. W tym samym czasie na krajowych mistrzostwach Harcerstwa Polskiego w Krakowie zostałem najlepszym sportowcem, wygrałem bieg na 1000 metrów, rzut oszczepem, skok w dal i zająłem czwarte czy piąte miejsce w rzucie dyskiem. Byłem zafascynowany lekkoatletyką i cały czas wolny od zajęć szkolnych poświęcałem na treningi i pracę organizacyjną w harcerstwie. Zostałem członkiem komendy hufca. Miałem opinię chłopca, który ciągle gromadzi wokół siebie jakąś grupę, stale coś organizuje.

Po wyjeździe z Bielska do Krakowa zapisałem się do klubu „Cracovia” i działałem w sekcjach tenisa stołowego i lekkoatletycznej. W pełni poświęciłem się lekkoatletyce. Byłem mistrzem Polski zrzeszenia „Ogniwo” w rzucie oszczepem, osiągałem dobre wyniki w pięcioboju (bieg na 200 metrów, rzut oszczepem, skok w dal, rzut dyskiem i bieg na 1500 metrów). Mój największy sukces to dwukrotne mistrzostwo Polski w pięcioboju. W 1949 roku zostałem zaliczony do polskiej kadry narodowej i byłem jej członkiem przez 4 lata.

Oczywiście cały czas miałem samochód i nim jeździłem. Najpierw była to DKW, zwana „dykta, klej, woda”, z silnikiem dwucylindrowym, dwusuwowym. Mój ojciec, który przed wojną był przedstawicielem fabryki czekolady

„Goplana” na Zagłębie, a po wojnie miał fabryczkę tkanin w Bielsku, był też zapalonym automobilistą i stale mi pomagał. W roku 1950 czy 1951, oczywiście z dużą pomocą ze strony ojca, doszedłem do samochodu BMW 320.

Na tym właśnie samochodzie w lutym 1952 roku, a była wówczas ostra zima, wystartowałem w rajdzie Ojców – Kraków. Impreza była bardzo krótka i brały w niej udział wszystkie ówczesne krakowskie sławy: Franciszek Postawka, Kazimierz Osiński, Mieczysław Sochacki. Rajd był krótki, ale z powodu obfitych opadów śniegu bardzo trudny. I w tym rajdzie niespodziewanie wygrałem. A pojechałem nań z pilotem, z moją narzeczoną, z którą w grudniu 1952 roku wziąłem ślub – z Ewą.

Ta przygoda w trudnych warunkach drogowych mnie zafascynowała. Drogi nie były wówczas odśnieżane, napotkaliśmy więc prawdziwie arktyczne warunki. Wygrana dwóch odcinków specjalnych i próby wyścigowej sprawiły, że poczułem się już nie Marianem, ale samym Janem Ripperem, prawdziwym wirtuozem kierownicy. Tak mi się wówczas wydawało... I praktycznie od tego momentu już na poważnie zainteresowałem się sportem samochodowym. Stał się on dla mnie dyscypliną numer jeden.

Od wielkiego miłośnika i entuzjasty samochodów Tadeusza Tabęckiego (wówczas dysponował on zbiorem starych pojazdów, którego nie powstydziliby się nawet najbardziej renomowane muzeum na świecie) – kupiłem BMW 328. Na tym samochodzie nie startowałem długo, ale odniosłem kolejny sukces – wygrałem uliczny wyścig w Lublinie. Otrzymałem wtedy mały, srebrny puchar, którym często się chwaliłem. To była moja pierwsza ogólnopolska impreza i najwspanialsze trofeum. W wyścigu lubelskim jechali tacy znani wówczas zawodnicy jak Tarczyński, Mazurek, Nahorski, oczywiście Postawka, Weiner, Jabłoński,

Sucharda. To była elita kierowców powojennych i przedwojennych, którzy wciąż z powodzeniem startowali. Wyścig wygrałem bezapelacyjnie, ale już wtedy jako adept sportu samochodowego dużo rozmyślałem o taktyce. Przeczekałem walkę najlepszych zawodników i zaatakowałem mniej więcej od połowy dystansu, gdy dobrze już wjeździłem się i w trasę, i w samochód.

W grudniu 1952 ożeniłem się z Ewą, a w styczniu 1953 złamałem nogę na nartach. To całkowicie przekreśliło moją lekkoatletyczną karierę. Wypadek miał miejsce na trasie FIS-2 w Zakopanem. Lubiłem jeździć na nartach. Nie byłem narciarzem dobrym, lecz niestety bardzo odważnym, jeżdżącym szybko i stąd o podobne nieszczęście nie było trudno... Przez dwa dni lekarze zastanawiali się nad amputacją prawej nogi i dopiero dzięki cudem zdobytej penicylinie zacząłem wracać do zdrowia. Nogę w gipsie miałem prawie przez rok, tak długo goiło się złamanie między kolanem a kostką. Kość została niemal zmiażdżona i tylko dzięki silnym mięśniom wzmocnionym treningami sportowymi kontuzja pomалу ustępowała.

Stopniowo zdejmowano mi gips. Gdy miałem założony już tylko na krótki odcinek nogi, postanowiłem wystartować. Nadarzyła się ku temu znakomita okazja - wyścig uliczny w Bielsku.

Miałem tutaj trzech bardzo groźnych rywali: Franka Postawkę, Suchardę i Nahorskiego. Najpoważniejszym okazał się Sucharda. Przez długi czas nie mogłem go wyprzedzić. Jechałem za nim dwa czy trzy okrążenia, wreszcie udało się! Na ulicy Cieszyńskiej szczęśliwy z uzyskania prowadzenia, w ferworze walki, za szybko wszedłem w zakręt. Tam mnie podbiło na rynsztoku. Samochód wyskoczył w powietrze (a było to auto dwuosobowe, otwarte). Na wysokości 3-4 metrów samochód odbił się od kamienicy, przekoziółkował i wiem

tylko tyle, że stanął do góry kołami, na masce, a ja ocknąłem się obok. Może uratowało mnie to, iż jechałem bez pasów, których zresztą wówczas nie stosowano? Oczywiście było już po wyścigu. Popędziłem na skróty do linii start-meta, około 500 metrów. Na placu Chrobrego w Bielsku czekała na mnie Ewa. Kuśtykając, szybkim marszem dotarłem na plac i zobaczyłem płaczącą żonę opartą plecami o mur. Przeżywała to, co mimochodem usłyszała – że miałem wypadek, że jestem pod samochodem, że pozostała ze mnie dosłownie miazga. Nie muszę mówić, jak wielkie było zaskoczenie Ewy, gdy ujrzała mnie żywego i w miarę zdrowego.

Imprez samochodowych nie odbywało się zbyt wiele, samochody były stare, startowałem z różnym powodzeniem. Moim utrapieniem były ciągle defekty samochodu. Na imprezy zagraniczne nikt właściwie nie jeździł. Najlepszym zawodnikiem był wówczas Franciszek Postawka. W 1956-57 zaczęli się liczyć Longin Bielak, Jerzy Zaczeniuk, Edward Niziołek, Marian Wierzba.

Nastał rok 1958, kiedy do Polski zaczęto sprowadzać lepsze samochody. Były to Simki Aronde. Na Simce zacząłem odnosić pierwsze sukcesy. Moimi rywalami byli Antoni Weiner z Katowic, Czesław Wodnicki, Krzysztof Komornicki i Ludwik Postawka – wszyscy trzej z Krakowa, i Jerzy Miodyński z Gliwic. Słowem, pojawiło się wówczas bardzo wielu dobrych zawodników.

W latach 1958-59 jeździłem ze zmiennym szczęściem. Od końca 1959 roku zacząłem wygrywać rajdy.

Byłem bardzo wysportowany i zacząłem przenosić to wszystko, czego nauczyła mnie lekkoatletyka (a miałem tam już stopień trenera II klasy) do sportu samochodowego.

Najważniejsza była harmonia ruchów. Długo zastanawiałem się, co zrobić, aby osiągnąć jak najlepszy czas, jaką należy stosować technikę jazdy.

Przypominam sobie moje pierwsze osiągnięcie podczas próby zrywu i hamowania. Polegało ono na tym, iż w połowie dystansu należało wyhamować i stanąć na narysowanej linii, i znów po ostrym starciu następowała meta. Ale jak tu szybko ruszyć, kiedy noga spoczywa na pedale hamulca? Próbowałem piętą dodawać gazu, ale było to bardzo niewygodne.

Wymyśliłem wówczas nową technikę. Ówczesne samochody miały ciągnię gazu ręcznego: tak zaadaptowałem je na moje potrzeby, że mogłem dodawać gazu ręką. Zyskiwałem na tym 0,6-0,7 sekundy na 100 metrów. To było bardzo dużo, często decydowało o zwycięstwie.

Te moje usprawnienia i doskonalenie techniki prowadzenia samochodu spowodowały, iż nie miałem zbyt wielkiej konkurencji. Ale ciągle w tej fazie niedoścignionym dla mnie wzorem był Franek Postawka, który startował, co było sensacją na owe czasy, nawet w Czechosłowacji. Pamiętam, jak opowiadał o rajdzie, w którym odcinki specjalne prowadziły z góry. U nas było to nie do pomyślenia. Wszystkie próby sportowe odbywały się w górę lub po terenie płaskim, a o wynikach decydowały przede wszystkim walory techniczne samochodu. Franek zadziwiał mnie jako najlepszy zawodnik.

Kiedyś w czasie Rajdu Wisły, przed próbą górską na Kubalonce zapytałem go:

- Franek, powiedz mi, jak najszybciej pokonać ten prawy zakręt?

A Franek mi odpowiedział:

- W sporcie samochodowym jest tak, że każdy odczuwa jakiś strach. Chodzi o to, żeby ten strach pokonać. To jest najważniejsze. Jeśli go się pokona, wówczas będzie się jeździć bardzo szybko. Słuchaj, jeżeli zbliżasz się do zakrętu i widzisz, jak on wygląda, to musisz jechać z taką szybkością, abyś był absolutnie pewien, iż z niego nie

wyjdiesz, że to jest za szybko na ten zakręt. Gdy wejdiesz już w ten zakręt, musisz robić wszystko, aby z niego wyjść. I to jest pokonanie strachu, a jednocześnie sposób na najszybsze pokonanie zakrętu. Czyli trzeba mieć przekonanie, iż jest to już ostatni zakręt w życiu i że się z niego wypadnie.

To była teoria Franka Postawki. Ale pamiętam, że właśnie na Kubalonce osiągałem bardzo dobre czasy, odnosiłem sukcesy i właśnie tam demonstrowałem dobrą technikę jazdy.

Kiedyś wspólnie z kolegami dyskutowaliśmy o technice jazdy i byłem zaskoczony, iż na ten temat nikt nic nie wie, nikt tego nie analizuje. A przecież to właśnie była podstawa dobrych wyników osiągniętych w samochodowym sporcie.

Nie wiadomo dlaczego nie byłem uznawany przez sportowe władze i nie wyjeżdżałem za granicę. Może byłem za młody? Wyjeżdżali zawodnicy starsi, którzy mieli 30-40 lat. I wreszcie w roku 1960 po raz pierwszy wypuszczono mnie za granicę jako pilota Grzegorza Timoszka na Rajd Monte Carlo na Simce. Już w czasie imprezy zamieniliśmy się rolami: Grzegorz był pilotem, a ja kierowcą. Rajd ukończyliśmy na miejscu 80-90, był wtedy jeszcze wyścig na ulicach Monte Carlo, nie było nocnej jazdy. Wypadliśmy jak na owe czasy i na nasze możliwości całkiem nieźle, jako najlepsi z naszych czterech załóg.

Po tym Rajdzie Monte Carlo przesiadłem się na Fiata 600 D i wspólnie z Frankiem Postawką pojechaliśmy do Finlandii na Rajd 1000 Jezior. Byłem zawodnikiem, który bardzo dobrze się czuł na nawierzchniach asfaltowych, ale niezbyt pewnie na szutrowych. Tam samochód się ślizgał, należało stosować zupełnie inną technikę jazdy. Na Rajdzie 1000 Jezior były tylko nawierzchnie szutrowe. Trenowaliśmy około 10 dni, rajd ukończyliśmy na dalszym miejscu, w połowie stawki. Trasy były dla nas bardzo

ciekawie: pagórkowate, krótkie proste, nie wiadomo, co będzie za chwilę. Uczyliśmy się także stosować opisy trasy.

W każdym razie po przyjeździe z Finlandii, podczas startu w jakiejś krajowej imprezie, w której jechałem z Ewą, usłyszałem od niej wielki komplement:

- Jesteś już innym kierowcą - powiedziała.

A więc szkoła jazdy po fińskich szutrach dała mi bardzo wiele. To był ogromny skok w mojej technice. Zupełnie inaczej poruszałem się samochodem.

Później jeździłem na BMW 700, na tym samochodzie ukończyłem z Kaziem Osińskim na dobrym miejscu Rajd Akropolu i w tym samym roku 1963 wróciłem do Fiata 600 D podrasowanego częściami Abartha.

Na Fiacie 600 D z Longinem Bielakiem ponownie wystartowałem w Rajdzie Monte Carlo. Obok nas jechali fabryczni kierowcy Steyr Pucha - cztery czy pięć samochodów. Często widywaliśmy się na trasie, na punktach serwisowych. Na mecie rajdu przypadkowo spotkaliśmy się z szefem działu sportu - Johannem Puchem, Słoweńcem z pochodzenia, potomkiem założycieli fabryki. Powiedział mi wówczas z sympatią, że obserwował moją jazdę na trasie i że bardzo mu się ona podobała.

- Proszę przyjechać do mnie do Grazu, dam panu samochód do testów.

To była rozmowa przy winie w Monte Carlo. A w kwietniu wybrałem się z Kaziem Osińskim do fabryki w Grazu i dostałem Steyr Pucha.

Po tygodniu wyścig górski. To dla mnie była niespodzianka. Wygrałem dwa przejazdy nie tylko z kierowcami na Volvo i BMW, ale i z całą ekipą zawodników fabrycznych Steyr Pucha.

Po tym wyścigu razem z Kaziem Osińskim otrzymaliśmy zgodę i pomoc serwisową na start w międzynarodowym

Rajdzie Wełtawy, silnie obsadzonym przez zawodników z Holandii, Niemiec i Włoch.

To był dla nas wspaniały sukces. Po raz pierwszy Steyr Puch wygrał międzynarodowy rajd.

Później wygraliśmy Rajd Pneumant w NRD, następnie Rajd Adriatyku. Z fabryki Pucha otrzymałem propozycję, aby zostać kierowcą fabrycznym. Rozpoczęła się moja wielka przygoda ze Steyr Puchem, samochodem, któremu tak wiele zawdzięczam.

Mistrzostwa Europy

1966

Marzeniem każdego sportowca jest zwycięstwo, zdobycie najwyższego tytułu. Jeśli chodzi o mnie, jest to tytuł mistrza Europy. W dyscyplinie rajdów samochodowych nie ma tytułu mistrza świata i zawodnicy pozaeuropejscy startują w mistrzostwach Europy.

Sport ten uprawiam już 16 lat, ale nie mogę powiedzieć, że 16 lat czekałem na zdobycie mistrzostwa Europy. Czekałem na ten tytuł trzy lata, dlatego że przez 13 lat w ogóle o tym nie marzyłem. Nie mogło mi się pomieścić w głowie, że kiedyś będę mógł walczyć z najlepszymi, że będę mógł startować w ich szeregach, a niejednokrotnie nawet wygrać.

Pomimo że rozwój motoryzacji w Polsce w tych latach jest tak duży – powiedziałbym wprost dynamiczny – to jednak nie możemy się równać z takimi krajami jak Niemcy, Szwecja, Anglia, Francja czy Włochy. Oni mają już tradycję – i w motoryzacji, i w sportach z nią związanych. Zawodnicy startują tam z zupełnie innego poziomu. Mają ten start bardziej ułatwiony. My musimy jeszcze parę lat poczekać, nim nasze fabryki będą zainteresowane tym, żeby poprzez sport zbierać doświadczenia, a przede wszystkim, żeby poprzez sport reklamować swoje samochody.

WYŚCIG A RAJD

Niejednokrotnie pytano mnie, jaka jest właściwie różnica pomiędzy wyścigami a rajdami samochodowymi.

Krótko mówiąc, wyścigi samochodowe odbywają się na obwodzie zamkniętym, na ściśle wyznaczonej trasie, którą zawodnicy przejeżdżają kilka lub kilkadziesiąt razy.

Natomiast rajdy są rozgrywane na większych dystansach. Na rajdach niejednokrotnie trzeba pokonać trasę 4 czy 5 tysięcy kilometrów¹, ażeby znaleźć się w miejscowości docelowej (lub wrócić, jeśli meta jest w tej samej miejscowości, z której się startuje). Przy tym w tę jazdę, jazdę długodystansową, wplecione są wszelkiego rodzaju próby szybkościowe, jak również wyścigi na torach. Tak więc wyścig jest w czasie rajdu jednym z jego elementów.

I jeszcze jedno. Rajdy odbywają się na szosach, na których trwa normalny ruch. A tylko na odcinkach specjalnych (3 km, ale czasem nawet 80 km) na czas wmontowanego w rajd wyścigu szosa jest zamknięta dla zwykłych użytkowników dróg.

A więc wyścigi i rajdy to dwie odrębne konkurencje dyscypliny zwanej sportem samochodowym.

RAJD KWIATÓW

Pierwszą eliminacją do mistrzostw Europy był Rajd Północnego Słońca w Szwecji, rozegrany na początku lutego 1966 roku.

Nie pojechałem na ten rajd. Nie mogłem – ze względów technicznych. Mój samochód Steyr Puch nie nadawał się na te trasy. Rajd jest rozgrywany na terenach płaskich, pagórkowatych, po lasach, częściowo na terenach prywatnych, przez co możliwości treningu są ograniczone. Mój samochód najlepiej czuje się w górach, a trasy górskie i mnie odpowiadają najbardziej.

Ponieważ już w drugiej połowie lutego była druga eliminacja do mistrzostw Europy – Rajd Kwiatów we Włoszech – postanowiłem odpowiednio się do niego przygotować i tam właśnie pojechać.

Steyr Puch z całej ekipy fabrycznej wystawił tylko jeden samochód. Johann Puch oświadczył, że tylko ja mam szansę na zajęcie dobrego miejsca w tych mistrzostwach. To był dla mnie zaszczyt, że wezmę w nich udział, prawie szok, ale i ogromna radość. Zapewnił mi serwis fabryczny i pokrycie wszystkich kosztów. Serwis jest to pomoc na trasie. Zawsze na rajd wyjeżdżał ze mną jeden samochód techniczny z mechanikami fabrycznymi, którzy opiekowali się samochodem przed rajdem i w czasie jego trwania. Jechali kwietnymi traktami i byli ustawieni w odpowiednich punktach. W razie jakiegoś defektu czy konieczności wymiany części byli zawsze do dyspozycji, oczywiście jeśli tak się składało, że mogłem jeszcze do nich dojechać.

Start do Rajdu Kwiatów odbył się we Włoszech, w San Remo, mieście piosenki. Dużym zaskoczeniem był dla mnie i dla Kazia Osińskiego, który ze mną pojechał jako pilot i partner, widok, jaki roztaczał się przed nami, gdy zbliżyliśmy się do miejscowości Imperia i San Remo. W drugiej połowie lutego zobaczyliśmy zbocza gór całe pokryte łąkami goździków. Stąd nazwa Rajd Kwiatów. Widok niezapomniany.

Ciekawe, że od Imperii do granicy francuskiej, w pasie mniej więcej 2 km od morza, są uprawiane właśnie te kwiaty, i w tym czasie kwitną ich tysiące. Rajd rozgrywał się na północ od San Remo, w czworokącie Genua, Turyn i granica francuska; wysokie góry, między innymi szczyty ze słynną przełęczą Col de Tende (1870 m).

Nigdy nie przypuszczałem, że we Włoszech jest tak dużo złych dróg. Włosi budują przepiękne autostrady, ale boczne, górzyste drogi, niezbyt ważne jako arterie komunikacyjne,

są zaniedbane, bardzo złe i prawie niekonserwowane. Stwarzają dla kierowców poważne zagrożenie, ponieważ pobocza są zupełnie niezabezpieczone i przy jakimkolwiek wypadku, wyleceni z trasy ląduje się dosłownie 200, 300, 500 m poniżej właściwej drogi.

Na treningu przed rajdem zjeżdżaliśmy do Ventimiglii po wąskiej, szutrowej drodze, wijącej się w formie „półeczki” na zboczach gór. Po prawej skały, po lewej przepaść niczym niezabezpieczona. Wychodzimy dosyć szybko z krytego zakrętu w prawo i nagle naszym oczom ukazuje się Fiat 1100. Jedzie samym środkiem tej wąskiej drogi. Z lewej strony pozostaje metr miejsca i przepaść, z prawej tyle samo, zaś cała droga ma nie więcej niż 3,5 metra szerokości. A my raptownie wyskakujemy z zakrętu z szybkością w granicach 70 km/h. O hamowaniu oczywiście nie ma mowy. To niemożliwe, za późno. Widzę obłęd w oczach kierowcy Fiata 1100. Jeden ruch kierownicą i znajduję się po prawej stronie. Wyskakuję bocznymi kołami na prawe pobocze: kamienie, ziemia, lekkie krzaki. Wóz się okropnie przechyla i ocierając się niemal o tego Fiata, przejeżdżamy tak blisko, że wątpię, czy gazeta zmieściłaby się między nami. Przepaść po lewej stronie miała około 200 metrów. Ale właściwie nieważne, czy miała 200, czy 20 metrów. Jeśli spadnie się nawet z wysokości 20 metrów, to i tak nie będzie co zbierać.

Włoski kierowca Fiata nie zrobił najmniejszego ruchu. Ani w prawo, ani w lewo, i to było dobre dla nas, gdyż dzięki szybkiej reakcji mogliśmy się uratować.

Ale moment był groźny. Serce miałem w gardle, byłem pewien, że nastąpi zderzenie. Instynktownie wyskoczyłem na tę prawą stronę i się uratowaliśmy. Nie chciałem wiedzieć, co myślał włoski kierowca, bo to my jechaliśmy nieostrożnie. Przecież na tych bocznych drogach od czasu do czasu też jeździ samochód. Na ogół jest bardzo mały

ruch, prawie nikogo nie ma na szosie, i dlatego po dwóch dniach treningu czuliśmy się panami dróg, uważaliśmy, że tu żadne niebezpieczeństwo nie grozi.

Oczywiście z początku uciekaliśmy od tego Włocha, żeby nie doszło do nieporozumień. Ale po przejechaniu jeszcze paru zakrętów stanęliśmy. Trzeba było odpocząć od nadmiaru wrażeń. Nerwy nasze były mocno nadwreżone. Może nawet więcej Kazia, który siedział obok, bowiem zawsze na siedzącym obok wszelkie niebezpieczeństwa robią większe wrażenie niż na kierowcy. Ten obok czuje się bezsilny. Ja miałem przynajmniej w tym momencie zajęcie, prowadziłem samochód, musiałem reagować i musiałem z tej niebezpiecznej sytuacji wyjść.

Rolę pilota przy kierowcy można porównać do roli adiunkta przy profesorze. Nie u wszystkich kierowców rola pilota jest jednakowa. Wolno im prowadzić w czasie rajdu, jednak to kierowcy zostają mistrzami, a nie piloci.

Rajd Kwiatów zgromadził na starcie wielu dobrych kierowców. Najliczniejszą grupę stanowili oczywiście Włosi. Były ich reprezentacyjne samochody, Fiaty Abarthy, były Lancie, Niemcy na Porsche, Oplach, Mercedesach. Francuzi na Citroënach. No i nasi najgroźniejsi konkurenci, jak się później okazało, Anglicy na Morrisach i na Fordach Lotus Cortina. Szwedzi i Finowie na Volvach i Saabach.

Rajd Kwiatów jest bardzo ciężki ze względu na górzysty charakter trasy. Wystartowało 140 samochodów, a ukończyło rajd 35 maszyn. To świadczy o trudnościach. 75 procent wozów zostało na trasie, odpadło. Wygraliśmy ten rajd.

Trochę dopisało nam szczęście, gdyż zwycięzcą rajdu może powinien zostać Anglik Elford. Tak się mówi - zwycięzcą, ale... Po zakończonym rajdzie, kiedy oddaliśmy wozy do tzw. parku samochodowego pod opiekę komisji technicznej, samochody, które uplasowały się w czołówce,

były jak najdokładniej badane i rozbierane. U nas było wszystko w porządku. Natomiast Anglik miał niezgodne z homologacją przeróbki, co było niedozwolone i został zdyskwalifikowany.

Zdobyliśmy pierwsze 16 punktów do mistrzostw Europy. Ponieważ poprzedni, pierwszy rajd do tych mistrzostw, Rajd Północnego Słońca, zakończył się zwycięstwem Szweda Anderssona na Saabie (II miejsce Lampinen, III - Trana), po drugiej eliminacji zrównaliśmy się z Anderssonem; mieliśmy obaj po 16 punktów (Lampinen i Trana na dalszych miejscach).

Szalenie przyjemne było dla nas zakończenie - rozdanie nagród i wspólny bankiet. Otrzymaliśmy przepiękne puchary, ładne plakietki, no i oczywiście medale. Prezes Automobilklubu San Remo mówił o nas, że przyjechały tu po raz pierwszy dwie bardzo sympatyczne załogi polskie. Mówił też o kolegach Wędrychowskim i Wodnickim, którzy startowali w tym rajdzie i ukończyli go, zajmując IV miejsce w swej klasie. Tym samym wykonaliśmy nasz plan w 100 procentach! Dwie polskie załogi na starcie, dwie polskie załogi na mecie.

Ale oto prezes mówi, że dziękuje nam za przyjazd, za nawiązanie kontaktów, a równocześnie ma pewną niespodziankę. Mówi, że Polacy ufundowali dla najlepszego zawodnika włoskiego przepiękny puchar kryształowy i prosi nas o wręczenie tej nagrody. Wywołuje ich, a my wręczamy nagrodę. Włosi podnoszą puchar, na sali burza oklasków, entuzjazm taki, jaki umieją okazać tylko Włosi. Zyskujemy ogólną sympatię. Nikt się nie spodziewał, że piękny puchar kryształowy, który błyszczał na stole, przypadnie właśnie załodze włoskiej, i że jest to nagroda ufundowana przez nas, przez kolegów, już teraz nie konkurentów.

RAJD TULIPANÓW

Naszym pierwszym startem zrobiliśmy dobry początek w eliminacjach do mistrzostw Europy. Następny rajd, III eliminacja, to Rajd Tulipanów w Holandii.

Start i meta w Noordwijk aan Zee, w centrum uprawy tulipanów. Widzimy tam całe ich pola. Przepiękny widok i gra kolorów. Do centrum tulipanów zjeżdżają się handlowcy z całej Europy, aby właśnie w tym czasie, z końcem kwietnia, porobić zakupy, zakontraktować cebulki. Tu odbywają się największe aukcje i targi.

Na rajd ten wyjechałem z żoną Ewą jako pilotem. Ona podziwia tulipanowe widoki, jest pierwszy raz w Holandii. Ja tu już byłem w zeszłym roku. Ewa jest oszołomiona liczbą tulipanów rozstawionych w hotelu w Noordwijk aan Zee (gdzie znajdują się biura rajdu). W wazonach, na schodach, na każdym stopniu pęki tulipanów. Każdy wazon po 50-100 kwiatów. Policzyliśmy tak na oko, że musi ich tam być chyba 50 tysięcy.

W tym czasie dla Holendrów nie są ważne same kwiaty tulipanów, dla nich najważniejsze są cebulki, to, co sprzedają, co zakontraktują.

Rajd Tulipanów nie ma wiele wspólnego z tulipanami, poza tym, że właśnie start i meta znajdują się w tulipanowym centrum. W samej Holandii brak terenów, na których mogłyby się rozgrywać rajdy. Holandia przecięta jest drogami jak szachownica. Nie ma wzniesień, nie ma gór - teren zupełnie płaski, nie ma krętych dróg, wszystkie prosto się krzyżują.

Rajd holenderski przebiega na trasie Noordwijk aan Zee, Belgia, Luksemburg i prowadzi aż do serca Alp, do Chamonix, aby stamtąd powrócić do Holandii. I właśnie we Francji, na terenie Alp Francuskich, rozgrywane są główne próby, tam zasadniczo odbywa się rajd.

Ma on dobrą tradycję, rozgrywany jest po raz osiemnasty. Organizacja doskonała, Holendrzy bardzo sympatyczni, więc na starcie prawie 200 zawodników. Duża obsada. Są wszyscy, którzy mają w rajdach cokolwiek do powiedzenia. Rajd jest mocno reklamowany i każda fabryka chciałaby, żeby jej samochód właśnie w tym rajdzie zwyciężył, żeby się najlepiej zaprezentował. Dlatego też konkurencja ogromna.

Zdaję sobie sprawę, że zajęcie dobrego miejsca nie będzie łatwe. Są niemieckie DKW, są angielskie Morrisy Coopery i Hillman Imperial oraz cała zgraja szwedzkich Saabów. Jest Carlsson, jest Lund, jest Pat Moss-Carlsson (wszyscy Szwedzi), jest Niemiec Ruby na DKW.

Mamy na tym rajdzie dość poważne trudności, gdyż samochód jest nieodpowiednio przygotowany. Nie wiem, czy to jakiś błąd, ale silnik nie gra jak trzeba. Nie rozwija pełnej mocy, nie wchodzi na obroty i czuję na próbach, że będziemy mieli trudności. Szczególnie zmartwiona jest moja żona Ewa, która jako pilot chciałaby dobrze rozpocząć swój sezon.

Ale dajemy sobie jakoś radę, pokonujemy trudności i w rezultacie przyjeżdżamy na metę jako zwycięzcy naszej klasy. Rajd kończy się dużym sukcesem Fina Aaltonena na samochodzie BMC Cooper S, który ten rajd wygrywa. Drugi jest Elford na Fordzie Lotus Cortina. Trzeci - Cavallari na Alfie Romeo GTA.

Punktacja po Tulipanach przedstawia się następująco:

Zwiększam swój dorobek i mam 23 punkty, Trana ma 21, Andersson i Aaltonen po 16.

Wracamy do fabryki Pucha, do Grazu w Austrii. Jesteśmy ogromnie szczęśliwi. Po raz pierwszy zdarza mi się, że przejmuję przodownictwo w punktach do mistrzostw Europy. Jestem liderem tych rozgrywek, co zostaje entuzjastycznie przyjęte w fabryce, no i oczywiście fabryka

ma nadzieję, że uda mi się w tym roku dobrze uplasować i w dalszych eliminacjach, a w efekcie wysoko sklasyfikować w czołówce europejskiej.

NAJCIEŹSZY: RAJD AKROPOLU

Z końcem maja rajd, który chyba najbardziej lubię – najcięższy w Europie, a równocześnie najprzyjemniejszy – Rajd Akropolu. Grecy są mili, przyjaźnie do nas nastawieni, a ich rajd ma już dobrą markę. W tym roku rozgrywany jest po raz jedenasty.

Gospodarze dokładają wszelkich starań, aby wypadł jak najlepiej. Rzeczywiście, organizacja jest na najwyższym poziomie, a poza tym Grecy są szalenie uczciwi. U nich nie ma żadnych kombinacji, żadnych kompromisów. Ten rajd jest naprawdę czystą sportową walką.

Ponieważ rajd grecki jest bardzo ciężki, nie mogłem jechać z żoną, bo potrzebny był mi kolega, który mógłby w każdej chwili dać także pomoc fizyczną. Rajd jest rozgrywany na trudnych trasach, może gdzieś wpadniemy, trzeba będzie Pucha wypychać. Jadę z Zenkiem Leszczukiem, trening wypadł nam dobrze. Trenujemy pięć dni na trasach greckich. I oto zbliża się dzień startu do rajdu. Na starcie 110 samochodów. Wyruszamy z Aten, u stóp Akropolu i wracamy do Aten. Samochody startują co minuta w kolejności numerów. Im dalszy numer, tym więcej maruderów ma do wyprzedzania. Ja, niestety, mam numer 87.

Trasa długości 3090 km, którą trzeba przejechać non stop w czasie 44 godzin, prowadzi z Aten przez Peloponez, następnie przez całą Grecję do Salonik, pod granicę turecką i z powrotem do Aten, gdzie znajduje się meta.

Samochody na starcie wyglądają cudownie. Mienia się różne barwy. Są samochody niebieskie, białe, czerwone,

każdy wypolerowany na wysoki połysk. Zawodnicy świetnie wyglądają, wypoczęci, w dobrym humorze, każdy czuje tu, na starcie, że musi dojechać do mety, że chyba dobrze się uplasuje, a co najmniej połowa myśli o zwycięstwie.

Ale wszyscy zdają sobie sprawę, że na mecie będzie ich może dwudziestu. Rajd grecki tym się odznacza, że bardzo mało wozów dojeżdża do mety, że większość samochodów ma duże opóźnienia na trasie, że ukończenie tego rajdu to poważny sukces. Ale równocześnie każdy by chciał nie tylko rajd ukończyć, ale i jak najwyżej się uplasować.

Z Aten startujemy w kierunku Koryntu. Pierwszy nasz Punkt Kontroli Czasu (PKC) to Kiato. Jedziemy po świetnej drodze, jakby Grecy się z nas naśmiewali. Byliśmy na treningu, wiemy, jakie trasy nas czekają. Tu start i świetna autostrada, przepiękna, dobra droga. Jak na urągowisko zawodnikom na starcie daje się dobrą drogę, a im dalej, tym będzie gorzej.

Przejeżdżamy Kanał Koryncki, jesteśmy na Peloponezie i meldujemy się w Kiato. Ponieważ startowaliśmy o godz. 19.00, w tej chwili jest już szaro, robi się ciemno, zbliża się noc. Czekają nas bardzo ciężkie drogi na Peloponezie.

Noc. Do Astros 103 km, czas wyznaczony 1 godzina i 40 minut. Przeciętna lekko powyżej 60 km na godzinę, ale droga jest gorzej niż zła. Przede wszystkim daje się nam we znaki kurz. Nie było dawno deszczu, droga jest szutrowa, więc ogromne tumany kurzu unoszą się bez przerwy. Jakby wisiały w czarnogranatowej nocy. Ale nie możemy sobie pozwolić na wolną jazdę. Musimy jechać szybko. Co minutę startuje wóz z Kiato, więc chcąc być w Astros w swoim czasie, konieczne jest, byśmy wyprzedzili sporo wozów jadących zbyt wolno. Nasza jazda jest karkołomna.

Do Astros przyjeżdżamy troszeczkę przed czasem i natychmiast po uzupełnieniu paliwa ruszamy o swoim

czasie do Sparty - 88 km, na które mamy 1 godzinę 20 minut. Tu też przyjeżdżamy w wyznaczonym czasie.

I teraz jesteśmy na najgorszym etapie na Peloponezie: na trasie Sparta - Kalamata, 60 km w 60 minut. Właściwie nic. 60 przeciętna. Ale zdajemy sobie sprawę, co tu się będzie działo.

Na treningu było nam niezmiernie trudno w ogóle tę trasę przejechać. Po 6-godzinnym oczekiwaniu wreszcie pokonaliśmy ten odcinek drogi. Powodem były ulewne deszcze, które spowodowały obsunięcie się skał i zasypanie drogi. Dopiero ciężkie buldożery zaczęły drogę torować, robić przesmyki między skałami, aby jadące pojazdy mogły się tamtędy przecisnąć. Na tej drodze mamy do pokonania kilka szczytów. Cały czas bardzo zła droga. Wąska - i ten niemiłosierny kurz. Przez dwa dni prażyło tu słońce. A wystarczy po ulewnym deszczu 6 godzin słońca, ażeby wszystko wyschło na pieprz. W dzień temperatura powyżej 40 stopni, a teraz w nocy jest zimno, ale najgorszy ten kurz. Aby być w Kalamacie o czasie, musimy wyprzedzić około sześciu samochodów rajdowych, co jest dla nas największym problemem. Jedziemy i nic nie widzimy. Gwałtowne hamowanie. Oto wyrasta przed nami skała. Okazuje się, że droga uciekła w prawo. W takim kurzu w światłach reflektorów naprawdę nic nie widać.

Jedziemy dalej. Nagle czerwone światełka. Wóz tuż przed nami ostro przyhamował przed jakąś przeszkodą. My niestety w kurzu nie widzieliśmy tej przeszkody i dla nas na hamowanie jest za późno, wpadamy całym rozpędem w dziurę. Wóz podskakuje, wydaje mi się, że chyba rozleci się na kawałki, ale samochód, który jest przed nami, trzeba wyprzedzić. Konkurent nie daje się, też mu się śpieszy. Wyścig z nim trwa kilometrami. Wreszcie wyprzedzamy jeden wóz, wyprzedzamy drugi, trzeci i już właściwie brakuje nam sił. Utrzymać pełną koncentrację przez całą

godzinę jest bardzo ciężko. Tym bardziej w nocy, na takiej drodze. I ten kurz, który wchodzi nam do oczu, ust, osiada na szybie grubą warstwą i aby się go choć trochę pozbyć – musimy włączać wycieraczki, używać spryskiwaczy, musimy szybę moczyć. Ale przynosi to tylko krótkotrwały efekt, za chwilę jest znowu gorzej. Znowu spryskiwacze, wycieraczki i tak się męczymy bez przerwy.

Ponieważ mamy numer startowy 87, bardzo zazdrościmy zawodnikowi nr 1. Przed nim nie było nikogo, jechał drogą, którą widział! Te okropne dziury dla niego nie były tak niebezpieczne. On nie zaznał nocnej jazdy w kurzu, bezsilności reflektorów, jazdy w gęstej zawieszynie gorszej niż mgła i niebezpieczeństwa, na jakie są narażeni wszyscy inni. Toteż nic dziwnego, że na tym 60-kilometrowym odcinku odpadło z rajdu 15 samochodów.

Obecne rajdy do mistrzostw świata od 1979 roku rozgrywają się na odcinkach wyścigowych (ca 10 do 40 km) i tylko w porze dziennej. Wprowadzono też specjalne strefy serwisowe z neutralizacją czasu. Dawne rajdy cechowały nocne jazdy i bardzo trudna do pokonania w wyznaczonym czasie większość etapów trasy, więcej kilometrów odcinków wyścigowych oraz brak stref serwisowych z neutralizacją czasową. Dlatego też były bardzo niebezpieczne, wyczerpujące fizycznie i niestety zdarzało się wiele wypadków, nawet śmiertelnych.

Na 10 km od Kalamaty droga się polepsza, zaczyna się asfalt i widzimy niziutko w dole światła miasta, które napawają nas otuchą, że może zdążymy. Mamy jeszcze prawie 8 minut i 10 kilometrów krętej, wijącej się w dół serpentynami drogi. To jest dobre dla naszego samochodu, możemy po tych zakrętach szybko jechać, toteż pędzimy w morderczym wyścigu w pogoni za czasem. Jak burza zjeżdżamy z góry do upragnionej Kalamaty. Wpadamy na punkt dosłownie w ostatniej chwili. Mieliśmy jeszcze około

15 czy 16 sekund, żeby zameldować się o czasie na punkcie w Kalamacie.

Ale jesteśmy o czasie! Uszczęśliwieni i uradowani natychmiast ruszamy w dalszą drogę do Pirgos przez Korfasion. Tam, w Pirgos czeka na nas serwis fabryczny, a zaraz potem następne dwa wyścigi, dwa odcinki specjalne jeden po drugim, na łącznym dystansie 70 km.

Przyjeżdżamy do Pirgos około 15 minut przed czasem. Poświęcamy te minuty na wypicie kawy. W tym czasie serwis fabryczny, w którym jest między innymi kierownik sportowy fabryki Puch Johann Puch, zmienia nam koła, dlatego że następny odcinek prowadzi po asfalcie i musimy mieć inne opony niż na odcinkach szutrowych. Czekają nas też dwa wyścigi. Ciśnienie w gumach musi być odpowiednie. Konieczna jest też ogólna kontrola pojazdu, zmiana filtra powietrza, świec i jeszcze jakieś drobne uzupełnienia. Świta.

Dzień. Z Pirgos jedziemy do Vytiny, a stamtąd mamy etap do Patras długości 145 km. Jest dużo dróg szutrowych, znowu z tym kurzem, ale już się rozwidnia, już mamy dzień i ten kurz nie jest tak groźny jak w nocy. W dzień jednak troszeczkę lepiej widać.

Na trasie mamy dwa odcinki specjalne, odcinki wyścigowe długości około 40 km każdy, ale wszystko jest w porządku. Przyjeżdżamy do Patras mniej więcej 10 minut przed czasem, wykorzystując go na pobranie paliwa, i szybko z Patras do Rion, gdzie wsiadamy na prom. W Rion czeka znowu na nas wóz fabryczny, który przyjechał tu krótszą drogą. W czasie przejazdu promem mechanicy serwisu będą mogli przy naszym wozie popracować i samochód dokładnie sprawdzić. Mają teraz troszeczkę więcej czasu, około 25 minut, poza tym dobre warunki, chociaż prom jest pełny, bo oprócz zawodników jadą normalni kierowcy, dosyć dużo ciężarówek. My zaś