

# Przez piekło WUELTY

3

SOBIESZEW  
ZASADA

OSWIADCZENIA nigdy nie jest za dużo. Zapomniałem o dwóch sprawach — pierwsza: to jazda o godz. 11 na bardzo mocno narzanej prażącym słońcem jezdnii, druga: że 200 km wcześniej miałem nowe opony. Nowe gumy wymagają jeszcze ostrożniejszej jazdy. Po prostu wywołują większe tarcie i tym samym bardziej się zrywają. Opony do takiej jazdy też muszą być dotarte. W sportach rajdowych występują problemy, których w normalnej jeździe nie bierze się pod uwagę.

Tym razem przed oczami przebiega mi się film z przypadków i doświadczeń. To dziwne uczucie. Jak zapanować nad sobą, jak nie dać ponieść atmosferze walki o każdą sekundę. Aż się prosi by przyspieszyć. To niebezpieczne — nawet doświadczone. Z drugiej strony nasz Mercedes waży 1200 kg więcej od Porsche — 1200 kg wraz z paliwem i załogą.

Wstępują silniejsze obciążenia na opony i tym samym powodują większe ich rozgrzanie. Nie, nie posiadają szybkiej. Wykorzystujemy natomiast wszystkie możliwości wynikające ze szczegółowego opisu trasy. Andrzej bardzo dobrze bierze to pod uwagę.

Jedziemy razem po raz pierwszy, ale już teraz mogę powiedzieć, że tworzymy zgraną załogę. Siaram się dokładnie sprostować do opisu. Wykorzystywać podaną prędkość na zakrętach i zwalniać na przeszkodach — jak mostki i szczególnie niebezpieczne dla tej trasy „hopki”. Cały czas jadę pod wrażeniem, że za chwilę zaczną opadać protektory. Z utęsknieniem witam krótki odcinek drogi i szuter. Wychodzimy z prawego zakrętu. P.+++ to szybkość w granicach 170-180 km/godz. Dobry szuter, rozpędzam do 190 i dalej tylko 1/2 gazu. Utrzymujemy szybkość. Andrzej dyktuje: 4 — pełny gaz i aż 12 800 m prosto!

Wychodzimy na szuter. Daleko przed nami miga czerwone światła. Widać jakiegoś przeciwnika. Za kilkadziesiąt sekund rozstrzygniemy. Widać migające światła. Zapalają się na przeciwnika. Przy 12 800 m 4-1 po-

konujemy ponad 3 km w 1 min. Światła stają się coraz bardziej wyraźne.

— Andrzej! To migacze samochodu, Mercedesa Covana, defekt opony — mówię.

— Miałeś nosa, Sobek — odpowiada zadowolony Andrzej.

Już rozróżniamy pracujące sylwetki naszych konkurentów, a można równocześnie powiedzieć przyjaciół.

Z Cowanem spotykam się na rajdach od wielu lat. Collinsa znam niedawno. Obydwaj są przemili, zawsze serdeczni i koleżeńscy. Zwalniamy jazdę. Prawie stojemy. Collins pokazuje ręką, że tylko guma, nie potrzebują pomocy — możemy jechać dalej. Jest między nami w ekipie Mercedesa umowa, że nawet na odcinku wyścigowym będziemy sobie nawzajem pomagać. Oczywiście obowiązuje to tylko w takich wypad-

## FILOZOFIA OPON

kach, kiedy załoga nie może sobie sama poradzić, czy ewentualnie potrzebuje jakąś część. Tutaj była tylko zmiana koła.

— No, jesteśmy pierwszym wozem — mówię do Andrzeja. — Ciekaw jestem, czy był to normalny defekt, czy też odpadnięcie bieżnika?

— Jestem prawie pewien, że to bieżnik — mówi Andrzej — chociaż Eger, szef mechaników Mercedesa twierdzi, że te opony były badane w fabryce i wytrzymały pod pełnym obciążeniem szybkość do 240 km/godz. Ale zgadzam się z tobą, że badania muszą być zawsze potwierdzone w praktyce.

— Tak jest — dodaję — sam się dziwię, że te opony wytrzymują 190-200 km/godz., a początkowo jechaliśmy nawet 220 km/godz. Uwierzcie Egerowi. W przeciwnym razie nie przekroczylibyśmy 170 km/godz.

Długie odcinki prostej drogi na tym wyścigu pozwalają na wymianę zdań. Poza tym nie jedziemy na pełny gaz.

Andrzej pilnuje kapiu, a ja pozwalam sobie na rozmyślenia. Już na długo przed rajdem mówiliśmy o problemie opon. Mercedes jest taką firmą, tak dobrą ma opinię, że każda fabryka opon zrobiaby wiele, aby wozu rajdowe Mercedesa wyposażyć w swój produkt. Przecież to doskonała reklama. Wymogi Mercedesa były trudne do spełnienia. Opony

miały być wytrzymałe na przebicia, szczególnie odporne miały mieć ściany boczne. Bieżnik o profilu dobrym na nawierzchnie szutrowe, błotniste i śnieg. Wycięcia bieżnika powinny dobrze odprowadzać wodę. Opony muszą mieć dobrą przyczepność na asfalcie, być odporne na ścieranie — głównie na ostrych kamieniach.

Badano Pirelli P7 o różnych wycięciach bieżnika — są to opony wyścigowe, ale specjalnie przystosowane do jazdy w warunkach, terenowych — wysoki bieżnik i wysokie ściany boczne.

Michelin przysłał 3 rodzaje opon. Nawiasem mówiąc byłem przekonany, że to współzawodnictwo wygra Michelin.

Dunlop angielski wyprodukował specjalne opony dla Mercedesa na Rajd Londyn — Sydney, ale wtedy przestarzał wygrał Pirelli właśnie model P7. Teraz Anglicy zmodyfikowali i ulepszyli swój produkt.

Próbowano jeszcze: Continental, Uni-Royal, Firestone, Klebar.

Japoński Dunlop przysłał również swoje opony produkowane w Japonii, które wyglądem zewnętrznym są identyczne jak zmodyfikowane Dunlopy angielskie. Dla formalności przeprowadzono również próby tych japońskich, spodziewając się identycznych lub nieco gorszych wyników od angielskich. Pierwsza próba — to wytrzymałość na duże szybkości. Takie badania dla porównania przeprowadza się zawsze w identycznych warunkach klimatyzowanej hali. Tu jest ważna nie tylko temperatura, ale również wilgotność i ciśnienie powietrza. Ciśnienie w oponach i obciążenia muszą być identyczne. Przy badaniach szybkościowych angielski Dunlop spisywał się całkiem dobrze. Odpadanie bieżnika następowało po około 20 minutach przy szybkości 160-180 km/godz., zależnie od opony. Tymczasem japoński Dunlop te szybkości wytrzymywał bez najmniejszego problemu.

Zaczęto zwiększać prędkości badanych opon. I ku zdumieniu wszystkich te właśnie opony wytrzymywały do 240 km/godz. Inne badania również potwierdziły przewagę Japończyków. Z wyglądu opony identyczne z angielskimi, ale różnica duża. Japońskie są 3 razy droższe. Jeżeli chodzi o cenę, to Mercedes ma swoją politykę i trudno do zrozumienia podejścia do sprawy. Wszystkie fabryki, z którymi dotychczas miałem do czynienia, zawierały szereg umów z innymi firmami na amortyzatory, oleje i benzynę, reflektory, opony, nakładki hamulcowe itp. Od tych firm nie tylko dostawały te produkty bezpłatnie, ale dodatkowo wyznaczano pewne sumy za to, że fabryka umieszczała na samochodach rajdowych naklejki z reklamą tych firm.

Mercedes natomiast nie pozwala na naklejanie na samochody rajdowe żadnej reklamy. Na naszym samochodzie poza numerami i tablicą rajdową oraz naszymi nazwiskami i napisem Polonia — nie ma nic. Podobno Mercedes za wszystko płaci — nie bardzo w to wierzę. W tej chwili nieważne czy płaci i ile takie opony kosztują — one tylko wytrzymywały.

CDN