

AUTOMOBILISTA®

104
SYRENA



WSPÓLPRACA
**OLDTIMER
MARKT**



MERCEDES R129

CENA 15,50 zł w tym 8% VAT
INDeks 321710



TALBOT – francuski czy angielski? • **MAZDA 323** – konkurentka **GOLFA**
• Stuletni **INDIAN** w remoncie • Czy warto mieć złote tablice? • **MODELE**
z PRL-u • Niezwykłe **MGB** znów w akcji • 90. urodziny Sobiesława Zasady

MGB Z LONDYNU DO SYDNEY

Karol Wiechczyński | Zdjęcia autora i archiwum

Pół wieku temu liczyła się przede wszystkim rywalizacja kierowców, którzy walczyli nie tylko z czasem czy konkurentami, ale i z przeciwnościami losu wynikającymi z realiów ówczesnych dróg czy z zawodną techniką dostępną w tamtych czasach. Sam udział w rajdzie motywowany był nie tylko chęcią sprawdzenia się na tle konkurencji, ale przede wszystkim chęcią przeżycia przygody – tym większej, jeśli mowa o zapomnianych dziś rajdach maratonach organizowanych na dystansie kilkunastu tysięcy kilometrów.

I to właśnie ten zew przygody przyciągnął w 1968 na start rajdu Londyn - Sydney drobną Angielkę, która pilotowana przez swego przyjaciela chciała udowodnić wszystkim niedowiarkom, że prywatnie przygotowany MGB będzie w stanie podołać trudom tej morderczej imprezy, tak samo jak i ona.

„Igrzyska dla ludu”

Druga połowa lat 60. to ciekawy okres w historii Wielkiej Brytanii. Z jednej strony odbudowany po II wojnie przemysł wykazywał olbrzymi potencjał rozbudzający oczekiwania obywateli, z drugiej – wizja Wielkiej Brytanii jako mocarstwa zderzała się brutalnie z rzeczywistością spadku eksportu i wzrostu kosztów życia z powodu spadającą wartością funta. Tylko kwestią czasu było, gdy wśród nastrojów społecznych zacznie dominować przygnębienie.

By odwrócić uwagę społeczeństwa od problemów gospodarczych, Sir Max Aitken, właściciel popularnego dziennika „Daily Express” oraz dwójka jego dziennikarzy Jocelyn Stevens i Tommy Sopwith, postanowili stworzyć wydarzenie, które miało skupić na sobie uwagę całego świata – międzynarodowy rajd samochodowy z trasą przebiegającą przez 12 krajów i 3 kontynenty, ze startem w Londynie a metą w Sydney. Wysoka nagroda 10 000 funtów ufundowana przez „Daily Express” miała być wystarczającym magnesem dla załóg z całego świata. Aitken nawiązał kontakt ze swoim przyjacielem Sir Frankiem Packerem – właścicielem „Daily Telegraph” – dziennika wydawanego

Sport motorowy pozbawiony jest dziś jakiegokolwiek elementu romantyzmu towarzyszącego automobilistom już od pionierskich czasów. Dziś nawet rajdy na dystansie kilku tysięcy kilometrów są nastawione na skrupulatnie przekalkulowaną wydajność wszystkich podzespołów auta sprowadzając jego załogę do roli operatorów, których zadaniem jest bezbłędna obsługa maszyny.







REGULAMIN

Dopuszczono do udziału w imprezie pojazdy czterokołowe z zastrzeżeniem, że napęd nie może być przekazywany na więcej niż jedną oś. Mogły mieć maksimum 6 miejsc przewożąc przy tym wszystkie narzędzia, części, a także paliwo oraz wodę potrzebne na pokonanie konkretnego etapu. Wszelkie naprawy z użyciem osób trzecich, a zatem mechaników, wykonywane mogły być po zakończeniu etapów. Zabroniona była wymiana silnika oraz nadwozia. W regulaminie umieszczono również wymóg, by na pokładzie każdego samochodu przez cały czas trwania imprezy znajdowała się przynajmniej jedna sztuka broni palnej do obrony przed dzikimi zwierzętami i zapas amunicji. Ponieważ impreza odbywała się w ruchu drogowym to dla poszczególnych etapów rajdu wyznaczono limity czasu, które teoretycznie powinny pozwalać na pokonanie zaplanowanego dystansu nie przekraczając dopuszczalnych prędkości. Za 1 minutę spóźnienia na etapie przewidziano dla załogi 1 punkt karny. Za brak potwierdzenia przejazdu przez punkt kontroli czasu w wyznaczonym czasie – 1440 pkt. karnych, co odpowiadało 24 godzinom spóźnienia.

w Australii, który mógłby pomóc w organizacji takiego przedsięwzięcia.

Współpraca z Packerem szybko zaowocowała zabezpieczeniem i medialną promocją australijskiej części imprezy oraz ufundowaniem nagród za drugie miejsce w wysokości 3000 funtów oraz trzecie – 2000 funtów. „Daily Telegraph” przygotował również nagrodę 2000 funtów dla najwyższej sklasyfikowanego australijskiego kierowcy. Cały sztab organizatorów zarówno po brytyjskiej, jak i australijskiej stronie ograniczony był tak naprawdę do 8 osób! Te swoiste „igrzyska dla ludu” miały nie tylko podnieść morale Brytyjczyków, ale i zapewnić doskonałą reklamę brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego, bowiem spodziewano się masowego udziału angielskich samochodów. By dać wystarczającą ilość czasu na przygotowanie samochodów do trudów tej morderczej imprezy, szczegółowy regulamin techniczny oraz listę ważniejszych miast leżących na europejskiej i azjatyckiej trasie rajdu ogłoszono w październiku 1967. Szczegóły części australijskiej miały być podane w późniejszym terminie.

Planowany dystans 16 000 km w połączeniu z codziennymi relacjami z trasy rajdu okazał się olbrzymim magnesem dla zespołów fabrycznych. Inną sprawą był fakt, że koszty uczestnictwa mogły powodować zawroty głowy, co faworyzowało duże zespoły. Mimo kosztów, sporą grupą śmiazków, którzy nadesłali zgłoszenia, okazali się kierowcy, dla których sport samochodowy był doskonałym sposobem spędzania wolnego czasu, a sam rajd na dystansie Londyn – Sydney jawił im się jako przygoda życia. W tej grupie znalazła się również Jean Denton.

Szybka decyzja

Urodzona 29 grudnia 1935 w Wakefield, Jean Denton, mimo panieńskiego nazwiska Moss, nie przejawiała zainteresowania pojazdami. Wynikało to



najprawdopodobniej, jak sama wspominała, ze statusu społecznego rodziców. Od najmłodszych lat uwielbiała za to wystąpienia publiczne. Po ukończeniu studiów ekonomicznych rozpoczęła pracę w zawodzie. Dobre zarobki sprawiły, że w wieku 26 lat postanowiła kupić samochód. By móc nim jeździć, musiała zrobić prawo jazdy. Stosunkowo późny wiek na zdobycie uprawnień nie przeszkodził jej w zakupie sportowego MGB. Równie impulsywnie podjęła decyzję o spróbowaniu własnych sił na torze wyścigowym. I tu okazało się, że Angielka ma nie lada predyspozycje do szybkiej jazdy samochodem. Później przyszły rajdy, jednak to zmagania na torze wyścigowym przyniosły jej najwięcej tytułów. W 1966 za kierownicą Coopera Formuły 3 została włączona do prestiżowego British Racing Driver Club, a w 1967 i w 1968 zdobyła za kierownicą MGB tytuł Kobiecego Mistrza Wielkiej Brytanii w wyścigach samochodowych. Nie stroniła też od wyścigów długodystan-

sowych, biorąc udział m.in. w legendarnym 1000KM Nurburgring. Nie było więc zaskoczeniem, że dla ambitnej Angielki rajd maraton z Londynu do Sydney był punktem obowiązkowym. Problemem jedynie mogły być pieniądze, bowiem mimo dobrych zarobków Denton oraz jej męża, który wspierał jej pasję, koszty startu i logistyki podczas imprezy zwały z nóg. Z pomocą przyszedł miesięcznik dla kobiet „NOVA”, do którego Denton sporadycznie pisywała felietony. Pozostało więc złożyć zgłoszenie do rajdu i czekać na jego akceptację, bowiem organizator przygotował jedynie 100 miejsc na liście zgłoszeń, a chętnych jeszcze przed zakończeniem 1967 było ponad 150.

Szczęśliwie Denton zakwalifikowała się do setki i już na początku 1968 rozpoczęto przygotowanie samochodu. Nie chciała nawet słyszeć o innym aucie niż MGB. Argumenty przyjaciół, którzy odradzali jej start za kierownicą tego klasycznego roadstera,



3



4

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX
 XXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 XXXXX XXXXX XXXXX XXXXXXX XXXXXXX
 XXXXX XXXXXXX XXXXXXX XXXXX XXXXX
 XXXXX XXXXX



5

nie były bezpodstawne. Przede wszystkim sztywność samonośnego nadwozia MGB pozostawiać mogła w sportowej eksploatacji w trudnych warunkach wiele do życzenia. Zawieszenie roadstera doskonale radziło sobie z bocznymi drogami Wysp Brytyjskich, ale bezdroża Australii to zupełnie inna bajka. Ponadto niewielkie wymiary auta bardzo ograniczały ilość „bagażu”, jaki można było zabrać ze sobą, a dach typu hardtop skutecznie eliminował możliwość wykorzystania go do montażu bagażnika dachowego. Jean Denton była jednak nieugięta. Doszło nawet do tego, że jej znajomi zakładali się, na którym etapie rajdu MGB wyzionie ducha i z jakiego powodu, ale Jean puszczała wszelkie komentarze mimo uszu.

Przygotowania

W MGB wierzył również pilot Denton – Tom Boyce. To właśnie on skrupulatnie zaplanował prace, jakie trzeba było wykonać, by przygotować brytyjskiego roadstera do trudów tej imprezy. Obok Boyce’a przygotowaniem egzemplarza używanego poprzednio w wyścigach zajęł się też mąż odważnej Angielki – Tony Denton oraz jego przyjaciel Pete Smith.

Nadwozie skrupulatnie obstawano w newralgicznych miejscach i usztywniono. Wzmocniono również punkty mocowań zawieszń, jak i same jego elementy. We wnętrzu zainstalowano prostą klatkę bezpieczeństwa oraz zestaw urządzeń dla pilota w postaci lampki POT1 i speedpilota. Przerobiono lewe siedzenie, tak by można było go rozłożyć zapewniając choć odrobinę komfortu do spania w klaustrofobicznym wnętrzu.

Zainstalowano również radio do słuchania muzyki firmy Motorola. Posiadanie radia było wymagane regulaminem i poza funkcją rozrywkową miało być formą komunikacji awaryjnej organizatorów z zawodnikami. Zewnętrznie samochód doposażono w zestaw osłon chroniących przód auta przed dzikimi zwierzętami. Zainstalowano również zestaw dodatkowych reflektorów. Z tyłu auta zawitał gustownie przedłużony tylny zderzak będący jednocześnie platformą dla kanistrów na wodę.

To konieczność, bo nie można było obciążyć dachu tak dużą masą. Denton uważała to za zaletę, bowiem samochód bez bagażnika dachowego miał o wiele lepszą aerodynamikę. Trudno nie zgodzić się z tym, jednak w przypadku niewielkiego MGB każdy centymetr kwadratowy powierzchni okazał się na wagę złota. Koło zapasowe zainstalowano więc na pokrywie bagażnika przygotowując specjalne miejsce dla niego. Z kolei pod pokrywą bagażnika zawitał nowy, powiększony do ponad 100 litrów zbiornik paliwa z wlewem do szybkiego nalewania. Był to prezent od działu sportowego firmy BMC. Oryginalne szprychowe koła zamieniono na aluminiowe odpowiedniki poszerzone do 5,5 cala. Zmieniono również charakterystykę zawieszenia podnosząc go o około 30 mm. Zewnętrzne modyfikacje mogłyby sugerować olbrzymie zmiany mechaniczne. Tu jednak czeka rozczarowanie, bowiem auto załogi Denton / Boyce wyposażono w oryginalny układ przeniesienia napędu z czterobiegową przekładnią z dołączanym nadbiegiem oraz seryjny silnik serii B o pojemności 1798 ccm i mocy 95 KM, który poddano tylko zabiegowi wyważenia.



australijski klub użytkowników MGB, który jeszcze przed rajdem zaoferował wsparcie. Nie była to zresztą jedyną formą pomocy australijskiego klubu użytkowników MG. Zaoferowali się, że „przeprowadzą” brytyjską załogę przez trudniejsze fragmenty trasy. Trzeba przyznać, że ta pomoc okazała się nieoceniona, bo na jednym z szybszych fragmentów dojazdowych auto Denton i Boyce'a zostało podbite na niewidocznym wyboju. Gdy „lądownali”, uszkodzili chłodnicę. Awarię udało się naprawić w środku buszu wymieniając uszkodzoną chłodnicę na zamiennik dostarczony przez jednego z klubowiczów. Trzeba przyznać, że poza tą jedną przygodą będącą następstwem błędu kierowcy, MGB nie zawiódł mimo koszmarnych warunków w Australii. Sama Denton po każdym trudniejszym etapie otrzymywała wiele komplementów za dobrą technicznie i bardzo mądrą jazdę.

18 grudnia po pokonaniu dystansu 16 000 km złote MGB zameldowało się na mecie rajdu w Sydney. Załoga nr 47 zdobywając 2408 punktów karnych znalazła się na 42. miejscu na 56 sklasyfikowanych pojazdów. MGB był drugim samochodem sportowym w stawce, jaki ukończył rajd tuż po Porsche Zasady. Taki wynik trzeba rozpatrywać w kategorii dużego sukcesu, bowiem już po zakończeniu rajdu zarówno kierowca, jak i pilot przyznali zgodnie, że... „MGB mimo, że jest wspaniałym samochodem, to na trasę takiej imprezy nadaje się tak jak elektryczny wózek do rozwożenia mleka”.

Warto przypomnieć, że po wypadku na trzy odcinki przed metą Citroëna DS21 Luciena Bianchi i J.C. Ogiera, zwycięzcą pierwszego w historii maratonu Londyn – Sydney została załoga Andrew Cowan / Colin Malkin / Brian Coyle. Sobiesław Zasada z Markiem Wachowskim zostali sklasyfikowani na 4. miejscu.

Na świadectwo czasów

Po zakończeniu imprezy złote MGB na szczęście nie podzieliło losów znamienitej większości samochodów biorących udział w maratonie. Nie zostało przerobione z powrotem na wóz drogowy i sprzedane na lokalnym, australijskim rynku. Właścicielka zdecydowała się ściągnąć samochód do Wielkiej Brytanii, by jednak było taniej, zamiast wysłać go statkiem z Australii, postanowiła pokonać tę samą



drogę co trasa rajdu tylko w przeciwnym kierunku. I tym razem MGB nie zawiódł.

Po powrocie do domu auto startowało jeszcze w kilku imprezach, jednak przez większą masę w porównaniu do standardowego rajdowego MGB, nasz maratończyk nie był wystarczająco konkurencyjny i koniec końców na początku lat 70. trafił na sprzedaż. Dalsze losy auta są nieznane, wiadomo jedynie, że jeden z kolejnych właścicieli przerobił go na auto drogowe.

W marcu 2015 bohater naszej opowieści został cudem odnaleziony na jednym z lokalnych złomów czekając na swoją kolej do zgniatarki. Auto było w opłakanym stanie. Część z wciąż zachowanych rajdowych elementów wyposażenia zwróciła uwagę pracownika złomu, który skontaktował się z brytyjskim klubem miłośników MGB. Po pozytywnej weryfikacji, że to ten sam samochód, którym w 1967 Jean Denton przejechała z Londynu do Sydney, klub odkupił go i rozpoczął renowację. Ta nie byłaby możliwa, gdyby nie wsparcie British Motor Heritage, który nie tylko wykonał lwią część prac przy odtworzeniu zaginionej rajdowej armatury, ale i pomógł w odnowieniu nad-

wozia. Remont trwał ponad dwa lata. Warto było jednak tyle czekać. Dziś złote MG cieszy oko z zewnątrz wiernie odtworzonymi detalami i wymuskaną karoserią, opowiadając swą wspaniałą, ale i burzliwą historię wewnątrz, które zdecydowano się pozostawić w oryginale.

A jakie były dalsze losy Jean Denton? Po zakończeniu maratonu Londyn - Sydney dostała angaż do zespołu fabrycznego BMC, by za kierownicą BMC 1800 wystartować w World Cup Rally na trasie z Londynu do Meksyku. I tym razem pokazała wielką klasę finiszując na 18. miejscu.

Sukcesy sportowe pozwoliły jej rozpocząć pracę w przemyśle motoryzacyjnym, gdzie w ciągu kilku doszła do pozycji dyrektora działu Public Relations w firmie Austin Rover. Udzielała się również politycznie piastując stanowiska doradcze w departamencie handlu oraz departamencie energii. Za swoje zasługi otrzymała odznaczenie „Order of the British Empire” oraz tytuł szlachecki, co pozwoliło jej zasiąść w Izbie Lordów brytyjskiego parlamentu. Po krótkiej walce z rakiem zmarła 5 lutego 2001. ♦