

Lietuviai pamėgo Dakaro ralį. Prieš dešimtmetį akių nuo ekranų dvi sausio savaites nenuleisdavo tik didžiausi „rally raid“ gerbėjai, tačiau dabar į rezultatų suvestines akį užmeta ir jūsų dėdė, o močiutė galėtų įvardyti bent vieną Dakare dalyvaujantį lietuvį.

2018-ųjų Dakare lietuviai kasdien linksniuos net keturių tautiečių pavardes. Pastaruosiuose raliuose jau girdėti Antanas Juknevičius, Benediktas Vanagas bei Vaidotas Žala, o po bene dešimties metų pertraukos į maratoną grįžta ir motociklininkas Balys Bardauskas.

Tačiau padidėjęs lietuvių dalyvių kiekis – ne vienintelė priežastis laukti artėjančio Dakaro. Jeigu prieš 2017-ųjų ralį buvo galima sakyti „šitas jau bus pats geriausias“, tai prieš 2018-ųjų tą patį sakinį galima kartoti dar užtikrinčiau.

Pirma priežastis – trys lietuviški ekipažai važiuos beveik vienodais automobiliais. V. Žala nusprendė, kad užtenka jam kiekvieną sausį atsirandančių žilų plaukų ir dvejus metus bandytas projektas įveikti Dakarą su lietuvišku automobiliu oficialiai skelbiamas nepavykusi.

„SEAT Leon Dakar“ mirė, tegyvuoja „Toyota Hilux“ – lenktynininkas pasirinko bene geriausią kainos ir kokybės santykį, kokį tik šiandien galima rasti Dakare. Praktiškai identišku automobiliu važiuos ir A. Juknevičius, o B. Vanago „Hilux“ tokia pati bus tik išorė, o kai kurie vidaus komponentai – iš naujesnės kartos „Toyota“ sportinio modelio.

Tai jau garantuoja kovą, kurią sekti bus be galo įdomu. Dakaro dalyviai lietuviai sako, kad jiems tarpusavyje kautis neįdomu – į Pietų Ameriką jei keliauja varžytis su lenktynininkais iš viso pasaulio. Tačiau Dakaro fanams visų trijų pasirodymas bus geriausias įmanomas automobilių sporto desertas.

Juk A. Juknevičius 2017-ųjų Dakare užėmė aukščiausią vietą per visą Baltijos šalių istoriją – 21-ą. B. Vanagas 2016-aisiais, kai važiavo labai panašiu į A. Juknevičiaus automobiliu, buvo greitesnis. Tačiau jis klasikinio ralio varžybose važiuoja V. Žalos dulkėse – pastarojo vairavimo technika greituose ruožuose yra geresnė.

Tuo tarpu B. Bardauskas yra tai, kas krepšinyje vadinama tamsiuoju arkliuku. Niekas iš jo nieko nesitiki, o ir pats „KTM 450 Rally“ motociklu startuojantis vyras kaip tikslą įvardija finišą. Tikrasis jo greitis bus matomas tik sausio 6 dieną.

Lietuviškomis aktualijomis apsiriboti nebūtų teisinga, nes Dakaro grietinėlėje – greičiausiųjų dešimtuokė – yra labai intriguojančių pokyčių. Automobilių įskaitoje jie susiję su visais trimis lyderiais.

2016 ir 2017 m. Dakare nugalėjusi „Peugeot“ komanda jau paskelbė, kad 2018-ųjų maratonas jai – paskutinis. Prancūzai nusprendė, kad du varančiuosius ratus turintiems visureigiams reklamos jau gana, nes per pastaruosius 3 metus debiutavo visi „Peugeot“ du varančius ratus turintys SUV automobiliai. Vis tik galima neabejoti – paskutiniais metais bet koks rezultatas, kuris nėra pirma vieta, „Peugeot“ netenkins ir jie stengsis iš visų jėgų.

MINI savo ruožtu pristatė naują automobilį. Išvaizda jis primena keistoką dizainerių fantazijos vaisių ir tikrai ne MINI, o ir jo technika gerokai pasikeitė. Dabar naujausi MINI – varomi galiniais ratais. Užburti „Peugeot“ sėkmės, MINI taip pat sukūrė bagį ir tikisi varžytis dėl pirmosios vietos.

„Toyota“ per 2017-uosius taip pat nemiegojo. Naujausios kartos „Hilux“ platforma pakito – benzininis V8 variklis dabar įmontuotas viduryje, o pakabos elementai visiškai perdaryti. „Toyota“ atstovai teigia, kad pasilikti prie keturiais ratais varomo automobilio juos paskatino atnaujintos Dakaro taisyklės, kiek sumažinusios dyzelinių bagių (kokius konstravo „Peugeot“, o dabar – ir MINI) pranašumą.

„Mano tikslas yra toks pat, kaip ir visada – laimėti Dakarą“, – užtikrintai kalba dukart jau nugalėjęs vienas iš „Toyota“ vairuotojų, „Red Bull“ atletas Nasser Al-Attiyah. Juokaujama, kad šiemet trečią iš eilės FIA pasaulio cross country ralio taurę atsiėmęs katarietis yra gimęs dykumoje – smėlynuose jis nepralenkiamas.

Ne mažiau įdomus aspektas yra trasa. Jubiliejiniam 40-ajam Dakaro raliui jo organizatoriai parengė išpūdingą trasą, kurioje netrūks bekelės ruožų kopose (pirmos dienos Peru), 4 km aukštikalnių (Dakaro vidurys Bolivijoje) ir greitų klasikinio ralio tipo akmenuotų greičio ruožų (paskutinės dienos Argentinoje). Būtent pirmosios dienos bus itin įdomios, nes kopose lenkti nėra sunku, o ir lenktynininkai supranta – jeigu čia neišsiverši į priekį, greituose klasikinio ralio ruožuose tą padaryti bus labai sunku. O kai smarkiai stengiamasi, kartais daromos klaidos.

Kai kurie dalyviai – pavyzdžiui, Mr. Dakar Stephane Peterhansel – teigia, jog didžiausi iššūkiai laukia būtent Bolivijos aukštikalnėse. „Aš manau, kad mūsų praleistos dienos aukštikalnėse lems didelę dalį maratono rezultato“, – RedBull.com sakė 13-a kartą Dakare nugalėjęs lenktynininkas.

Kitas „Peugeot“ vairuotojas Cyril Despres, geriau žinomas iš pasiekimų motociklų pasaulyje, bandys tapti dar vienu Dakaro istorijoje atletu, nugalėjusiu motociklų ir automobilių įskaitose. Pirmojoje jis tapo geriausiu 5 kartus, o sėdint automobilyje patyrusių komandos draugų aplenkti jam dar nepavyko.

Dakare dalyvauja ne tik automobiliai, nors jie ir sulaukia daugiausia dėmesio. Čia, be automobilių, yra dar keturios transporto priemonių kategorijos: motociklai, keturračiai, bagiai ir sunkvežimiai.

Motociklų įskaityje didžiausia intriga galima vadinti KTM: ar pavyks kam nors juos įveikti? Ant kitų gamintojų motociklų sėdintys lenktynininkai tą nesėkmingai bando padaryti nuo 2001-ųjų. Kai kurie Dakaro gerbėjai net gimę nebuvo tais metais.

„Honda“ atstovai Joan Barreda Bort ir Paulo Goncalves pastaruosiuose maratonuose atrodydavo puikiai, tačiau iki finišo sugebėdavo padaryti grubių ir daugybę minučių ar valandų kainuojančių klaidų. Gal 2018-aisiais ateis „Honda“ laikas?

Jeigu ir neateis, konkurencija vien KTM gretose bus didžiulė. Savo pasiekimą pakartoti tikrai norės 2017-aisiais nugalėjęs Sam Sunderland, o 2016-ųjų nugalėtojas ir 2017-aisiais iki ketvirtame greičio ruože patirtos avarijos lyderio poziciją užėmęs Toby Price sieks revanšo.

Išpūdingiausius vaizdus dovanojantys sunkvežimiai (ne kiekviename sporte pamatysi dešimtis metrų į toli nušokančius keliolika tonų sveriančius sunkvežimius) 2018-iems žada įvairovę. Nors lyderiais turėtų išlikti KAMAZ bei „Iveco“, pretenzijas į aukštas vietas reiškia ir „Tatra“, MAZ, „Renault Trucks“ ir daugybė kitų gamintojų.

Įdomu, kad vieną iš trijų sėdynių 508 numeriu pažymėtame „Iveco“ sunkvežimyje užima lietuvis Arturas Ardavichius, tačiau jis dėl aukščiausių pozicijų nesivaržo. Jo „Iveco“ atlieka techninės pagalbos funkciją Kazachstano komandos „Astana“ automobilių įskaitos dalyviams, nes Dakaro greičio ruože padėti gali tik kiti dalyviai, o iš šalies atvažiavusi pagalba – nelegali. Tad daugiau išteklių turinčios komandos sunkvežimius registruoja kaip lenktyninius ekipažus, kurie važiuoja kartu su dalyviais, dėl pozicijų nesivaržo ir yra visada pasiruošę suremontuoti sugedusius automobilius.

Keturračių įskaita debiutavo Dakare 2009-aisiais ir nors jos populiarumas kasmet auga, iki klasikinės trijulės dar toli. Pastaraisiais metais intriga keturračių įskaityje dingdavo vos įpusėjus maratonui, nes lyderiui pavykdavo atitolti saugiu atstumu, o jo varžovai pridarydavo klaidų. Galbūt šiemet bus kitaip? Juolab kad penkiskart šioje įskaityje nugalėję argentiniečiai broliai Patronelli 2018-ųjų maratoną praleidžia.

Kaip parodė 2017-ųjų Dakaras, norint tapti prizininku bagių (S&S) įskaityje, tereikia finišuoti ir šiek tiek sėkmės. Ar šiemet bus kitaip, nežinia, tačiau viena šios klasės dalyvė turi galimybę būti įrašyta į istorijos metraščius. Camelia Liparoti yra aukščiausiai šioje įskaityje klasifikuota lenktynininkė ir manoma, jog turėtų būti viena iš lyderių. Jeigu jai

pavyktų lyderio pozicijoje atvažiuoti iki pat finišo, italė taptų tik antrąja moterimi, nugalėjusia Dakare. Pirmoji ir kol kas vienintelė tą padarė Jutta Kleinschmidt 2001-aisiais – ji važioavo automobilių įskaitoje.







