

Automobilių sporte, skirtingai nei daugelyje kitų, savo istoriją kuria ne tik atletai, bet ir įrankiai, kuriais jie naudojami. Dalis automobilių gamintojų kaip pridėtinę savo prekinio ženklo vertę pažymi ir turtingą istoriją sporte. Tai daroma ne veltui, mat dažnai įvairios naujos technologijos pirmiausiai išbandomos sportiniuose boliduose ir tokiu būdu išbulintose jos pasiekia masinės gamybos automobilius.

Kas pirmiausia šauna į galvą paminėjus „Ferrari“? Be abejonės, kad „Formulė 1“. Mėlynas „Subaru“ asocijuojasi su klasikiniu raliu, o „Ford“, ypač jei pastaruoju metu teko lankytis kino teatruose, primins legendines „Le Mans“ lenktynes.

Yra daug gamintojų, kurių pavadinimą išgirdę iš karto mintimis nukeliautumėte į Dakaro ralį, bet savo istoriją ten rašo gerokai daugiau gamintojų, nei galite įsivaizduoti. Su kuo asocijuojasi Japonijos gamintojo „Nissan“ vardas? Pirmiausia, turbūt, į galvas ateina mintys apie žiedines lenktynes. Legendinėmis raidėmis GT-R pasidabinę bolidai daug kartų puikavosi garsiausiose pasaulio trasose ir dalyvavo žinomiausiose lenktynėse, o nuo 2018 metų elektriniai „Nissan“ bolidai suka ratus naujojo „Formula E“ čempionato trasose.

Gamyklinės komandos startas

Ne išimtis šiam gamintojui ir didieji Dakaro ralio maratonai. Nors prieš tai „Nissan“ visureigius Dakaro iššūkiui rinkosi ne vienas privatus lenktynininkas, gamyklinė japonų komanda šiame ralyje startavo 2003 metais.

Jau pirmais metais „Nissan Rally Raid Team“ laimėjo penkis greičio ruožus iš septyniolikos ir bendroje automobilių įskaitoje užėmė penktą (Giniel de Villers su Pascal Naimon) ir septintą vietas (Ari Vatanen su Tina Thorner).

2004 metais prie „Nissan“ komandos prisijungė ralio legenda Colin McRae ir pirmais savo metais finišavo 20 pozicijoje. Šiais metais „Nissan“ taip pat laimėjo penkis greičio ruožus iš septyniolikos ir galutinėje rezultatų lentelėje Giniel de Villersas užėmė septintąją poziciją. Sekančiais metais gamyklinė „Nissan“ komanda iškovojo ketvirtąją vietą.

Šiems startams „Nissan“ naudojo specialiai rali reido varžyboms paruoštą pikapą, aprūpintą V6 varikliu ir šešių pavarų sekvencine pavarų dėže. Automobilis važiavo T1 klasėje.

Prancūzai su japoniška technika

Kita komanda, kuri Dakaro ir kitus ištvermės ralius šturmavo tik su „Nissan“ automobiliais

yra prancūziškas šaknis turinti „Team Dessoude“. 1998 metais šis kolektyvas įveikė Dakaro kopas su beveik standartiniu „Nissan Terrano“.

1997 metais ta pati komanda į Dakaro ralį vežėsi „Nissan Patrol“ visureigį, turintį 4,2 litro darbinio tūrio variklį. Su šiuo japonu komandai pavyko laimėti vieną iš greičio ruožų, o bendroje įskaitoje finišuoti šeštoje pozicijoje.

1999 metais misteris Dakaras Stephanas Peterhanselis, iki tol jėgas demonstravęs ant motociklo, savo debiutą prie automobilio vairo šiame maratone pradėjo būtent už „Nissan“ vairo ir užėmė septintą poziciją bendroje įskaitoje. Paskui už „Nissan“ vairo prancūzas sėdo dar 2001 ir 2002 metais. Tuomet Dakare prancūzas ir kiti komandos nariai važiavo naujesnės kartos Nissan Terrano, turinčiu trijų su puse litro motorą.

Keliantis į naujesnius laikus, ta pati prancūzų komanda 2012 metais pristatė bagį su „Nissan Juke“ kėbulu, kuris startavo 2013 metų Dakaro maratone.

Į trečią Dakarą, o dar kaip naujas

Važiuojančių į Dakarą su Nissan automobiliais nereikia ieškoti net už Lietuvos ribų. Nepriklausoma žiniasklaidos komanda “iGo2Dakar” krauna lagaminus ir siunčia savo „Nissan Navara“ jau į trečiąjį Dakaro ralį.

Du metus dalyvius Pietų Amerikoje sekę vyrai įsitikino, kad pasirinktas automobilis puikiai tinka šiam iššūkiui. Nors media komanda neturi važiuoti lenktyniniu ritmu, sunkumų kelyje netrūksta.

Per mažiau nei dvi savaites Dakaro metu su savuoju visureigiu tenka įveikti po kelis tūkstančius kilometrų, kurių danga keičiasi nuo išdžiūvusių upių vagų iki smėlio kopų su netikėčiausiomis duobėmis ar įkalnėmis.

„Šiemet Dakaras keliasi į Arabų Emyratus, kur kraštovaizdis bus kitoks nei jau buvome pratę matyti Pietų Amerikoje. Prieš pirmąjį Dakaro atlikome minimalius automobilio patobulinimus šiam iššūkiui – uždėjome bekelei skirtas padangas, pakeitėme buferius, bet didesnių darbų neatlikome.

Po abiejų Dakarų grįžome su darbų sąrašu ko dar reikėtų automobiliui. Dabar važiuosime į kitą pasaulio kraštą, tad tikimės, kad Arabijos dykumos bus įveikiamos mūsų Odisėjų.

Spidometras rodo beveik 60 tūkstančių kilometrų, o visi Odisėjo mazgai vis dar veikia kaip pirmoje jaunystėje“, - pasakojo projekto kūrėjas Mindaugas Plukys.

„Svarbu ne tik patikimumas, nes mažiausiai ko norėtusi tai vidury beribių platybių sugedus laukti pagalbos, bet ir patogumas. Kadangi Dakaro tempas beprotiškas, nuotruakas apdoroti tenka atlikti važiuojant iš vienos vietos į kitą“, – komentavo projekto iGo2Dakar fotografas Andrius Laucius, kuriam ateinantis Dakaro ralis bus jau ketvirtas iš eilės.

“Kad ir koku automobiliu Dakaro maršrutu važiuotumėme, jame tikrai nebus taip tylu ir ramu kaip prie darbo stalo, bet su tinkama važiuokle ir padangomis „Navaroje“ dirbti jau įpratau. Žinoma visada galima palaukti to momento kai grįšim į bivuaką ir darbus pabaigti palapinėje, bet kai miegui lieka, geriausiu atveju, trys ar keturios valandos, automobilis pasidaro geriausiu biuru koks gali būti“, - savo išpūdžiais dalinosi Andrius.

Jau ateinančią savaitę, gruodžio 3-4 dienomis, visa Dakaro technika iš Marselio uosto iškeliaus į Jeddah miestą, kuriame sausio 5 dieną startuos jau 42 kartą vyksiantis ralio maratonas.

