

Nuo 1978-ųjų rengiamame Dakaro ralyje išbandyti jėgas spėjo didžioji dalis automobilių gamintojų. Vieną sunkiausių egzaminų technikai laikė tokie iš pažiūros bekelei netinkami automobiliai kaip „Porsche“, „Ferrari“, „Lamborghini“, „Rolls-Royce“ ir net motorolerių gamintojas „Vespa“.

Ištvermės lenktynių finišą keletą kartų bandyta pasiekti ir Lietuvos automobilių sporto inžinierių sukurtoji mašinomis. Tačiau nei drauge su arabų mechanikais konstruotas prototipas „Mebar“, nei Prienuose gimęs originalusis „Seat Leon Dakar“ sėkmės neatnešė. Kodėl nutiko būtent taip? Ar iš tiesų toks iššūkis pernelyg didelis? Ar dar kas ryšis pasauliui pristatyti visureigį su užrašu „Made in Lithuania“?

Pradžia - kartu su kazachais

Atsivertus Dakaro metraščius akivaizdu, kad nuo pat maratono istorijos pradžios rezultatų lentelės viršuje dominuodavo turtingos gamyklinės komandos: „Citroën“, „Renault“, „Mitsubishi“, „Porsche“, „Volkswagen“, MINI ar „Peugeot“. Išimtimi galima laikyti savadarbius Jean-Louis Schlessero sukonstruotus bagius, su kuriais prancūzas laimėjo dvejas lenktynes, o 2001-aisiais tik dėl organizatorių skirtos 60 minučių baudos nugalėtojo sostą užleido vokiečiai Jutai Kleinschmidt.

Tikėtina, kad būtent ši istorija tapo įkvėpimu apie šimtą tūkstantinius Dakaro biudžetus tik pasvajoti galinčioms komandoms, kibusioms į originalių bolidų kūrybą ir užsimojusioms pinigų trūkumą kompensuoti konstruktorių bei inžinierių talentu. Lietuvos benzingalviai nebuvo išimtis.

Jau spėjęs keletą kartų paragauti Afrikos ir Pietų Amerikos Dakaro dulkių, prieniškis sportinių automobilių guru Darius Biesevičius 2012-ųjų pavasarį sutiko prisijungti prie tarptautinės mechanikų komandos, kuri Kazachstano verslininkų užsakymu Dubajuje ėmėsi gaminti tris originalius visureigius dykumų maratonui.

„Arabai iš tiesų yra neprilygstami važiavimo smėlynais ekspertai, todėl itin daug padėjo konstruojant ir reguliuojant pakabą. Rezultatas – milžiniškomis dykumos kopomis mašina laipioja kaip tarakonas. Mes žinome, kaip spręsti kitas technines problemas ir išmokyti greitai automobilį važiuoti klasikinio ralio stiliaus greičio ruožais. Todėl rudenį visureigiai iš „Mebar“ atkeliavo į Lietuvą baigiamajam paruošimo lenktynėms etapui“, – pasakojo D. Biesevičius.

Kiek „Mebar“ buvo „lietuviškas“? Eksperimentų platforma pasirinkę Dakaro ralyje populiarių „Toyota Hilux“, Bieso vadovaujama komanda iš originalaus pikapo paliko gal 10 proc.

detalių, su kuriomis jis nuriėdėjo nuo gamyklos konvejerio. Ieškodami efektyvesnių ir patikimesnių sprendimų mechanikai sukūrė hibridą iš įvairių visureigių agregatų nuo „Toyota FJ Cruiser“ ar „Tundra“ iki „Nissan Patrol“. Tarkim 4,3 litrų darbinio tūrio variklis persodintas iš „Lexus“, nemažai detalių buvo sukurtos specialiai „Mebar“ prototipui.

Deja, nors į šį kūrinių D. Biesevičius drauge su Antanu Juknevičiumi sudėjo visas savo žinias ir supratimą, koks turėtų būti Dakaro visureigis, originalių konstrukcijų išbandyti „koviniu“ režimu nespėta ir buvo nukeliata tiesiai į sunkiausias pasaulio maratonines varžybas. Todėl kone kiekviena 2015-aisiais Argentinoje, Čilėje ir Bolivijoje vykusių lenktynių diena pažerdavo naujų siurprizų bei versdavo sportininkus galvoti ne apie kovą dėl aukštesnių pozicijų, bet apie išgyvenimą. Tiesa, finišą pasiekti jam pavyko.

Unikalus SEAT

Antrasis lietuviško „dakaramobilis“ buvo pradėtas konstruoti 2015-aisiais kaip „balto lapo projektas“. Darius užsimojo pagaminti T3 klasės (jai priskiriami nedaug sveriantys bagiai) techninius reikalavimus atitinkantį bolidą, trečios kartos „SEAT Leon“ bazėje. Tiesa, nors šio kūrinių siluetas priminė donorą iš Ispanijos, iš identiškų detalių liko tik kompanijos logotipas ir žibintai. Visureigio važiuoklę suprojektavo ir pagamino pats D. Biesevičiaus, o kėbulą aprengė stiklo pluoštu.

Konstruktorius džiaugėsi, kad pavyko pasiekti puikų svorio paskirstymą tarp priekinės ir užpakalinės ašių, todėl netrukus po oficialaus pristatymo „Bite“ pakrikštytas visureigis iš tiesų buvo palyginti lengvas ir neblogai valdomas. Bent jau Vaidotas Žala su Sauliumi Jurgelėnu pasirengimo 2016-ųjų Dakarui metu dėl to neturėjo jokių pastabų – tiek „Baja Belarus“, tiek „Baja Italia“ ralio reido varžybose automobiliukas dirbo nesiožiuodamas.

Pats Biesas didžiausiu iššūkiu konstruojant antrąjį Dakaro visureigį pavadino jėgos agregato parinkimą. Po ilgų svarstymų ir galimų scenarijų modeliavimo, pirmenybė buvo duota „Volkswagen“ 1,9 litrų darbo tūrio turbodieseliniam varikliui, generuojančiam 210 AG. Tačiau vertindamas šį konstravimo etapą iš šiandienos perspektyvų Darius sako, kad tai buvo bene pagrindinė klaida.

„Iš esmės visa beveik 20 metų automobilių sporto pasaulyje mano sukaupta patirtis susijusi su benzininių variklių adaptavimu lenktynėms. Su dizelinais motorais ir jų specifika buvo susidūręs minimaliai, todėl kliovėmės teoriniais išvedžiojimais, kad toks agregatas yra sąlyginai lengvas ir naudoja nedaug degalų. Tačiau kai prasidėjo rimti dakariniai išbandymai pasirodė, kad mes išlindusias geležies ligas ne gydome, o eksperimentuojame. Tikėtina, kad jei vietoj turbodieselio būtume rinkęsi benzininį analogą, Vaidas būtų pasiekęs ir pirmojo

Dakaro finišą“, – svarstė D. Biesevičius.

Deja, 2016-ųjų sausį Pietų Amerikoje „Bitė“ kaprizus rodyti pradėjo jau ketvirtajame maratono etape, kai pradėjo strigti turbina. Vėliau sustreikavo degalų siurblys, dar po poros dienų – vėl subyrėjo turbina. Ir nors Vaidas su Sauliumi iš paskutiniųjų jėgų yrėsi pirmyn, dešimtajame ištvermės lenktynių etape su leisgyviu varikliu taip įstrigo kopose, kad savo eiga pasiekti finišo nepavyko. Debiutiniame Dakare automobilis įveikė 6165 kilometrus.

Nors po metų į maratono startą V. Žala su S. Jurgelėnu grįžo gerokai Bieso dirbtuvėse patobulintu „Seat Leon Dakar“ istorija kartojosi su dar didesnėmis komplikacijomis: variklio kaprizai tiesiog varė į neviltį, todėl natūraliai sudėtingas maratono sąlygas apsunkino iki savižudiško lygio – lėkimas klaidingais greičio ruožais po nemiegotos nakties yra ne kas kita, kaip šiek tiek romantizuota rusiškos ruletės versija. Supratę, kad lenktynės virsta dar vienu mazochizmo seansu, Vaidotas su Sauliumi ginklus sudėjo jau po ketvirtojo 2017-ųjų Dakaro etapo.

Sudėtingiems projektams išgyventi sunku

Ar tuo pat buvo padėtas taškas ir lietuviško „dakaramobilio“ epopėjoje?

„Jei loterijoje laimėčiau „Aukso puodą“ – greičiausiai vėl imčiausi „Bitės“ ar naujo visureigio, skirto maratoninėms ralio reido lenktynėms, konstravimo. Patikimai maratone važiuojančio automobilio kūryba ir gamyba sudaro gal 40 proc. visų išlaidų. Likę 60 proc. – testavimas ir derinimas. Šiems dalykams neturint pakankamo biudžeto automobilio daugelis eksperimentų persikelia į oficialių varžybų trasą, kur net ir nedidelės techninės problemos emociškai pakeliamos žymiai sunkiau ir turi didesnę kainą“, – atviravo D. Biesevičius.

Klausiamas, kiek atsiėjo „Bitės“ projektas, Bieras teigia, kad vertinant tik detalių įsigijimą ir gamybą, bet neskaičiuojant dirbtuvėse praleistų valandų, „Seat Leon Dakar“ kaina siekė maždaug 100 tūkst. eurų. Dar antra tiek išleista varžyboms bei visureigio testams. Bet koku atveju šiandien galima tik spėlioti, kaip viskas būtų pasibaigę, jei ne keletas smulkių klaidų projektavimo etape bei galimybės ilgiau patikrinti priimtų sprendimų gyvybingumo. Kadangi to padaryti nepavyko, labiausiai tikėtinas kitų Dakaro virusu infekuotų sportininkų, dar tik svajojančių apie savo startą legendinėse lenktynėse pasirinkimas – sena, tačiau sudėtingų trasų egzaminus jau išlaikiusi, technika.

Kita vertus, lietuviai yra puikūs mechanikai. Sėkmingų visureigių modifikacijų istorijų yra ne viena – pavyzdžiui, visų Dakaro dalyvių iš Lietuvos automobiliai yra aptarnaujami tautiečių mechanikų, o po kiekvienų varžybų perrenkami taip pat Lietuvoje. Nepriklausomų žurnalistų

„iGo2Dakar“ automobilis „Nissan Navara“, pritaikytas įvairioms mėgėjiškomis bekelės varžyboms, buvo modifikuotas Kaune, „Hardman“ dirbtuvėse. Vis populiarejančiose ir dešimčių dalyvių sulaukiančiose „Lietuvos bekelės lenktynių čempionato“ varžybose dalyvaujantys visureigiai taip pat yra tobulinami Lietuvoje – sporte besispecializuojančių mechanikų čia netrūksta.



























