



MEGNÉZTÜK, HOGYAN KÉSZÜL  
A DAKAR RALIN INDULÓ VERSENYAUTÓ

# Halásztelekről a sivatagba

A világ első autóversenyét a franciák rendezték (1894), míg a gallok szerveztek először 24 órás autós megmérettetést (Le Mans, 1923) és a terepes műfajban is ők voltak az elsők a Párizs–Peking ralival (1907). A németek feltalálták az autót (1886), a franciák pedig az élen jártak a népszerűsítésében.



Ilyen hagyományokkal a háttérben nem véletlen, hogy a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) székhelye Párizsban van. Ezek után nem meglepő, hogy a világ legmegegyelőtöbb terepraliját a francia Thierry Sabine alapította. A Dakar szellemét úgy a legkönnyebb megismerni, ha bemutatjuk a kitalálóját. Thierry Sabine (1949–1986) aranyifjúként élte az életét, belekóstolt az autó- és motorversenyzésbe, de szervezőként alkotott zseniális dolgokat. A leghíresebb motoros rendezvények egyike, a Calais melletti Le Touquet tengerpartján rendezett motorverseny. Le Touquet 220 kilométerre van Párizstól, 250 km-re Brüsszeltől, és a Csatorna-alagút francia kijáratától alig negyvenpercnyire található. Léonce Deprez polgármester – akkoriban a város sajtófőnökeként dolgozó – Sabine-t kérte fel, hogy tegye népszerűbbé a települést és valami módon csalogasson oda turistákat télen.

Az alapötlet nem saját szülemény volt, a tengerparti motokrosszt az USA-ban már javában művelték (Enduro des Sables). A későbbi Dakar alapító, bevetette a Monte Carlo ralin elsőként alkalmazott, holtsezoni versenyrendezés módszerét. Az eredmény az lett, hogy az eddig csak nyáron pezsgő Opál part, februárban is benépeült. A verseny hatására a világ újságjainak a



A magyarok kissé későn, de felfedezték a Dakart.

1991-ben Fülöp Imre és Rutterschmidt Károly vágott bele a kalandba széria közeli Mitsubishi Pajeróval, célba érésüket az egyetlen szervizautójuk lerobbanása akadályozta meg, ezért kénytelenek voltak hazáig vontatni a megpakolt járművet. Öt év telt el magyarok nélkül, 1996-ban Szalay Balázs és Papp Ferenc kelt útra, mára Szalay vált a legrutinosabb dakarossá.





A legeredményesebb sofőr a fokozatosan lépdelő és okosan versenyző, az autóversenyzéstől és a média szerepléstől pár éve visszavonult Palik László. Darázi Gábor navigátorral a 2005-ös ralin az összetett verseny 18. helyén értek célba.

címdalára és a híradásokba is bekerült a város. A téli felhajtás üzletileg sem rossz, hiszen a hétvégén 300–500 ezer ember özönl el ilyenkor a környéket. Sabine megbecsülését jelzi, hogy utcát neveztek el róla. A viadalmak azóta is komoly hagyományai vannak, az elsőt 1975-ben rendezték.

Innen csak egy ugrás a Párizs–Dakar, ugyanis Sabine az 1977-es Abidjan–Nizza ralin a líbiai sivatagban eltévedt motorjával és pár nap kellett, hogy megtalálja. Ekkor határozta el, hogy visszatér a sivatagba és az élményt megosztja másokkal. Az elképzelést követte és 1978. január elsején elindult a karaván a szenezáli főváros felé. Sabine-t mindenki tisztelte szervezőkészségeért, és hogy helikopterével villámgyorsan ott termett, ahol gond volt. Kezdetben még nem állt a civilek rendelkezésére műholdas navigáció és más, ma már megszokott elektronikai eszköz. Ezek ellenére megszervezték a tévés-közvetítéseket, és ahogy teltek az évek, az amatőr időtöltésnek indult kaland egyre profibbá vált. A gyárak már az 1980-as évek elején felfedezték a Dakar ralin lévő kiváló reklám lehetőséget, a motorknál színre lépett a BMW, a Honda, a Yamaha, a résztvevők közé megérkezett a Mitsubishi, a Mercedes, a Porsche és a francia Lada importőr a Nivával, majd a középmotoros kivitelű Samara. Később landolt a Peugeot, Citroën, a franciák a Mitsubishivel vívtak adáz csatákat a győzelemért. Különböző márkák által uralt korszakok követték egymás, a nyolcvanas évek elejétől már csak a gyári csapatok versenyzői nyertek. Az 1986-os rali volt a leghosszabb és a legdurvább, a viadal történetének legszomorúbb pillanata is ekkor történt, Sabine és utastársai életüket veszítették egy helikopter balesetben. A másik mérföldkő 2008, ekkor egy állítólagos terror fenyegettség miatt elmaradt a rali, és

a következő évtől már Dél-Amerikában tartották a versenyeket. A Dakar név megmaradt, de kicsi a valószínűsége, hogy belátható időn belül visszatérnek Afrikába, mert a rendező országok örömmel fizetnek azért, hogy a verseny az ő területükön haladjon keresztül. Anno a rali támogatta a szegény afrikai országokat, nem pedig fordítva. A 2011-es verseny nézettségi adatai a következőképpen alakultak: a hivatalos weboldalon (dakar.com) 73,5 millió oldal letöltés volt, 190 országban volt látható az 1200 órányi tv közvetítés, Argentínában 3,5 millió, Chilében 1,5 millió néző követte a helyszínen a rali!

Ez a nézettség a marketingesek fantáziáját jól megmozgatja, ezért támogatják a Dakar szereplést. 2013-ban erős mezőny lesz, a győzelemre legesélyesebb csapatok listája a következő: Mini, a korábbi győztesekből álló Red Bull



csapat, Robby Gordon Hummerje, az egykori Mitsubishi technikát használó holland társulat és nem utolsósorban a Toyota kisteherautói. Ezek előtt vagy közvetlenül a közelükben célba érni igen nagy dolog. Egyszerűen azért, mert jóval jobb háttérrel állnak neki a küzdelmeknek, és néhány csapatnál (Mini, Toyota, Red Bull) mindent a győzelemre tesznek fel, költségvetésük a fejlesztésekkel együtt milliárd forint fölött található.

A Szalay Balázs által vezetett csapatnak a célja, hogy a legjobb eredményüket megismételjék vagy annál jobbat érjenek el (20. hely 2012-ben). A hazai csapat technikájáról és a háttéréről Darázi Zsoltot faggattuk, akinek kulcsszerepe van az új raliautó megszületésében, és a kinti háttér biztosításában. A műhelyfőnök is rutinos „dakaros”, kilenc sivatagi megmérettésen van túl. Nemcsak szerelőként kiváló, hanem ő vezeti a versenyre benevezett versenykamiont is. A 2013-as viadal az autók részére 8574 km hosszú, ebből 4155 km a gyorsasági szakasz, amit szélsébesen kell megtenni, a fennmaradó távolság a táborhelyek és a következő szakasz célja közötti összekötő részek. A versenyt két részre lehet bontani, a kilencedik napon pihenő nap van, ahol a szerelőké a terep.

Darázi Zsolt már a negyedik versenyautó építésében vett részt, a majdnem üres halásztelki műhelyben beszélgettünk, ahol csak versenygépük utcai kivitele az Opel Mokka árválkodott és egy vázig lecsupaszított, építés alatt álló bemutató autó. A Mokka az volt a különlegessége, hogy ez az első példány az országban, de még Európában is, szerencsére azért le lehetett fényképezni a piaci bevezetés előtt álló ritkaságot. A Szalay csapat Chevrolet-vel kezdte a dakarozást, majd váltottak az Opelre. A hazai vezérképviselő mellett állt, ennek köszönhetően biztosították részükre a hét literes hengerűrtartalmú amerikai versenymotort. Ez a V8-as már a múlté, ugyanis 2013-ra változtak a szabályok, széria közeli

A legnagyobb meglepetést a Dakarak történetében a harmincadik verseny hozta, a 2008 januárjában induló rali terrorista fenyegetések miatt lefújták. A dolog valódi okát lehet, hogy soha sem fogjuk megtudni, de nagy valószínűséggel semmi köze nem volt titkosszolgálati információkra hagyatkozó mauritániai terrorral riogatáshoz. A világ legszegényebb államai között nyilvántartott hajdani francia gyarmatnak jelentős bevételei származtak a versenyből, ezért komoly veszteséget jelentett számára a száguldás lemondása. A helyzet visszasságát mutatja, hogy a szintén 2008 januárjában indult Budapest–Bamako autós túra gond nélkül áthaladt az országon.



motort lehet csak használni, amiben nincs titánium alkatrész. A régi erőmű a Corvette sportkocsiból származott, tehát széria volt, de a hajtókarja titániumból készült, ezért kellett búcsút mondani neki. Az új erőforrás valamivel gyengébb (320 LE), ez is az Egyesült Államokból származik.

Fentebb már tettünk említést az anyagiakról, most nézzük, miért is olyan drága a Dakar rali. Az egyik költséges tényező a nevezés, itt személyenként 11 ezer euróval kell számolni. Ezért ennyi, mert a rali alatt minden csapat tag ellátásáról gondoskodnak a szervezők, és a rendezőket is beleértve, 1700 embert kell ellátni a sivatagban! A versenyre benevezett járműveknek is van nevezési díja (ez tartalmazza a járművek szállítást is), ami annál olcsóbb, minél hamarabb fizetik be. Szalayéknál a versenygép (3100 €) mellett fut a viadalon a Darázi által vezetett MAN szervizkamion (4400 €), hogy teljes legyen a háttér, ott a három-

tengelyes MAN (4500 €). Ez a teherautó alkatrészekkel van telepakolva és a naponta változó táborhelyeken várja a versenyautót és a versenybe benevezett szervizkamiont. Ezekon kívül lesz egy kísérő autójuk.

Az interjú készítésekor a megpakolt kamionok és a versenyautó már Dél-Amerika fele hajóztak. A fentiek is már mutatják, hogy már a kijutás is elég szép összeget emészt fel, és akkor még nem esett szó a versenyautó borsos áráról.

Hogy a versenyautó miért kerül annyiba, amennyibe kerül,



arra az alább leírtakból könnyen lehet következtetni. Darázi Zsolt megmutatta a 800 m<sup>2</sup>-es műhelyraktár részét, ahol több motor, sebességváltó és számtalan más alkatrész található a polcokon. Most szellős volt a hely, mert eladták a korábbi versenygépeket és a hozzájuk tartozó alkatrészeket. A megmaradtak pedig hatvan dobozba csomagolva a szerszámokkal, hegesztőgépekkel együtt, a szervizautókban várják a felhasználást.

A sebességváltó Angliából érkezett, az Xtrac-tól, amely versenyautók és sportkocsik, katonai autók hajtáselemeire és sebességváltóira specializálódott vállalat. Egy váltó 15 millió forintba kerül, ha hármat vesznek, akkor 12 millió a „diszkont ár”. A hajtást az első és hátsó kerék között elosztó differenciálmű kerek ötmillióért vásárolható meg. A kerekeket az úton tartó verseny lengéscsillapító 3600 euró, ebben nincs benne a rugó ára és persze kerekenként kétfő van belőle... A váltó élettartama a gyár szerint 10 ezer kilométer, de a differenciálművekkel együtt, biztos, ami biztos alapon a féltávnál lévő pihenőnapon kicserélik. (A motort elviekben nem lehet cserélni, csak a kizárás terhe mellett.) Könnyen cserélhető műanyag karosszéria van az autón, az alatta lévő váz, futóművek, motor, teljesen más, mint az utcán közlekedő Mokkaé. Ezt az autót versenyzésre készítették, nem kényelmes utcai közlekedésre.

Szalayékon kívül még egy hazai páros és egy navigátor indul a 2013-as Dakar ralin. A Sebestyén/Bognár Toyota trió, egy széria Landcruiser V8-cal vág neki a ralinak. Horn Albert pedig az orosz Andrej Cserednyikovnak mutatja az utat, a G-Force Proto versenyautóban.

Nagy szilárdságú acélcsövazon nyugszik a versenygép, ami szinte mindent kibír. Ez a negyedik autó, aminek az építésében Darázi részt vett, ezért a Mokka építésében felhasználták a tengernyi tapasztalatát. Az építési elvek között első helyen szerepel a könnyű szerelhetőség, a futóművek elemei pl. minimális szerszámmal, gyorsan cserélhetők. Egyedileg, a felgyülemlett tapasztalok alapján készült el a kocsí minden darabja, persze amennyire lehet, könnyű és erős anyagokból. A strapabírás bemutatására kis hasonlat: ha egy utcai szabadidő-autóval (SUV) 80-as tempóval neki mennek egy magasabb járdaszegélynek, akkor nagy valószínűség szerint a futóműnek annyi, nem tud tovább menni az autó. A dakaros autónak talán a terepgumiján látszódna meg a nyoma az áthaladásnak. Még képletesebben, jobb minőségű földutakon 20–30 km/órás sebességgel araszolhatnak az utcai autók, hogy ne sérüljenek, Szalayék kocsijával a szántáson is lehet 150-nel menni!

Mielőtt búcsúznánk, kis kedvesnőnk, hogyan is zajlik a szerelők egy átlagos napja a Dakaron. Optimális esetben a versenyautó valamikor az este folyamán megérkezik a táborba, ekkor meghallgatják Szalayt a tapasztalatokról, hogy mi történt aznap a kocsival. Ennek ismeretében alaposan átnézik a Mokka-t, és kicserélik, amit kell, jó esetben hajnal kettőkor végeznek, majd reggel hat körül kelés és irány a következő táborhely. Ez megy 15 napon át, ha problémás az autó, akkor munka reggelig... Ha valaki kedvet kapott a szervizes munkához, akkor jó, ha tudja, igen nagy nyugodtsággal, kreativitással és jó fizikummal kell rendelkeznie, és jó, ha van valamilyen szakirányú végzettsége. A kreativitással kapcsolatban Darázi Zsolt sok sztorit mesélt arról, hogy kint a sivatagban milyen lehetetlen feladatokat oldottak meg. A szerelők a versenyautó építés mellett, szakmába vágó munkákat is csinálnak, pl. a nálunk forgatott Die Hard 5 filmhez építettek páncélozott autó másolatokat.

Benedek Attila



Fókuszában a villamos biztonságtechnika, érintésvédelem, a mobil távközlés műszaki ellenőrzési feladatainak ellátása áll.

VERDI-COM KFT.

### Szolgáltatásaink:

- ✦ Építési műszaki ellenőrzés.
- ✦ Érintésvédelmi szabványossági felülvizsgálat a 22/2005. (XII.21.) FMM rendelet és a 14/2004. (IV.19.) FMM rendelet értelmében.
- ✦ Villámvédelem szabványossági felülvizsgálata a „9/2008. (II.22.) ÖTM rendelet az OTSZ kiadásáról” alapján.
- ✦ Erősáramú villamos berendezések időszakos felülvizsgálata a „9/2008. (II.22.) ÖTM rendelet az OTSZ kiadásáról” alapján.
- ✦ Kéziszerszámok éves felülvizsgálata a 22/2005. (XII.21.) FMM rendelet és a 14/2004. (IV.19.) FMM rendelet értelmében.
- ✦ Ipari alpinista tevékenység.



Verdi-Com Kft.

2112 Veresegyház, Szent Korona utca 30.

2483 Gárdony, Lóránt Péter utca 25.

Tel.: +36-20/343-6899 • +36-20/333-1936

verdicom.hu@gmail.com • www.verdicom.hu