



Tuareg Rallye 2011

Mały Dakar

Do najbardziej znanych rajdów odbywających się na marokańskich piaskach pustyni należy bez wątpienia Dakar, ale coraz większą popularność w formacji cross-country zdobywa Tuareg Rallye – rajd z ponad 12-letnią tradycją. Miłość do wyścigów pustynnych jest absolutnie uzasadniona, bo to nauka terenu, najlepsza okazja do poznania i wycucia możliwości auta i duża lekcja pokory w stosunku do bezmiaru pustynnych przeszkód. W tym roku z wymagającym terenem podczas Tuareg Rallye (27 marca – 4 kwietnia) zmierzyła się załoga polska reprezentowana przez Land Serwis Team (zawodnicy w samochodowych klasach profi i amator) oraz Dominik Bartelak w klasie amator i grupie ciężkich motocykli dwucylindrowych.



Tuareg Rallye swoją historię sięga 1999 roku i jest wyścigiem, który daje możliwość rywalizacji zarówno w grupie motocyklowej, jak i samochodowej. Zawodnicy walczą w dwóch klasach, związanych ze stopniem zaawansowania możliwości własnych oraz pojazdu. We wczesnych założeniach rajdu, był on traktowany jako pole do rywalizacji amatorskiej, jednak z biegiem czasu formuła ta przeszła pewną ewolucję i aktualnie uczestnicy ścigają się także w klasie profesjonalnej. Tuareg Rallye obejmuje swoim zasięgiem niemal w całości tery-

torium Maroka czyli miejsce niezwykle zróżnicowane. Charakterystyczne dla tej części Sahary są ogromne wydmy w okolicy Merzouga. Niektóre z nich osiągają wysokość nawet 200 m, co budzi respekt nawet wśród najbardziej wytrawnych kierowców. Cała trasa tegorocznej edycji rajdu została przewidziana na 2 500 km (w tym aż 500 km po wydmach). Została ona wytyczona od miejscowości Merzouga do Nador, „zahaczając” częściowo o trasy dakarowe. Przed kierowcami, którzy zdecydowali się na udział w Tuareg Rallye postawiono wymagania



związane z koniecznością ukończenia 18. roku życia, posiadania prawa jazdy, paszportu i oczywiście sprawnego auta lub motocykla (z przeznaczeniem do jazdy terenowej).

TUAREG RALLYE 2011

Rajd rozpoczął się odprawą na promie, potem zbiórka, po której do przejechania było 300 km odcinków specjalnych. Po pierwszym dniu załoga



Tomcata uplasowała się na 24. pozycji w klasie profi car, ale pechowy okazał się dzień drugi, który wyeliminował team na drodze z odcinka Misour do Merzouga. Awaria po pierwszym OS-ie była na tyle poważna, że konieczna okazała się wymiana silnika (urwany zawór, który wbił się w tłok), a z uwagi na trudne położenie, do bazy udało się dotrzeć załodze dopiero nad ranem następnego dnia. Druga ekipa Land Serwis Team – Józef Bodziony/Mariusz Gwizdowski – zajęła na zakończenie pierwszego dnia zmagających 22. pozycję, spadając niestety dnia drugiego na miejsce 27.

Czwarty etap wyścigu, który miał miejsce 31 marca, zakończył się dla ekipy Bodziony/Kowal kolejną awarią. Urwanie kuli zwrotnicy oznaczało brak możliwości zmagających i alternatywę w postaci grillowania. Etap 5, który wiązał się z zakończeniem jazdy po wydmach, to kolejna awaria, tym razem związana z zanikiem ładowania i przegrzaniem rozrusznika. Etap 6 obejmujący trasę z Merzouga do Misour obejmował 200 km OS-ów i 200 km dojazdówek. To w zasadzie pierwszy dzień, w którym team uwolnił się od pecha i miał możliwość zaprezentowania swoich możliwości. Etap 7 (Missour-Nador) został zorganizowany podobnie jak poprzedni (200 km OS-ów i 200 km dojazdówek), tyle, że w terenie szutrowo-kamienistym. Ostatni, 8. etap wyścigu na trasie Almeria-Mojacar przewidywał tylko 2 km przejazdu na czas. Resztę stanowił symboliczny, efektowny przejazd przez hiszpańskie góry, prosto w stronę morza.

PERFEKCYJNA ORGANIZACJA

Touareg Rallye to przedsięwzięcie dopracowane od strony organizacyjnej w najmniejszych szczegółach. Już na etapie odprawy organizatorzy zadbali o to, by wszystko odbywało się zgodnie z zasadą szwajcarskiej precyzji. W tegorocznej edycji odprawy odbywała się na promie, gdzie celniczy w ekspresowym tempie załatwili wszystkie kwestie proceduralne. Zawodnicy biorący udział w rajdzie zwracają też uwagę na doskonale przygotowane notatki nawigacyjne, w których przez 8 dni trwania rajdu, nie sposób było doszukać się jakiegokolwiek błędu. Każda notatka zaopatrywana była co jakiś czas w punkt GPS-owy, który zawodnicy programowali samodzielnie. Organizator tuż przed rajdem dostarczył mailem plik, który każdy z zawodników zobowiązany był wprowadzić do swojej nawigacji, by następnie np. co 10 klatek otrzymywać odpowiednie koordynaty GPS-owe. Wprowadzenie takich udogodnień technicznych wiąże się przede wszystkim z usprawnieniem rajdu i jego przyspieszeniem. Każdy zawodnik zaopatrywany był ponadto w kompas, wodę, mapę Maroka i race, co w razie wypadku czy niktnej – w przypadku tak perfekcyjnie przygotowanych notatek nawigacyjnych – ewentualności zagubienia, dawało możliwość zasygnalizowania swojego położenia lub podjęcia próby dostania się w bardziej przystęp-





ne tereny na własną rękę. Najlepszą rekomendacją dla ciągłego podnoszenia poprzeczki przez organizatorów były podziękowania uczestników i fakt, że organizator na zakończenie rajdu był niesiony na rękach przez zawodników.

Tuareg Rallye to także unikalna atmosfera wśród samych uczestników. Oczywiście nie obyłyby się bez sporej dozy rywalizacji, ale towarzyszyła jej także solidarna pomoc w razie jakichkolwiek problemów. Jak podkreślają sami uczestnicy – warto. Warto, bo Tuareg to taka „pilotowa” wersja tego, z czym mierzą się zawodnicy na Dakarze. Więc jeśli to nie wstęp do Dakaru, na pewno wartościowa i nieoceniona lekcja oraz wspaniała przygoda. Wszystko dzięki koncentracji urozmaiconego terenu – dróg szutrowych, kamiennych i skalistych, pasm górskich, czy wreszcie okazałych i naprawdę wysokich wydm.

POLACY NA RAJDZIE

Ogromną niespodzianką tegorocznej edycji Tuareg Rallye był występ naszej rodzimej ekipy – Wojciech Bodziony/Piotr Kowal – teamu,

który zaskoczył przede wszystkim pozostałych uczestników rajdu. Piotr Kowal, który występował zwykle w roli kierowcy, przesiadł się tym razem na fotel pilota, ustępując miejsca debiutującemu na wyścigach typu cross-country, Wojtkowi Bodzionemu. I nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że Wojtek nie jest osobą w pełni sprawną, auto załogi musiało przejść serię modyfikacji przystosowujących je do potrzeb kierowcy, a team walczył bez najmniejszej taryfy ulgowej.

Tomcat, którym startował duet Bodziony/Kowal został opracowany w taki sposób, by Wojtek mógł prowadzić auto wyłącznie za pomocą rąk. Przygotowanie samochodu pod kątem rajdu cross-country to także spory zakres modyfikacji obejmujących między innymi obniżenie środka ciężkości, zamontowanie sportowego filtra powietrza, montaż podwójnego układu wydechowego czy pokładowej instalacji sprężonego powietrza. Tomcat zyskał także między innymi usprawniony układ chłodzenia, dodatkowe trzy koła zapasowe oraz

nową, odporną termicznie, instalację elektryczną.

WYNIKI

W Tuareg Rallye na uwagę zasługuje determinacja Dominika Bartelaka, który swoim dwucylindrowym KTM 950 Adventure zdobył pozycję lidera. Ekipa Bodziony/Kowal uplasowała się na 28 miejscu, a drugi zespół Land Serwis Team (Bodziony/Gwizdowski), zakończył wyścig na 21 pozycji. W klasie profi zwycięstwo przypadło w udziale załodze niemieckiej w Range Roverze (Lee Amthor/Ingo Tiarks), drugie miejsce na podium zajęła ekipa australo-niemiecka w Mercedesie G (Danner Christof/Jan Szekeres), a trzecie – Kanadyjczycy (David Bensadoun/Patrick Beaulé) w Desert Warrior.

Klasa amator to dominacja załogi belgijskiej (Fabrice Della Barbera/Karin Simechalle) w Polaris RZR S. Na drugiej pozycji uplasował się Nicolas Min (Luxemburg) w Can Am Commanderze. Miejsce trzecie przypadło natomiast w udziale teamowi niemieckiemu (Reiner Kleer/Christian Vogt), który startował w Jeepie Cherokee.





Wojtek Bodziony, czyli kierowca w polskim teamie startującym w Touareg Rallye Tomcatem, to niezwykle skromny, młody człowiek, dla którego niepełnosprawność nie oznacza rezygnacji z marzeń, a pasja staje się sposobem na życie. Sam o sobie mówi niewiele, nie uznając swoich rajdowych fascynacji i ciężkiej pracy za coś niezwykłego, ale jego pilot – Piotr Kowal – mówi o nim: „On ma taki charakter, że nawet jak mdleje na odcinku specjalnym, nie powie ani słowa o tym, że mu coś dolega, że ma dość, że wymięka. On nie wymięka. Ma dobrą psychikę i dobry refleks”. Naszej redakcji Wojtek opowiedział między innymi o wrażeniach z Tuareg Rallye 2011 i swoim unikalnym aucie.

Dajesz radę? Bo nie sprawiasz wrażenia, jakby niepełnosprawność była dla Ciebie jakimś ograniczeniem.

Zawsze jest to jakieś ograniczenie, ale wszystko da się jakoś przejść. Człowiek z czasem uczy się radzić sobie z takim stanem rzeczy i to przestaje być jakimś strasznym problemem. Wiadomo, że są rzeczy, których zrobić nie mogą, ale dają radę.

Czy przed udziałem w rajdzie miałeś jakieś obawy?

Starałem się podchodzić do tego raczej spokojnie. No może na początku czułem jakieś ciśnienie, ale kiedy wiedzieliśmy już, że nie wygramy, zaczęliśmy podchodzić do wszystkiego naprawdę spokojnie (śmiech).

Wcześniej jeździłeś w rajdach przeprawowych, teraz po raz pierwszy wystartowałeś w cross-country. W której formule czujesz się lepiej?

Wszystko ma swoje dobre i złe strony. W cross-country trochę boję się tych prędkości, bo jest to naprawdę niebezpieczna zabawa. Jednak na ten moment nie jestem w stanie zdecydować, która formuła rajdów bardziej mi odpowiada, bo nie wkręciliśmy się jeszcze do końca w cross-country. Przeprawa jest na pewno dobrą nauką techniki jazdy. Uczy nawyków, np. żeby nie kręcić za dużo kierownicą, kiedy zredukować gaz (dodać każdy głupi potrafi) (śmiech).

Opowiedz coś o swoim samochodzie, bo nie jest to auto typowe.

Wszystko zrobione jest w manetce: gaz, hamulec i biegi. Podobną instalację miałem już w Nissanie Patrolu, a ta w Tomcacie została usprawniona. Tomcat ma lepszą manetkę, lepszy ślizgacz, przełącznik. Musimy jeszcze popracować nad linką gazu, żeby można było dodawać go płynniej. Mamy w planach zastąpienie jej potencjometrem. Tak naprawdę wcześniej taka manualna konstrukcja miała już miejsce, ale była na pewno znacznie mniej zaawansowana.

A jak wrażenia z rajdu?

Rajd był ekstra. Organizacja była doskonała i można to było zobaczyć już od samego początku, nawet na odprawie. Trasy świetnie przygotowane, żadnych pomyłek w roadbooku. Kompleksowa obsługa, dzięki której człowiek nie musiał się niczym przejmować.