

DAKAR 2011

I osa - II osa lae alla Internetist

www.motokross.eu/dakar2011.pdf

DAKARI
MOTOKROSS

See aasta sõideti 9500 km Dakari, maailma suurimat võidusõitu ja spordiüritust Tour de France kõrval, Lõuna-Ameerika pinnal juba kolmandat korda ja kokku Dakarile starditakse 33-ndat korda 1979-st aastast. Sedamööda käis võiduajamine jällegi ka uute reeglite järgi. Reeglite sisu on muuta tsikleid veel aeglasemaks, autosid aga üha kiiremaks iga aastaga, et tekkinud tohutu ~100 km/h kiirusevahe teatud lõikudel nimetada ohutusega tegelemiseks. Kui varasemalt, pea 30a, on seda mootorratastele korraldatud võidusõitu kahe rattalised alati võitnud, siis viimastel aastatel enam mitte. See aasta Elite klassi meestel oli lubatud osaleda vaid 450cc mootorratastega ja erandina võisid privaterid kasutada vaid 690 piirajatega tsikleid, mis järgmisel aastal ka neile enam lubatud ei ole. See fakt andis lootust, et kuskilt hüppab tänavu välja veel viimast korda mõni privaterist Luca Manca.

Tekst: knut-joosep palm / www.ib.ee
Fotod: Maragni M., Red Bull, KLiM

Teine suur muudatus tuli navigeerimises, kus waypoint (GPS'i koordinaatpunkt) ei aktiveeru midu pimedal GPS'il mitte 3 km raadiuses, vaid nüüd 800 m raadiuses ja see nõuab märksa täpsemat navigeerimist ning vähem lõikamist kõigile. Muudatus ei ole tingimata paha, aga vahe kehvasti navigeerivate ja tippude vahel sellelt pinnalt kindlasti oli suurem ning üllatused ja vead olid juba ette aimatavad. Kui waypoint aktiveerub, ilmub ekraanile nool, mis näitab kompassil sõidusuunda. Kuna Dakaril on tegemist navigeerimise ja orienteerumise võistlusega, siis pole siin ka midagi nuriseda - nii see peabki olema ja kui ala seeläbi muutub tehnilisemaks ja enam ajusid nõudvaks, on suund väga hea. Seejuures on üks kogu elu määrav „aga“ - oleks need roadbookid vaid täpsed! See paraku on aga probleem suuremal või väiksemal määral püsivalt. Üks imepisike viga rajameistrilt tähendab sadadele inimestele väga suuri probleeme.

Gigantsel roadbookide koostamist koos trassi valmistamisega alustatakse Dakaril iga aasta juba aprillis. Samas, peale esitsa 20-30 ei navigeerimise ajast sõitjaid, vaid korjavad suure surmaga oma CP'd (kontrollpunktid) kokku ja katsuvad kuidagi ööseks kiirete soones bivouac'i (boks rally raidis) jõuda. Tsiklimeeste trassi eest Dakaril on vastutav musjöö David Castera, tänu kellele on ka see aasta kavas meeldiv edasiareng trassil, mida sai oodatud juba pikka aega ja juba siis kui see sõit käis Aafrikas. Jutt siis paralleeltrassidest. Eelmise aasta oli näha ühte paralleeltrassiga etappi nii, et mootorratast sõitsid eraldi oma rada ja autod oma. Sel aastal oli selliseid etappe planeeritud juba 4 ja see on suur asi lootuses, et see ammu vajalik olnud suund üha enamatel

speacial'itel ehk kiiruskatsetel kasutust leiab. Hea on see sellepärast, et miljonised carbon buggy'd ei tule ohtlikult selga hobby tsiklitele ja teiseks, tsikli trassid on siis ikkagi võimalusel tsikli trassid, mitte veoautodega sõitmise trassid. Ühisele trassile peavad Dakaril paraku ka 1000 hj väga kiired veokad ära mahtuma ja see tähendab motikatele suhteliselt nõuri, väga suure riskiga, põhjakaasiga uhamist nii kaua kui teede peal ollakse ja kõrbesse pole jõutud. Kuigi jah, tasside eraldamise käigus on alati oht ülemaailmse arunatukese üha defitsiitsemaks muutumises, sest trassidega pingestatakse üle, nagu ka see aasta ja juba olid momendid, kus sellised seinad kerkisid ette, et harrastajad (keda on julge enamus) ei suutnud nendest enam üles sõita. Mõnel polnud sellist tehnikat isegi. Sellised olukorrad tekivad kui ühte etappi tehakse kaks või kolm päeva ja rajameistril kaob suutlikkus näha seda ühte päeva võidusõidu tervikosana. Kannatamatud tähelepanuhäirega inimesed, kes on lapsena liiga palju soca-solat joonud, suhkru ja toiduvärvi söönud, hakkavad tihtipeale ühel hetkel enda elu põnevamaks tegema, unustades võidusõitjad ja peamise. See on toonud läbi aastate kuni neli päeva lühendamist juba võistluste käigus, sest raja valmistamise käigus on pingutatud oma ego ja tahtmistega selgelt üle, mõtlemata tervikule ja eelkõige ikkagi sõitjatele, mis kõige tähtsam. Nii juhtus ka sel aastal aga oli juba parem, kui varem. Aprillis algav raja valmistamine võtab aega umbes 2 kuud, siis sõidetakse see kõik uuesti läbi kiirusel umbes 80 km/h, kontrollimaks kõik veel üle. Siiski roadbookid on koht, kus ootaks näha kõige suuremat edasiarengut ja täpsust, kõik ülejäänud on siis juba ise joores peaaegu. 2010 oli suur samm edasi täpsemate

Cap'i või Bearing'i (digi kompassi) näitude lisamisega enamatesse kohtadesse, mis on parim lisainfo sõitjale, mis üldse olla võib. Roadbook on dokument määrab sõitja jaoks võistluse ja tema elukäigu, kõik muu on teisejärguline ja lihtsalt iseseisvalt korraldatav.

Tänavu käime kaasa Dakari võistluse kõik päevad, kus sõitjad ise räägivad teile, mis toimub nende elus selle kahe nädala sees ja pea 10 000 km vältel, millest mõnigi päev on selline, kus mõne mehe elu ei ole tervikuna ka nii sündmusterohke.

Alustame päris ehtsate hyper-inimeste võidusõidu eel aga vestlusest 2010 Dakari võitja Cyril Despres'iga ja KTM orange paavsti ja Dakari meeskonna pealiku Heinz Kinigadner'iga. Edasi suundume juba starti, enne aga räägime veel kiiresti lahti kõige olulisema selle aasta Dakari puhul. Peamine sel aastal on, et jõustus ASO poolt üle öö kehtestatud ülikallis 450 klass. Selle peale Dakarilt üldse lahkuda plaaninud KTM on saabunud tagasi, pärast eelmisel aastal ametliku tehase meeskonnaga mitte osalemist. KTM'ile lisaks on aga saabunud ka mitmeid teisi tootjaid, mis on üks äärmiselt teretulnud nähtus, sest sellega koos on ka kohal täiesti enneolematu konkurents etapivõitudele. 10a on KTM sõitnud iseendaga võidu, mis ei ole olnud küll üldsegi kehv võidusõit, vaid äärmiselt võrdne võidusõit, millist enam ei tule küll kunagi enam ilmselt. Vastukaaluks aga pakub uus formaat lisaks ülikõrgemale hinnale kõvasti konkurentsi ja ebavõrdsust võrreldes kõiki teisi KTM'idega - kellel on maailma ainus 1-silindriline rally 450 mootor ja rally raidi raam selle ümber, mida võita sisuliselt pole võimalik praegustel relvadel, peale muidugi Aprilia. Mis järgmine aasta saab, on aga juba iseasi. Seega see aasta ühe

tootja võidusõidust sai järsku KTM, Aprilia, Sherco, Yamaha, Honda ja BMW võidusõit, kus etapivõidule võis pürgida kogu aeg 7 meest pluss mõni hull no-name privater 700cc'ga. Privaterid väljaspool Elite klassi võivad see aasta veel osaleda piirajatega varustatud 700cc KTM'idel. Sellist võidusõitu ei näe isegi selle aasta AMA 450 SX sarjas, mis on üks kõigieaegade konkurentsitihedamaid kroonijagamisi üldse. Ainus suur tagasilöökk, mis sellesse ülimagusasse võidusõidu gurmeelavini saabus, oli enne Dakari Morocco MM-etapi David Fretignie (2004, 2005 ja 2009 450cc klassi Dakari võitja) rangluu ja ribide purustamine ning selgroo põrutus uue BMW abil. Fretignie, olles enne harjunud pea terve elu Yamahaga sõitma, ei osanud ilmselt isegi oma massiivse kogemuse juures oodata, et asjad nii võivad käia, nagu BMW tsiklid seda teevad. Hiljem Dakari käigus järgnes veel kaks purustatud rangluud BMW tehase meeskonnas, millele eelnes David Knighti Soome Enduro MM'i 1.-se päeva lõpus lennujaama jalutamine aastal 2009, soovitusel BMW meestel selle tsikliga ise sõita, kui julgust ja tervist on. Et nii palju siis PDS ilma lingita tagaamortidest ja väga kehvadest raamidest. Samas peab küll tõdema, et esimest korda oli BMW oma 450 programmi raames pingutanud Dakari eel kohe tõsiselt võrreldes sellega, kuidas BMW'd Moroccos MM'il närviliselt mööda sirget ringi hüppasid nii, et ei saanud mehed seal ei peal istuda ega seista. Nii, et BMW etteaste Dakaril vaatamata tohututele kaotustele oli ikka õõ ja päev võrreldes Moroccos olukorraga. Aga ikkagi oli sellest pingutusest vähe ja tagarattad tulid ka Dakari meestele nõ. selga. PDS amordi kõige hullem omandus tuleb esile olukorras, kui amort on täiesti põhja kompresseritud ja





kuna puuduva progresseeruv link on väljatuleks alati üleliia kiire. Ehk üks väheseid olukordi tsikli peal, kus sõitja on täiesti kaitsetu ja väga suures ohus. KTM'il kulus 10a PDS süsteemi välja arendamisele nii, et tehase teamidel olid ja on väga head PDS raamid-amordid. CCM saavutas 2010 MxGP'l nendega ka märkimiseväärseid tulemusi, et siis minna üle sel aastal lingile ja alustati arendusega otsast peale. Enne rajale sõõstmist annaks kiire ja hästi selge pilti mida maailma suurim spordisündmus ja inimeksistentsi suurim sportlik pingutus tähendab skaalal Dakar, Mount Everest, Tour de France ja Lõunapooluse vallutamine. Kuul käimisega on see kõik võrreldavad vaid meediakajastuse mahus. Mida siis tähendab 2+2 maailma kiiremat off-road tsiklit sõidutada Dakari võidule ehk Marc Coma't ja Cyril Despres'i ja nende kiired varuosad Juan Pedrero ja Ruben Faria.

DAKAR 2011 VÕIDUVALEM:

KTM'i tehase meeskonnatöö tulemuseks oli 2011 Dakariil:

- 10. järjestikuline Dakari võit KTM'ile
- Marc Coma võrdsustas 2011 seisuga Dakari võitutes Cyril Despres'iga - neil mõlemal on neid nüüd kokku 3 ehk seis on jällegi nullis enne 2012 Dakari algust
- 5 etapivõitu Marc Coma'le
- 3 etapivõitu Cyril Despres'ile
- 9500 km läbi Argentiina ja Chile
- kõrgeim punkt rajal 4867m, Andide ületus
- üle 250 km sõideti üle 4000m kõrgusel
- kõrgeim temperatuur 42C varjus Chilecito regioonis
- kõige külmem temperatuur 2C Calama regioonis

KTM tehase meeskond kulutas 4 mehe sõidutamiseks võidule:

- 5 000 kg varuosi, mida transporditi kolme KTM rekkaga.
- 11 700 l diisli ja bensiini kasutati ära kolme hooldusrekka ja kolme hooldusauto poolt (~ \$0,61/l müüakse pea topelt hinnaga välismaalastele mis teeb \$ ~1 liitriks = € ~0.74. Seega 11700x0,74= € 8658 = 135 411 EEK on üks teenindava personali kütusearve enne, kui nad veel töölegi on hakanud üldse.
- 3800 l kütust kallati tsiklitele sisse, mis teeb ~68 l päevas per tsikkel.
- 300 l õlisid.
- Kogu kilomeetraazh kõikide teami sõidukite peale kokku oli 80 000 km (tsiklid, rekkad, autod) 14 päeva jooksul.
- Kulus 60 esimest ratast, 60 tagumist ratast ja 60 kummi, mis kogu kupatusega ka oma hindadega on vähemalt 500 000 EEK.
- 14 päeva jooksul ja 336 tunni vältel ei maganud ükski teami liige rohkem kokku kui 60 tundi. Mis on 4,2h päevas.
- Meeskonna liikmete poolt joodi ära ainuüksi 1400 l vett, mis teeb 100 l päevas, pluss muud joogid, söögid, taastusvahendid.

See kõik kulus siis vaid nelja mehe liigutamiseks 9500 km võrra nii kiiresti, kui seda hetkel 450cc juures on võimalik teha. 450cc tsiklite parim aeg: 51.25.00, Open Quad: 63.49.47, Unlimited autode parim aeg: 45.16.16 ja Unlimited rekkad: 48.28.54. Tegemist on siis liidetud kiiruskatsete aegadega, mille kogusumma peale käibki võidusõit. Ülesõidud ehk Liason'id siinjuures ajaarvestusse ei lähe, mis ei tähenda, et seal jokatada võiks erinevatel tehnilistel ja korralduslikel põhjustel, rääkimata kontrollajast, sinu stardi ajast ja päikese loojumise ajast. 2011 Dakari osaleb 13-ne tootja tsikleid järgnevatel kogustes: KTM 62, Yamaha 44, Honda 33, Aprilia 13, BMW 9, Beta 8, Sherco 4, Jincheng (Yamahad Hiina plönnide nahas) 3, Husaberg 3, Kawasaki 3, Husqvarna 1, Bultaco 1, Rieju 1.

Cyril Despres:

Mitte väga ammu tütre isaks saanud Cyril Despres arendas välja legendaarse KTM 690 Factory Replica ja nüüd siis ka 450 KTM tehasele nii, et julgelt võib öelda, et see tsikkel on paljus ka tema looming suure hulga inimeste kõrval, nagu disainerid, insenerid, tehnikud, materjaliteadlased, managerid, amorditehnikud, sekretärid, logistikud jne.

Kuidas sinu 450 testid läksid?

Ooo see oli midagi enam isegi kui lihtsalt testid! Eelmine nädal oli meil esimene võidusõit 450'ga Morocco Rally'l, mis pakkus suurt rahuldust ja tõi ka meie esimese võidu sellel tsiklil. See oli tõesti super! 1. Cyril Despres, Andorra, KTM, 2. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha, 3. Marc Coma, Spain, KTM)

Seega sa oled 450 rahul?

Jah ei Yes. :) KTM andis meile võimaluse sellel Dakari võidu eest võidelda ja selleks valmistuda, seega me ei saa midagi enam eeldada. See on hetkel parim valik ja võimalus. Me peame sõitma 450'ga, nagu kõik teised võistlejad ja me oleme valmis ja heas vormis, et võita, mis on kõige tähtsam.

Kas uus 450 tsikkel on nüüd parem kui 690?

Raske on öelda, kas ta on parem või halvem. See on uus ja teistsugune väljakutse. Tsikkel on palju kergem kui 690, samas sa pead olema palju agressiivsem ja pead oma sõidustiili muutma. Aeg tiksub ikkagi samamoodi, katsed on samasugused ja aeg, mille me kaotame kiiretel lõikudel, tuleb tagasi teha rasketel lõikudel ja kurvides - sellistes kohtades tuleb lihtsalt lahti hoida. Aga suures plaanis on see uus väljakutse ja ootan väga jaanuari juba.

Seega rohkem motokrossi ja endurot ?

Jaa, rohkem endurot ja treeninguid teravusele. Pean treeninguid ja energia jaotuvust muutma, õppima energiat säästma mujalt, et olla tsikli

peal, kus vaja, veel kiirem ise.

Kas 450 on sirgetel piisavalt stabiilne ?

Kuna see tsikkel baseerub 690 raamil ei ole stabiilsusega probleeme, seega kõik otsused on meil hästi tehtud praegu.

Ega see ratas ei ole liiga kerge võrreldes 690'ga, kasvõi kividel sõitmiseks jne ?

Ei ei ei, stabiilsust on piisavalt praegu ja ta on piisavalt hea, saamaks õige kiirus üles ja sõita üle kivide. Baas on väga hea ja suund rally kontseptsiooni suunas oli parim valik selle asemel, et enduro suunda minna arendusega.

Kuidas düünid tunduvad 450'ga?

Düünid on ka praegu väga head! Arenduses on tehtud kõik õiged otsused, seega tsikkel on igal pool parim, mis ta olla saab. Ainus probleem on sõitja seal otsas, kes peab väga tugev olema :)

Kas 450 on bensiini suhtes aiplam kui 690 ?

Ei ole palju. Meil on natuke vähem kütust kaasas ja vähendasime ka kütuse tarbimist natuke, kuid meil peab jääma ka varu düünide tarbeks või kui me ära eksime, mis on ikkagi võimalik ka.

Kuidas on sul suhe karburaatori ja EFI'ga sellel tsiklil?

See tsikkel on endiselt karburaatoriga, kuna me sõidame sellistes kohtades, nagu Morocco, Arfica, Egiptus või Lõuna-Ameerika, kus me ei saa alati hea kvaliteediga kütet, seega eelistan veel karburaatorit, aga varsti hakkame sõitma EFI'ga.

Kas uus EFI süsteem on piisavalt intelligentne lugemaks erineva kvaliteediga kütuseid ? Eelmine aasta õnnestus sul Dakariil strateegiliselt võitlus bensiiniga kõige paremini küll.

Rally osakond ei tahtnud võtta mingeid riske EFI'iga sel aastal ja kogu tsikli arendus ning uue tsikli ehitamine, kus mootori arenduseks jäi meil vaid paar kuud, oli väga suur katsumus ja meil ei olnud lihtsalt aega kõike EFI poolt valmis testida ja arendada. Tsikkel jookseb praegu karburaatoriga väga hästi ja seeläbi läheme see aasta selliselt lahingusse.

Heinz Kinigadner:

Rääkides Dakarist olid sa väga 450 vastu. Nüüd on sul uus beebi, mis on muutunud ?

Seadused on nüüd nii tehtud, et tippsõitjad võivad sõita 450 ja kui sa tahad võita, tuleb seda mängu mängida ja seda me tegime. Aga sellegi poolest ma ei ole sellega rahul. 90-ndate keskpaigast saadik olen ma võidelnud väga selle eest, et privaterid saaksid võrdsemad tingimused mitte, et tehase meestel suurte rahadega oleks eelkõige vaid hea sõita. Ma olen üritanud palju asju muuta, kasvõi seda, mis puudutab varuosi või varumootoreid. Kui mina alustasin 90-ndatel oli nii, et sa pidid oma mootori registreerima ja sa võisid vaid seda mootorit kasutada. Kui sul olid mootori probleemid, läksid komissari juurde ja ostsid uue, aga ainult siis kui sul seda tõesti vaja oli. Oma teenustega, mida me pakume, üritame natuke seda rida omaette ajada. Kui ma alustasin, oli meid kuskil 80 sõitjat. Siis tõusis sõitjate arv 250-ne peale ja nüüd liigub see number teises suunas juba mõnda aega. Dakar on väga eksklusiivne ja väga rikkaste teamide võidusõit ainult. Need rally tsiklid, mis meil praegu, on valmis saanud on väga, väga palju kallimalt, eriti need veel, millega võita tahetakse. Nende vahel on väga suur erinevus. See ei ole päris see, mida ma oleks tahtnud ja mida ma olen ajanud. Ma olin sellepärast kõigele sellele vastu, aga seda nad tahtsid ja selle nad nüüd said. Meil on valmis oma 450 ja ma usun, et need tsiklid on piisavalt head võitmiseks, ma loodan! Ja ongi kõik.

Kas te võtate kaasa ka rohkem mehhaanikuid seoses 450 suurema töömahuga?

Ei, meeskonna suurus jääb samaks. Me saame praegu oma väga hea

teamiga hakkama.

Kuidas on lood mootoriga, kas see on piisavalt kõva, et vastu pidada? Või läheb igal õhtul kokku-lahti show käima jutu saatel, et jah, see on seesama mootor, mis oli meil esimesel päeval vahel...

Meil olid Pariisis mõned istungid, kus küsiti, kuidas mootorite poolt korraldada. Ma ütlesin, et parim oleks kui iga uus mootori vahetus maksab 10 minti karistust. Siis oleks igaüks mõelnud enne kui mootorit vahetama hakkab. Nüüd on kolm mootorit igaühel lubatud ja tippmehed vahetavad kindlasti miinimum kolm mootorit, mis on täiesti minu arusaamade vastu pikamaa võidusõidust. Pikamaa võidusõidul ma tahaks näha ja esitleda tsiklit, mis on piisavalt hästi tehtud, et ta sõidab selle võidusõidu lõpuni. Mitte nii, et meil on nagu WRC's, kus iga hommik on uus tsikkel, uus mootor vahel. Aga need on reeglid, mida me peame järgima ja seda ma ka teeme. Tipus tuleb võidusõit väga huvitav sellegipoolest, sest erinevus ei ole tipu teamide rataste vahel väga suur üldse. Aga veelkord, see võidusõit ei ole privateridele.

Kas sa oled raami ja mootoriga rahul ja oli piisavalt aega või on sul mõned kahtlused?

Hahhaaaa, küsi seda palun peale sõitu minu käest. Aga praegu ma olen väga rahul, me tegime hea sõidu Moroccos. Enne seda oli meil edukas Tuneesia test, kus sa tapad mõne ajaga iga mootori täiesti ära. Seega ma usun, et me oleme valmis Dakariks ja meie eesmärk on tuua kümnes järjestikuline juubeli võit ära. Selleni on aga veel 10 000 km aega. :)

1. päev

Buenos Aires - Victoria / 377 km.

Rada: Ilma ajavõtuta ülesõit üldkasutatavatel teedel.

Pärast tavapäraselt, maailma suurima tehnilise ülevaatusse tõesti imetlusväärset showd, algas uue aasta saabumist tähistav Dakar, tango saatel, miljoni inimesega (see on maailmas suurimad sündmused, mis Eesti poliit-nishi-spordialade riigis ei ületa uudise künnist, kui vaid siis laipadega, kas või võltsitud kujul) palistatud teedel Buenos Aires't. Starti veeres 183 tsiklit eelmise aasta 151 asemel, mis on aga ikkagi suurusjärgus pea sada meest vähem kui tavaliselt on Aafrikas olnud. Stardis on tänavu võimas 51 eri rahvust ja 13 naist kõikide klasside peale kokku. 33 quadi, 25 asemel, mis olid joonel 2010, kellest esmaspartijaid oli tsiklil 64 ja quadidel 21 ehk enamused quadidest. Joonel oli ka üks enam Dakari starte sooritanud osavõtja - 69 aastane, legendaarse Hino veoka projekti hing, Yoshimasa Sugawara, oma 28 Dakari stardiga. Kogu seda meeletul kiirusel liikuvat võidusõitu käib vaatamas 4 miljonit inimest raja ääres (Olümpia mängudele soovitakse müüa ~ 1 miljoni piletit), rääkimata lugematutest ülekannetest teles, web'is ja print meediast.

Silmapaistavamad kujud stardirivis on veel: #169 Ignacio Chivite, originaal juupidega 2t Bultaco aastast 1968, Dakariil sündinud Hispaania legendaarse tsikli brandi toodang. Teine hull mees rajal on #150 Luis Belaustegui Argentiina ameeriklane, kes sõidab täisvarustuses rally raidi KTM'i EXC 150cc 2t tsikliga, millel vaid 39hj ja maksimum kiiruseks 100-120 km/h heal juhul. Ette ruttavalt võib öelda, et ta lõpetas Dakari, kuigi ta võeti maha 6'ndal Iquique-Arica etapil, sest ta ei jõudnud kontrollaega, hiinedes 12 minutit! Põhjuseks, et ta aitas nii palju teisi inimesi rajal, mitte ei olnud ise aeglane! Luis hull mees aga ei jätnud jonnit, sõitis Dakari lõpuni raja kõrval! Fännid elasid mehele vaatamata katkestamisele raja servas hullumoodi kaasa. Lood Luisist püstitasid online meedia klikirekordeid, tänu tema avatud ja suuremeelsele, tõelise Dakari tsiklimehe suhtumisele ja hingele. Loodame teda näha tagasi peatselt! Täpsustuseks tuleb öelda, et neid 125cc KTM Dakari



Cyril Despres, maailma kiirem inimene kõrbes.

pille on ka varem olnud rajal Aafrikas ja sealgi edukalt. Pikk ülesõit võidusõidu alguses ilma kiiruskatseteta oli hea sisseelamise päev kõigile, sõitjatest kuni teenindava personalini, kelle koormused ja kohustused on sõitjatele sarnaselt täiesti ebamaised. Seega oli võistluse algus väga mõistlikult ja targalt seatud, et kehad harjuksid eesolevate enneolematult pikkade päevadega isegi Dakari kohta. Häda oli aga selles, et 377 km-i läbimist mitteetapina lugemisel tekitati meele segadus sõidupäevade ja etapinumbrite vahel. See aasta ei oodanud õnneks sõitjaid Dakari regioonis ees juba tavapärased üleujutused, mis ei tähendanud, et vihm ja muda platsi ilmuda ei võiks ja rekkadel ei peaks olema kaasas survepesurid, mida Aafrikas iial vaja ei läinud.

2. päev

1. etapp: Victoria - Cordoba / 482 km ülesõit ehk Liaison, 192 km kiiruskatse ehk Special, 222 km ülesõit = 896 km. Autode special 222 km, eraldi speciali trassid.

Rada: Esimene osa kiire, edasi tehnilist nõudlik, jõgede ületused, kitsad trassid. Päeva lõpp enduro stiilis mägedes.

Suurtele 690 väga raske päev, kuna teed olid kruusalibedad, mis läbi esimene 690 oli päeva lõpus alles 16 kohal. Väga sinka-vinka kiired põhjagaasi hüpped libedal kruusakal. Palju jõeületusi. Esimesed päevad väga varajased stardid tsiklimeestele 3.30, 4.20 startidega. Suured km massiivd suhteliselt lihtsa navigatsiooniga on siiski meeste juba mõista andnud, et tegemist on Dakariga. Sünoptikud jälgisid kõik ping-salt ilmaennustusi, sest oli karta, et mägedes tuleb juba vihm selga, mis oli üks kõige halvemaid stsenaariume, sest libedad mäed ei ole kõige parem kava päev otsa kruusal ja kividel kontras sõidetud kummidele, mis päeva lõpu kõige raskemal lõigul niigi enam üldse pidada ei taha. Hilisemad startid ja autod said aga siiski vee kaela kui ülivarajased tsiklimehed sõitsid vihmal veid eest ära. Esimene päev, nagu alati, väga stressirohke ja rabe kõigil. Esimene päev niidab üliinnukaid rapsivaid Hobby mehi kuni esimese nädala lõpuni.

David Casteu tegid head tööd oma ilusa stiiliga, võideldes ennast väga kiirel rajal mööda Rodrigues, Viladoms ja Verhoeven'i tolmust väga kõrge tempoga kuniks kumme jätkus. Vahepeal tõusis Shercol sõitva Casteu kiirus lausa 163 km/h mis on nelja poole kohta ikka väga tubli number kogu selle paakide ja kütuse hunnikuga. Sherco esipiloot sai juba hommikul ehmatavate sündmuste osaliseks. 53 km-l tõmmati Dakari võidupretendent ja endine Cyril Despres teamikaaslane üliaktiivse rahva poolt suures rüsinas kogemata pikali. „Ma ei sõitnud kiiresti ja ma olin keskendunud roadbookile. Kukkumine ei olnud raske, aga see inimene kelle külge ma jäin, oli väga šokeeritud. Helistasin korraldajatele ja politsei aitas kõik ära korraldada kenasti“. Eelmine aasta võitis David esimese etapi. „Ma kaotasin aega, katse oli täpselt sama, mis eelmine aasta, mille ma võitsin. Ma tunnen kuidagi pettununa täna ennast, samas ma sõitsin väga hea rütmiga. Tõusin üles kell 3 öösel, et sõita läbi üle 400 km ülesõit pääsemaks 192 km specialie. Stardis oli kõva stressiks, aga nüüd ma tunnen ennast juba palju paremini“, rääkis selgelt päeva võita soovinud Casteu. 15-ndalt kohalt 6-ndaks ennast väga kiiresti sõitnud Casteu kaotas lõpuks päeva võitnud Fariale -3.46 sek.

Sherco teine sõitja, kiire varuosa Laurent Lazard kukkus esimesel päeval kiirusel 100km/h, lõhkudes ära palju nahka, kuid muidu jäi õnneks terveks. Teisel päeval aga ründas Laurent Lazard'i käiguvahetaja lingiprobleem ning pika päeva lõpuks tuli finiš 160-ndal kohal, kaotusega 1h 48min 07sek. Prantsuse Uruguailasele tähendab see 128-ndat kohta. Sealt oma esisõitjat teenindada saab olema väga keeruline, seega nüüd tuleb tõesti mehel tuld anda ja moraali tõsta, sest muidu läheb rong eest ära ja temast pole mingit tolku meeskonnas. Tase on täna nii kõrge, kus 17 meest võivad võita ning see omakorda tähendab, et kõik varuosad peavad olema esmaklassilised sõitjad, kes taluvad kõva pinget ja sõit sujub veatult. Eelmisel aastal esimesed etapid Casteu tulega võitnud Sherco on oma uue mudeliga tõeliselt head tööd teinud, kuigi valmis sai ratas alles viimasel hetkel, kuid eelmine aasta oli varuosa Ludo Boniard KTM tehase 700cc pillil, kes ka ilusti lõpetas. Tänavu on mehed tõsiselt uude, jällegi vaid carbonist imekerge arendusse juba panustanud. Jääb loota vaid lähiaastatel rally raidi raame enduro raamide asemel

neile prantsuse enduro imeviguritele.

Nagu arvata oli, et see Dakar võidakse otsustada racingu osakonnas läbi karistuste ja reeglite automeestele omaselt, algas show pihta kohe esimesel päeval. Välja jagati hulga karistusi kiiruse ületamiste eest. Nii ka Ruben Faria'lt võeti ära võit 1-minutilise karistusega, mis tuli meele-tu sõiduga 11-ndalt kohalt kuuendaks. Portugallastele sobivad sellised kodused kruusa kontra katsed. Nii on nad juba aastaid esimesi-teisi etappe võitnud 450cc tsiklidel, nii ka seekord. Napilt võitis Ruben Faria 2010 ka viimase etapi Rio suunal sõites, kus hoiti kruusa peal silmakiinni-auk-lahti võideldes iga murdosa eest juba. Saab näha, mis selle aasta finaalstapp meile siin toob. Täpsustuseks, kiirusepiirangud kehtivad Dakari paratamatult läbitavates küldes, kust 200 km/h läbi uhada, porilapakad sirged, jõhker tolm üleval, laste ja loomade vahel, pole just kõige mõistusepärasem tegevus. Probleem aga nende piiranguladega on selles, et pea alati on nad väga lohakalt ja halvasti märgitud, mis läbi hea eesmärk kannab pigem „surmalõksu“ oreooli tsiklimeestele, sest just seal võid sa kaotada sõidu enne kui rajal võidu sõites. 30-50 km/h piirangud on suurim probleem just tsiklimeestele, kes peavad lugema roadbook'i ja sõitma väga kiiresti, erinevalt automeestest, kus üks kirjaoskaja mees teisele kogu aeg kõrva sosistab ja barankavenna mõtlemisest päästab.

Esimese etapi võitis tiitlikaitsja Cyril Despres pärast tema varuosalt, Ruben Faria'lt võidu äravõtmist. See oli Cyril'i 25. etapivõit Dakari. Marc Coma istub aga Cyril'il saba peal üldarvestuse -1.49'ga (-2.35), mis on tema jaoks lihtne tagasi sõita, liiatigi on ta tulnud mõlemad päevad tagant ja sõidutunde 450'l on vähe, nii nagu ka eelmise aasta kolmandal ex-maailmameistril Pal Ullevalseter'l, kes ei suuda saada 450 pidurdusmaid ikka paika. Koht üldtabelis 29. ja kaotus Despres'le -33.24. Viimasel hetkel kätte saadud tehase üks kümnest rattast jõudis Ullevalseter'ni nii, et vaid mõned treening km-d Tsehhis jäidki tema tutvuseks selle tuliuue tsikliga enne starti. Igal juhul Pal ütleb päeva lõpetuseks, et ta tõeliselt igatseb taga oma 690 pilli, mis temal on alati olnud enam vähem täis tehase pill, mitte päris tavaline poe replica.

Ka Coma omab väga vähe treening km-d sellel rattal, sest alles Morocco MM etapil sõitis ta 690-ga kui Despres KTM esisõitjana arendas rattast nii, nagu ta kunagi arendas 690-ne välja 660 järglaseks. Paljud mehed lähevad päevade jooksul siin veel tüki jagu kiiremaks. Samas esimene päev oli tunde pikem kui korraldajad planeerida üldse oskasid ja seda isegi esimestele meestele, mis tekitab hooldusteamides kõva paanikat, et kus nende sõitjad ikkagi on. Näiteks Quinn Cody, Baja võitjast USA superrakett Honda tehase teamis, kelle Iritrack jällegi ei töötanud ja kuskilt polnud võimalik teda ka jälgida, kas katkestas mees oma esimesel Dakari juba esimesel etapil või mis. Aga ei, saabus veel palju üllatusi varuks omav USA hyper titaan oma esimeselt Dakari etapil 13-ndal kohal lausa!

Cyril Despres: „Oleme kahe päevaga teinud 1035 km ilma just väga palju magada saamata, samas pole ka just väga palju kiiruskatseid olnud. Aga Dakari algus on alati selline, ükskõik, kus ta siis toimunud ei oleks. Kiiruskatse, mis me hommikul tegime, oli peaaegu sama, mis eelmisel aastal. Oli väga huvitav seda nüüd 450-ga sõita 690 asemel. Mõistagi 450-l pole seda tippkiirust, aga teisalt saad sa pidurdada hiljem ja kiirendada varem. Kokku teeb enam vähem sama seisu neil radadel siin praegu. Suures pildis suhteliselt selline akadeemiline värk. Tähtis on see, et ma tundsin ennast tsikli peal väga hästi. 200 km-l sain oma tunde juba kätte ja asjad õieti käima. Kui speciali sõitsin mõtlesin isekeskis, et vean kihla, Ruben paneb siin kõvasti. See katse oli väga sarnane sellele pinnasele, mida ta kodus sõidab. Enne starti ma ütlesin talle, et ära võta mingeid riske, lase omas tempos ja tunne rõõmu. Täna teostas selgelt tema sõitjavõimeid ja kindlust uude tsiklisse ja see kõik annab mulle lisakindlust ülejäänud rallyks. Nii, et igati innustav start Dakari!“

Jonah Street, kes sõidab ilma teamikaaslaseta ja see aasta KTM-i asemel imeilusalt GYTR Yamaha'l, sai kätte oma kummid ja rattad suure sebumise ja altkäemaksuga napilt enne uue aasta õhtut. Vastasel juhul

oleks Jonah jäänud tolliputka juurde korruptantidest pättidega Belamori keerama. Esimese päeva hea tulemus tõstis kõvasti USA tippmehe moraali ja sundis jõhkra väljapressijatest varaste tekitatud närvinge tagaplaanile. Ees ootas vägev Dakar. Esimese päeva tänavuse roadbook'i stiiliga kohanemine läks ka väga kenasti ning teadmine, et lihtsad asjad on tegelikult ka lihtsad, oli oluline info algatuseks.

BMW'd liikusid esimesel päeval üllatavalt kiiresti -tsikli arendaja Franz Verhoeven 10-nes ja Portugali kiire, BMW tehase teami Dakari tarbeks sisse toodud Team Bianchi Prata Vodafone'ist, Goncalves, Portugali tüüpi teedel lausa viies. Páris korralik pommihoiatust Dakari võitnud firmalt uue 450 kontseptsiooniga, mis kolli-limpsi sponsorlusega uhkelt kohale oli purjetanud lausa kolme mehega selle aasta Dakari. Palgates viimasel hetkel teravkiire kohaliku, Jose Ze Helio, vigastada saanud Fretignie'd asendama. BMW'l sõidab privaterina ka legendaarne Dakari austraallane Simon Pavey. Nende teamil oli rõõm enne starti ehitada veel ümber oma RMS kitiga (üks odavamaid \$ 2845) varustatud BMW käiguvahetuse süsteem, mis on G450 BMW legendaarne nõrk koht. Hullud mehed need austraallased, kes jõudsid tehnilisse 10 minti enne sulgemist, tänu sellele suurele mootori ümberdisainimise tööle kohalike Argentiina spetsialistide abil.

1-se etapi tulemused:

1. Ruben Faria, Portugal, KTM
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 00:00.29
3. Marc Coma, Spain, KTM - 00:01.15
4. Juan Pedrero, Spain, KTM - 00:02:13
5. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 00:02.18
6. Jonah Street, USA, Yamaha - 00:03.07
7. Francisco Lopez, Chile, Aprilia - 00:03.14
8. Jose Rodrigues, Brazil, BMW - 00:03.23
9. Jordi Viladoms, Spain, Yamaha - 00:04.11
10. Frans Verhoeven, Netherlands, BMW - 00:04.23

3. päev

2. etapp: Cordoba - San Miguel de Tucuman / 440 km ülesõit, 300 km special = 740 km. Autode special 324 km.

Rada: Suund põhja, mägedesse ja metsadesse, palju hüppeid vanal, juba varasemalt sõidetud lõigul.

Ülesõidud esimestel päevadel on 4-5 tunnised mööda sirget uhamised, mis on täiesti maailma mõtetumad km-te lugemised. Asi, mida kunagi Aafrika Dakari sellisel kujul pole olnud, peale Pariisist Morocco piirini jõudmist. Tohutult nüri ja mõtetu pisikese pilli kurnamine ja ime, et need vaid mx jaoks tehtud mootorid sellise auk lahti uhamise üldse 4-5 päeva vastugi peavad. Samas pole ime kui ülesõit on nii karm mõnes kohas, et anna jumal jõudu ja siis avastavad tippmehed, et 100 km on veel ümber posti sõita ja aega on selleks vaid tund, et jõuda specialy starti õigel ajal. Kohale jõudes avastad, kõik vahivad näpp ninas - korraldaja andis 20 minti juurde kõigile, ise seda finišis öeldes, sest mahud olid jälle valesti arvestatud ja sõitjad võtavad seeläbi meeletuid riske. Et nii palju siis ülesõitudest, mis võivad olla tihti olulisemad, kui katse ise ja kus rolli võib mängida ühe prantsuse kolli tavapärane lohakus jällegi. Kogu selle segaduse juures peab olema sinu team see, kes on alati õigel ajal õiges kohas, õige infoga raudkindlad, profid mehed ja naised. Heinz Kinigadner on just üks selline mees, kelle puhul sõitjad võivad kindlad olla, et ta läheb läbi betoonseina, et teha kõik selleks, et team oleks rajal õigel ajal õiges kohas alati vastas. See annab õige sõidukindluse ja suutlikkuse teha hoogu, mis enamusele jääb täiesti arusaamatuks, kuidas see võimalik üldse on. Kuna abistada võivad vaid võistlejaid võistlejad, siis registreeritakse eriti karmid mehhaanikud nii mõneski teamis rekkadega vastavasse võistlusklassi. Ja need mehed

on tõesti kiired ja kindlad selle tohutu tonnaazhi juures, ilma seda üle katuse keeramata, mida paljud suvalised hooldusrekad tihti teevad.

Ruben Faria väga ei muretsenud oma eilse võidu äravõtmise pärast, kuna tema tood on olla seal Cyrili tarbeks. Seega, kas ta oleks oodanud nurga taga

2 minti või startinud tema järgi, vahet tegelikult ei omanud. Rubeni peaüllessane oli nii või teisiti pakkuda Comale kõva lahing, samal ajal kui Cyril tuld annab.

Despres (KTM): „Tänane päev oli 300 km suurslaalomit hüpetega. Väga palju kurve ja väga libe, sarnane suusatamisele (jutt ei ole lauajooksust). Tankimise CP's nägin, et olen pea minuti kiirem kui Coma. Tunne oli hea ja ma otsustasin attackida päeva teises osas. Siiski olin ettevaatlik ja hoolas oma kummide suhtes. Päeva lõpuks olin nad sisuliselt läbi sõitnud. Tähtsaim on leida hea rütm ja õige tunne. Hetkel nõuab kõik see sõitmine tohutut kontsentratsiooni.“

Coma (KTM): „Pikk kiiruskatse, palju sõitmist ja minimaalselt navigeerimist. Nägin täna palju vaeva Ruben Fariast mööda saamisega ja kui ma temast lõpuks mööda sain, oli mu tagumine kumm juba nii läbi, et pidin hakkama väga säästvalt sõitma, et üldse lõpuni saada probleemideta. Lõpus pidingi hoogu maha laskma mõnevõrra.“

Casteu (Sherco) lõhkus minna kui pöörane, olles pea sekundi kõigest kiirem, kuid võttes suuri riske pidi ka äärepealt korduvalt maoli panema, üritades ennast nii hoida ikkagi tiitlimängus. Paraku kõik see rapsimine läks maksma võidu ja -6 sekundit, tuues päeva lõikes kokku kolmanda koha ikkagi, aga üldarvestuses vigade parandus ja kuues koht. Casteu varuosa sai tema eelmise aasta Sherco mudelil, millel uus 2011 mootor, käigukasti probleemide osaliseks. Käigud ei läinud enam sisse ja koht 160. koos miinusega liidrile 1h 48'07". „See oli päev peatükist kurvid ja pöörded. 300 km teid, nagu minu kodus, Tanneron'is. Pikad lõigud pimedate kurvidega, kus sa pead olema enam kui väga keskendunud. See oli ilus päev - tsikkel töötas hästi ja mul oli tõeliselt tore sõita. Tegime eile veel täiendavaid amordi seadistusi. Täna oli vähem inimesi teedel ja oli võimalik attackida. Võtsin tagasi kohti Rodrigues'lt, Viladoms'lt ja Verhoeven'lt, aga see ei olnud lihtne. Dakar on veel väga pikk ja ma ei satu siin liiga elevusse. Sain täna kätte 163 km/h, mis ei ole 450 kohta mitte paha.“

Chaleco Lopez (Aprilia) oli paakide ja tolmuga väga hädas, -7 minutit liidrile. „Alustasin hea tempoga, kuid siis tulid probleemid kütusevoolikutega. Pidin seisma jääma, neid parandama ning kaotasin 10 minutit. Pärast seda sõitsin rahulikumas tempos. Teadsin, et tuleb raske päev, aga ma olen ikkagi veel mängus ja kõik on OK. Loodan, et asjad muutuavad kui jõuame Chili'sse ja ma olen kodu pinnal.“

Rally raidi maailmameister Coma on võitnud sel aastal neli rallit, mis näitab kui heas vormis ta on olnud läbi hooaja stabiilselt. Uus meami manager, uus team. Kadunud tema rattalt on ka Dakari legendaarsemad sponsoreid, Hispaania Repsol, kes toetab nüüd lahkunud Dakari legendaarsema meami manageri Jordy Acarons'ga Honda HRC/Montesa tehase sõitjat Layla Sanzi. 10x triali naiste maailma- ja Euroopa meistrit, kes asus oma unistust Dakari võidust naisete klassis täitma. Seekord Acarons küll mitte ei olnud meami manageri kuskil rekkas tuhisedes, vaid sõitis kaasa terve sõidu, nagu naistega neid sõite sõidetakse va. Annie Seel, kes paneb üksinda alati. Laia on Acaronsile käinud pinda 15-nesest saadik, stiilis palun vii mind Dakari! 10 a hiljem see juhtus, nagu filmis. 48 aastasele Acarons'le võlgneb KTM suure osa oma Dakari edust ja kolm tiitlit nii Roma kui Coma'ga. Dakari legend ise on olnud 4x teisel, 3x kolmandal kohal ja võistelnud 17 korral Dakari! Kes ei mäletaks Cagiva Ducati mootoriga Lucky Strike tsikleid tänaseni, nagu oleks see eile olnud. Acarons on uskumatu Hispaania karakter, kes ütleb, et Dakar on raamat, mida peab igaüks ise lugema ja iial ei tea, mis seal lõpus sind ootab.

Naiste Dakari võit tuli see aasta ilusale hispaanlannale Laia Sanz'le, kes sõidab uskumatult hästi, aga on ka sõitnud motikatega vanusest 4. Kurb on, et viimase aja prügiinfo laviinis ja arrogantsis unustatakse isegi uskumatud haruldus-kangelased nii kiiresti, esiplaanil rüselevad aga võlts „like and hype“ inimesed oma enam kui keskpäraste tegevustega teisi väsitades. Selle vastu saab aga väärtustades inimesi, kes on loonud maailma ilusama poole, mis teeb elu ja ilma niivõrd väärtuslikuks ja põnevaks nagu ta on.

Möödas on ka KTM'i meeste eelmise aasta Pirelli õudus, mis eelmine aasta määras tervikuna 2010 Dakari tulemused ja milline olukord sundis sõitjaid üldse jätkamiseks vahetama isegi salaja lubamatult kumme etappidel, millest tuli suur pahandus Coma'l, kes sellega vahele jäi. Lõpuks sõideti Pirelli sildi all ikkagi osaliselt Michelin'ga, sest kuskil on halva tootearenduse ja tühjade lubaduse jagamises piir ikkagi. Selleks aastaks on Pirelli uusi tooteid arendamas rally raidi valitseja ning standard on tagasi all kõigil, kes võita tahavad. 90-ndate moodi Beiffe siltidega Araid ja Valvoline topsis Castrol MxGP stiilis on vast jäädavalt minevik ikkagi.

Cyriil Despres kaitseb küll tiitlit, kuid sõitis nr 2 all, sest ei soovinud numbrit 1 kanda, kuigi see kuulus talle. Coma sai aga nr 1 avansina kätte enne starti sel aastal. Seda siis selgituseks segadust tekitanud numbrite vahetusele.

Hästi Dakari alustanud BMW meami sõitja Franz Verhoeven sai täna 10 minutit trahvi kiiruseületamise eest ja see on määr, mis sisuliselt lülitab sind suurest mängust välja, sest tase on ikkagi täna ühtlane ja sõidetakse nii kiiresti, et kiirete seas üle 10-ne minutilisi vahesid, peale Despres'i ja Coma, tagasi keegi ei sõida. Trahvid sulle tehakse teatavaks nõ. libisevalt kui üldse ja keegi kodustest seda sulle ei teavita, et selline asi on sinu nime järgi ilmunud netti. Neid andmeid, nagu kõike võistlusega seonduvat, hangib korraldaja GPS'idest. 1-15 km/h on 1 minut iga ületatud km kohta, 16-40 km/h üle, 2 minutit iga ületatud km kohta ja 40 km/h üle on juba 20 minutit + €150, teisel korral 1h + €300 ja kolmas kord, tadaa, kojusõit.

2-se etapi tulemused:

1. Cyril Despres, Andorra, KTM - 03:19.11
2. Marc Coma, Spain, KTM - 1.49
3. David Casteu, France, Sherco - 3.46
4. Francisco Lopez, Chile, Aprilia - 4.06
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 5.42
11. Helder Rodrigues, Yamaha

Üldarvestus pärast 2 etappi:

1. Cyril Despres, Andorra, KTM - 05:17.42
2. Marc Coma, Spain, KTM - 2.35
3. Ruben Faria, Portugal, KTM - 6.13 (Penalty 00:01.00)
4. Francisco Lopez, Chile, Aprilia - 6.51
5. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 9.28

4. päev

3. etapp: San Miguel de Tucuman - San Salvador de Jujuy / 164 km ülesõitu, eraldi trassid tsiklitele 521 km, ülesõit 66 km kokku = 751 km. Autodel special 500 km.

Rada: Kõrbekaljud, kurud ja erosjoonivaod, kõrgused 3378 m, kust laskudes järgneb tihe mets. Põhja-Argentiina, Boliivia piiri läheduses. Kõik uued trassid 2011 Dakariks.

Esimene trassimuudatusega päev seoses tulvadega, mis igal aastal sel ajal ikka selles regioonis on. Tsiklitrassid, mis olid tehtud jõesängidesse, olid muutunud nüüd päris jõgedeks, mis läbi tuli korraldajal jagada välja uued roadbook'd ja teha muudatused rajal. Päeval, mil temperatuurid tõusid juba 39C, eksis Cyril Despres ära juba



11-ndal km-l alustades tagaajamist kohalt 45, samal ajal kui Coma juhtas juba vägesid rivi ees. Aga mitte ainult Cyril ei sõitnud edasi-tagasi ringiratast, vaid ära eksisid ka paljud teised sõitjad, nende hulgas Coma, Verhoeven, Knuiman, Faria ja Chaleco, kes sattusid teisele poole ühte väikest jõge ega saanud tagasi õigele rajale ning kaotasid ka jupi oma aega kõik. Siin meenus Dakari olulisem kultitõde - Dakari ei ole kunagi võitnud kõige kiirem sõitja, vaid see, kellel on kõige vähem probleeme! Omal ajal pani Kari Tianen parimatel liivapäevadel tunniga teisele kohale, sõidu lõpetas aga ikka kopteris, nagu ka Kinigadner tihti peale. Coma asus peale Cyril'i eksimist hommikul kohe sõitu juhtima ja rada puhastama ning võitis see aasta oma esimese etapi 521 km mammutkiiruskatsel maksimaalse kontsentratsiooni säilides. Harva võidavad esimesena alustanud mehed etapi. Cyriil Despres teine, kõva vigade prandus ja hirmsa hoo tegemise tulemusena. Vahe teistega üldtabelis juba ~10 minutit.

Cyriil Despres (KTM): „Mark coma sai mind kätte väga kiiresti. Speciali alguses oli palju sõitjad. Ma olin väga ettevaatlik esimesed 10 km ja peale 11 km panin ikka täiesti mööda. Ma ei kaotanud küll kahte tundi, aga paar päris kallist minutit küll. Lõpuks ma küll suutsin teha natuke hävingukontrolli, lõpetades 20 sekundit Marc'st tagapool. Ta pidi kuskil 2.20 mult ära võtnud olema. Seda pole küll palju, aga ma oleksin parema meelega selle aja endale hoidnud. 169 km tankimisel olin võtnud minuti tagasi ja tunne oli väga hea, otsustasin attackida, aga tagakumm oli juba otsas selleks ajaks.“

Marc Coma (KTM): „See oli tõeliselt autentne Dakari päev - esimeses osas palju navigeerimist ja siis kõvasti sõitu sinna otsa. Ma olen oma positsiooniga praegu rahul igal juhul. Sain natuke võtta edu veel ka Cyril Despres'i navigatsiooniveast. Muidugi on oluline võita spetsiaaleid, aga minu eesmärk on võita see rally praegu pigem.“

Päeva neljas, Olivier Pain (Yamaha), sai 2 minutit eilse kiiruseületamise eest trahvi. Esimese päeva 14. koht, - 6.14 liidrile üldtabelis. Järgmisel päeval aga pandi trahvi juurde noormehele kiiruseületamise eest, kuna ta ei näinud roadbook'i käsitsi keerates, kus tuleb maha lasta hoogu. „Päeva esimene osa oli OK. Suures plaanis ma nautisin ennast tõesti,

et mul olid probleemid roadbook'i automaatse kerijaga. Pidin päev otsa roadbook'i käsitsi nupust kerima, kuna lüüti läks katki. Päeva teises pooleks hakkas paber rebenema ja ma pidin selle parandamiseks kaks korda peatuma, et ma saaks jätkata. Aga vaatamata sellele tsikkel töötas väga hästi ja tunne oli ka väga hea. Ma ei ole väga kaugel liidritest, seega rally lõpetamise perspektiivis heal kohal on minu plaanidega kõik hästi.“

Eelmise aasta 9. mees Olivier Pain oli täna juba neljas! 30 a kutt on sõitnud aastast 2006 Dakari ja lõpetas toona kohe 28.-ndal kohal, 2007 oli Olivier 16. ja juba 2009 World Rally-Raid Champion 450cc klassis. Katkestamine 2009, 7-ndalt kohalt. Mees, kes täna suudab sõita väga kiiresti ja on väga tugev navigeerija, mis on ka tema lemmik teema. Nii hea rally raidi karjääri algus on olnud vähestel kui sellele legendaarsel 9x Dakari võiduga Yamaha France meami sõitjal ja Jordy Villadoms'i (Coma truu ja kiire varuosa aastaid) meami kaaslane.

BMW on ilmselt kõige raskem 450-nestest. Suured sadularaami paagid purustaavad kergelt sadula raame juba mõne etapiga neil, kellel pole Speedbrain'i terviklahendus külge krutitud. Sama probleem on vaevanud enamuse BMW suuri matkatsikleid suurte kohvrite tõttu juba aastaid. Tehase pillidel on kogu kütus sadula all ühes paagis, erinevalt kõigest teistest, kes on jaganud kütuse kas nelja või kolme paaki üle tsikli laiali, mida nüüd kantakse kaasas max 35 l varasema 45 l asemel, sest tankimise max vahed tehti lühemaks juba mitu aastat tagasi, 250 km peale 350 km asemel. BMW kasutab ka 3 cm pikendatud tagakiiget ja Husky juppide ning käsitõuna täiesti ümber teatud mootoreid, eraldi õliradikaid, nagu rally raidis kõik ja spets raame. Nende viimased testid toimusid ka KTM'ga samal ajal Tuneesias nii, et isegi samades hotellides õhtusöögi laua taga istuti koos. KTM omanduses WP varustab mõlemat meami amortidega.

Homsesse Atacama kõrbesse sisenedes, kus algab tõeline Dakar ja on parem kedagi ees hoida navigeerimas, tundub, et Despres on seekord tavapärasel Coma positsioonis ja saab lasta Coma'l tööd teha ees, mida tavaliselt tema on teinud.

Patronelli vendadest vanem ja eelmise Dakari võitnud quadivõitja



katkestas, kuna enne Dakari mõned nädalad murtud jalaluud ei lubanud siiski sõita ja valu muutus väljakannatamatuks. Argentiina hyper staar suutis panna korralikult veel üle kaela ning vigastas veel oma põlve. Püsti ta sõita niikuinii ei saanud juba esimesest päevast.

Helder Rodrigues, kes on sõitnud oodatust aeglasemalt, olles teisel ja kolmandal etapil haige, hakkab uuesti eluvaimu sisse saama ja Yamaha esisõitja näitab kindlasti veel nobedat sõitu peatselt, lootusega poodiumile jõuda.

USA kiire Dakari täht Jonah Street mitmekordne etapivõitja nii Afrikas kui Lõuna-Ameerikas ja mitte väga ameerikalik privater Yamaha GYTR tsikliga rääkis päeva lõpus: „Trass oli natuke servakese peal täna, mitmed väga teravad tagaspöörde kurvid olid kõige kiiremate sirgete lõpus, kus kuhugile minna ei olnud. Enamus kohtades olid küll kurvid roadbook'i märgitud, aga kui sa oma pidurdusmaaga eksisid 50 meetriga, olid asjad väga halvad. Minu 450 tsikkel on natuke liiga aeglane kiiretel lõikudel, mis on minu jaoks probleem, aga ma ei tea, võib olla teised mõtlevad samamoodi. Kindlasti võiks sõita palju kiiremini kohati. Kuna päev oli väga kuum, peatusin 5 x vee tankimiseks, sest ma ei näinud mingit mõtet lasta ennast dehüdratsiooni hilisemal ülesõidul, mis oleks võinud halvasti lõppeda. Millest ma aru ei saa, on see, kuidas need Euroopa vennad nii kiired on selle libeda pinnase peal! Viimased 6 a olen ma üritanud nendes tingimustes kiiremaks saada. Eile oli parim, mida ma libedal olen suutnud saavutada, aga täna ma lihtsalt ei suutnud saada oma asja kokku. Liidrid annavad ikka väga tuld preagu. See on lausa hirmutav kui kiiresti nad lähevad, aga sõit on veel pikk. Me teeme veel tagasi neile.“

Rajal on palju esmakordseid Dakari vendi, aga vanade rikaste meeste asemel on tekkinud see aasta juba üsna palju tõsiselt võetavad sõidumehi, kes sõidavad ka tagareas päris korralikult. Ajad on muutumas 450 klassiga isegi, kuigi see pole loogiline kohati ja katkestamise põhjused ei ole enam kehv vorm või sõiduuskuste ja teadmiste puudumine. Samas on mõistagi palju lihtsalt rikkaid seiklejaid, keda võidusõit ei huvitagi ja kes sõidavad ainult Dakari läbimise peale ja see kindlasti on ka üks väga väga tore seiklus, kui seda ka nii võtta. Samas, et sõidus

püsida ja kõikidesse kontrollaegadesse enamasti 700-800 km päevadel jõuda, tuleb peal hoida ikka isuga ja olla väga heas vormis ning omada eelkõige head teami enda ümber.

Piiriületus Argentiinast Chilikse oli seda aeglasem, mida suurem auto ja hooldusautod jäidki sinna tunduvalt kauemaks kinni kui plaanitud, mis tekitas tõsiseid probleeme sõitjatele, sest ega midagi finišis teha pole kui oodata ja loota, et mehhaanikud, jupid ja kõik vajalik ikka jõuab kuidagi kohale. Abiks on korraldajate käes olev metallkast, varem valge, nüüd hall, kuhu mahutatakse kõik eluks ja hoolduseks esmavajalik, juhaks kui hoolduse auto lastakse üle katuse või kuskile toppama jääb.

3-nda etapi tulemused:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 4:18:55
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 2:21
3. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 3:36
4. Olivier Pain, France, Yamaha - 4:34
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 5:46

Üldarvestus pärast 3 etapp:

1. Cyril Despres, Andorra, KTM - 09:38:58
2. Marc Coma, Spain, KTM - 0:14
3. Ruben Faria, Portugal, KTM - 9:38 (Penalty 00:01.00)
4. Paolo Goncalves, Portugal BMW - 10:43
5. Jose Rodrigues, Brazil, BMW - 16:07

5. päev

4. etapp: San Salvador de Jujuy - Calama / 554 km ülesõit, 207 km special = 761 km. Rada: Andite ületamine Paso de Jama kaudu (at 4800 m), Chile piiri ületus ja Atacama kõrbesse saabumine.

Chili-Argentiina piir ületati Andides 4800 m kõrgusel, mis on Mount Blanci kõrgus Euroopas. See tähendas mõistagi väga külma sõiduolu, probleeme varustusega ja väga vähe hapnikku. Mäehaigus, iiveldus, pearinglus ja paljudel lõppes hapnik. Tsiklitel toitesüsteemis tekkis

aurustuv kütus, mis kuumutas ja tappis õhunäljas mootored, mis jube. Targematel olid hapnik kaasas nii endale kui masinatele ja ka spetsaalne kütus. Kõik see kokku on väga kallis ja korraldajatele täiesti mõlematu tegevus. Mount Blanc'i on näinud kõik, kes lennukiga vähegi Lõuna-Euroopa poole on lennanud ja see on väga kõrge koht inimese jaoks, rääkimata mootoritest. Õnneks oli mägedesse toodud 30 meditsiinibrigaadi kõiki abistama.

Ülivarjane äratus ja start jällegi 3-4 ajal ja päeva soojenduseks enne võidusõitu 554 km Liaison ehk ülesõit ja alla nulli lähedane temperatuur, mis viivad sind maailma kuivemasse kõrbesse õhtuks,... huhhh. Ülesõitudel päris jokatamine, nagu jutuks oli, ei ole plaan, sest ka kiiruskatsele minekuks on kindel ajakava ja kui sa oma stardiajaks kohal ei ole, läheb kell käima ilma sinuta stardijoonel. Kella 13-ks tundsid kõik ennast surmani väsinuna juba, aga siis alles läks lahinguks. Paljud küsivad endalt juba seda klassikalist rally raidi küsimust 100-ndat korda, mida ja miks nad siin teevad. Päev 4 on aga alles käsil ja kõrb on alles tulemas, mis paneb mitmesajaste päevade juures inimese vaimu proovile moel, mida kirjeldada pole võimalik.

Sellel varajasel karmil hommikul saab ka Dakar oma võitja teada. Asjaosalised ise saavad sellest teada aga õhtul hilja alles. Cyril Despres unustab oma soojad kindad aovalges uimasena ning peatub stardikoridoris ja keerab tagasi. Sama reegel, nagu ka Enduros, kehtib ka Rally Raidis stardikoridori kohta - 10 minutit ajatrahvi lisatakse tema üldajale. Väikesed detailid määravad Dakari alati. Ja nii nagu Coma ja Despres sõit käib iga kord selle peale, kes esimesena vea teeb, siis tänavu oli see Cyril, kes tegi vea, mis paneb selle roboti puhul küll imestama. Cyril aktsepteerib karistuse, sest siin pole midagi arutada, viga on teami korralduses, et selline apsakas tuli ja ise oleks pidanud olema ka täpsem. Mõni meeter edasi oleks ta päästnud sellest trahvist.

Rally Mongolia võitnud Jonah Street'1 oli täna suur probleem waypointiga km-l 214, mis oli peidetud tee serval asuvale mäele, kuhu täpselt 00.00 ligi pääseda polnudki võimalik ja mida tema GPS tee pealt sisse ei lugenud, nagu teistel sõitjatel. Kõik sõitjad kasutavad Dakari RTEF'id GPS'e, mida korraldaja sulle kohustuslikus korras rendib koos IRI-Tracki ja Sentinel hoiatus süsteemiga. Jube punt juhtmeid ja värki kohapeal paigaldamiseks, milleks juhised väga kesised.

Jonah oli hommikul CP'i ühes esimesena ja sõitis väga kiiresti top viie aegu, kuni mainitud waypointini, kus närvivapustuse äärel mees kaotas 7 minutit edasi-tagasi tiirutades lootuses, et GPS loeb punkti sisse. Jutuajamised ASO'ga hiljem andsid lootust kaotatud aeg tagasi saada siiski ja ennistamist viiendale kohale. Ette ruttavalt võib öelda, et prantslased saatsid USA'ka hiljem siiski aja tagasaamise koha peal pikalt. USA tugeva oma klubi ja fännide poolt toetatud sõitjal oli tol hetkel muretsemiseks ka põhjust, sest waypoint on Dakari püha kraal ja kui sa mööda sellest paned, siis top 10 saab kohe 6 tundi trahvi ilma tshekita ja ülejäänud Hobby mehed 3 tundi per waypoint. Ja kui neljandast waypointist möödakihutamise käsile võitad, võidki juba peal hoida, kuniks kodumaja kuldnokad paistma hakkavad ehk disklahv. Kena hommikusöök mägedes kõigile sõitjatele kõrgel tipus enne kiiruskatset kõrbe suunal, et jõuda lõpuks kõrbesse päeva viimases otsas kiiruskatset, kus ootavad juba Open rajad liivatrasse. Ühtlasi ilmub välja ka fesh'i tolm.

Francisco Lopez (Aprilia) andis kõva tule eilset kaotust tagasi tehes, aga eksis jälle ja probleemid paakidega. Kiirus oli päeva kiiremate masti oma koduriiki jõudmisel ning päeva teises osas tegi kõvasti kaotust tagasi, olles taga kiirem kui Coma ja Despres. Kokku kolmas. Kehv navigeerija Lopez on avatud trassidel väga kiire ja väga agressiivne mx stiiliga mees. Abiks on ka väga kiire Aprilia, mille kannul on teisel väga raske püsida kui põhjagaasi lõigud tulevad.

Pal Ullevalseter (KTM), eelmise aasta teine, läheb iga päevaga paremaks ja oma tavapärase väga pika mängu strateegiaga tõuseb düünikunnist norrakas ilmselt päev päevalt ja küll see 450 kah lõpuks kätte harjub. Oma 9-ndal Dakari on mees tänaseks 9., olles veel neljandal

etapil 19. üldpositsioonil. Vaid korra on ta olnud 12. ja väljaspool top 10 nende aastate jooksul.

Olivier Pain (Yamaha), täna neljas, aga 10 minutit kiiruse karistust roadbook'i käsitsi kruttimisel tekkinud veast eile liigutas kiire Yamaha mehe 12-ndaks üldarvestuses.

Jordy Villadoms (Yamaha), kes on KTM tehases sõitnud pea terve oma karjääri, on hetkel Yamahaga kehvast läbisaamisest, sest ratas ja uus kubatuur ei taha töötada kuidagi nii, nagu mees sooviks. 12 minutit on kulunud settingute probleemide lahendamisele viimasel paaril päeval. Jääb vaid loota, et jõutakse paremale kompromissile võimalikult kiiresti, sest kiirust sellel mehel on enam kui küll. Kuues eile, täna seitsmes, tõstab aga Jordy tagasi top 10-sse. Ka see aasta pidi Jordy sõitma Marc Coma varuosa, kuid hispaanlane otsustas minna seekord oma teed, ilma lisakohustusteta. Paraku legendaarselt kehva elektrisüsteemiga popp Jaapani mootorratas on kiiret Dakari spetsi igati alt vedanud, nagu ka paljusid teisi.

Ruben Faria (KTM) kord oli täna ära eksida waypointi otsides ning massiivne ajakaotus manööverdas kiire portugallase alles 22-sele kohale päeva lõikes.

Helder Rodrigues oli küll IriTrack'i probleemide tõttu päev otsa kadunud, kuid päeva lõikes 5. (-6,55) ja selgelt on mitmekordne Dakari etapivõitja ja RedBull'i personaalse sponsiga Yamahal päev päevalt üha kiirem. Hommikul oli Helder CP1 10-nes, viimases CP's aga juba 5.

Cyril Despres (KTM) kaotas hommikul 30 sek kuidagi, kuid töötas selle tagasi -16 sek peale päeva lõpuks Coma vastu. „Dakar alati nihutab sinu limiite. Täna oli väga varajane äratus, sõitsime 550 km üle Andide, millest esimene osa kulges viimasel viimasel päeval. Siis aga muutus kogu ümbrus kui jõudsim 200 km specialile kõrbes. See on väga hea näide Lõuna-Ameerika maastiku varieerumisest rally raidi tarbeks. Kiiruskatset oli tempo väga kõrge ja väga fun oli sõita. Avatud raja tingimustes ma nägin läbi tolmu Marc'i kogu aeg enda ees ja me sõitame võidu, kuni finišijooneni, kus vahe jäi vaid 16 sekundit. Hiljem vaatasin protokollist, et ma olen langenud teisele kohale ja liidrist taga 2 sek. See on kuidagi liiga palju number kahtesid ühe päeva kohta! Sellistel, väga erinevat tüüpi pinnastel sõites sa pead kogu aeg oma aju ümber programmeerima, et olla efektiivne. Kõva rada on otsas ja nüüd on kõrb, off-road pinnas, mis läheb soonde ja on pehme. Täna oli ilus algus kõrbeetappidele. Marc sõitis kõva etapi ja meil oli hea võitlus. Sõitsime täna jälle teistel veelgi eest ära.“

David Casteu (Sherco): „Olen üldarvestuses 10., millest on kahju, sest ilma 4 min trahvita oleksin praegu neljas, Chaleco järgi. Täna kiiruskatse pani meid aga tõelise navigeerimisega tegelema. Trassil oli üks waypoint, mis oli tühistatud, aga mina ei teadnud seda. Otsisin seda 2-3 minutit, siis aga saabus Chaleco ehk Hr.Lopez ja lasime koos etapi lõpuni. Katse oli karm ja sõitsin kohati ettevaatamatult. Olen kuulnud, et teised sõitjad on juba vahetanud oma mootoreid. Mul on õnneks veel sama mootor algusest saadik, seega ma olen väga õnnelik. Ma kaotan küll kiiruses Apriliale, aga tsikkel töötab siiski hästi. 4800 m peale tõustes haigeks ma ei jäänud vähemalt, aga saime vihma ja rahet, mis oli päris pöörane juba. Temperatuurid olid alla nulli ja kui me alustasime 4 a.m., siis päeva lõpp oli 17.00! Esiotsa rütm on väga kiire, seal on mõned noored ja uued mehed isegi, mis on vägev. Hetkel on suur liivatorm ja olen varjunud bivouac ja valmistan homset roadbook'i ette. Homme saab kaua magada kah, äratus on kell 6 a.m.“

4-nda etapi tulemused:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 2:04:00
2. Cyril Despres, Andorra - 00:16
3. Francisco Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 2:05
4. Olivier Pain, France, Yamaha - 6:20
5. Helder Rodriguez, Portugal, Yamaha - 6:55
6. Juan Pedrero, Spain, KTM - 7:15

Üldarvestus pärast 4 etappi.

1. Marc Coma, Spain, KTM - 11:43:12
2. Cyril Despres, Andorra - 00:02
3. Francisco Lopez, Chile, Aprilia - 20:12
4. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 25:40

5. Helder Rodriguez, Portugal, Yamaha - 26:02
6. Juan Pedrero, Spain, KTM - 26:23
7. Ruben Faria, Portugal, KTM - 27:07

6. päev

5. etapp: Calama - Iquique / 36 km ülesõit ja 423 km special = 459 km. Rada: segapinnased, kivised trassid viivad düünidesse, alla Iquique suunas. Tegevus käib väga tolmuses Chili kaevanduste sektoris. Päev lõpeb gigantsete düünidega.

Paulo Goncalves (BMW), kes eile oli hädas tehnikaga ja oli 12. päeva lõikes, võttis täna BMW esimese, nende 450 klassi võidu. Kes ei mäleta, siis BMW'l on Dakari võite HPN ehitatud pillidel varasemalt 1981a. GS800R ja 1983a. GS980R Hubert Auriol, 1984a. GS980R ja 1985a. GS980R Gaston Rahier, 1999a. F650RR ja 2000a. F650RR Richard Sainct. 'Chaleco' Lopez -2.18 teine ja hollandlane Verhoeven kolmas -2.19. Kui Portugaallane Goncalves startis hommikul specialile 7.15 ning talle järgnes 2 minutit pärast Lopez, olid samal ajal veel 50 meest eelmise, 4-nda etapi trassil!

Esimesena startinud Coma kukub 8.25 / 80 km märgis. Kukkumine toimus laustalgi, mille all erosiooni pinnas. Selline kombinatsioon on sarnane jääle ja täiesti suvalises kohas sirge peal võib ratas alt ära astuda. Kivi tagaratta all lükkaski Coma'1 tsikli alt nii märkamatu otsetrajektoril, et kui pauk vasaku randme ja jalaga vastu maad käis ja mees püsti sai, tormas Dakari võitja tolmumüüris hoopis teises suunas, täiesti null nähtavuses, kui tsikkel sõitis. Peale mehe mahaviskamist ajas tsikkel ennast veel erosioonikraavist püsti ja sõitis jupi maad teises suunas üksinda. Õnneks avastas barcelonlane oma tsikli asukoha, krapsas kohe tsiklile ja jätkas sõitu mingi ime läbi, kaotades vaid 25 sekundit! Tagant tuli aga juba Despres.

08:40 Coma peatub jälle km 91, lenksud on kõverad ja parem radiks laseb vett läbi, parandustele kulub 8 minutit raja kõrval. Õnneks on enamus Dakari tippmehi kõrge tasemel mehhaanikud, kes suudavad üksinda ka mootoreid keset tühermaad vahetada jne. Tankimise tsoonis jätkab Coma parema radika korgi remonti vedela metalliga.

Päeva finish 459-ndal km-l on 32%-lise kaldega ebareaalset hiigel ergilt, mis võttis enamus meestel kõhedaks. Autod tulid sealt alla julgelt üle 200 km/h hooga. Paljudele jäi see päev aga väga pikaks ja neis düünides käisid üle katuse ka automehed, kes on Dakari sõitnud 29 korda ja seda varem teinud elus vaid korra! Mõned mehed lükkasid oma tsiklid üle joone öösel, olles 15 h olnud rajal.

Olivier Pain (Yamaha), kes pole suurim Lõuna-Ameerika fänn, kuid kõva navigaator ja hea sõitja, kukub raskelt km-te 231-423 vahel, juhatahes sõitu eelnevalt juba 8 CP's. Kukkumisel murtud ranne ja kaotatud pilt tähendab aga katkestamist. Olivier'i teamikaaslasel Viladomsil olid probleemid paakidega ja ta kaotas kütust, mida tal tuli remontida keset katset. Coma peatus Pain'i SOS signaali aktiveerimiseks kui leidis Pain'i tsikli kõrvalt maast, siis saabusid Goncalves ja Pain'i Yamaha teamikaaslane ja Rodrigues. Rally raidi meeste seas on selline lugu, et isegi kui oled juhtimas sõitu ja mäng on sekundites või seal on sinu suurim konkurent, siis alati jäädakse seisma kui keegi on viga saanud. Päeva esimest osa saadab meeletu fesh-fesh'i tolm ja väga ohtlikud nähtamatud ja sügavad erosiooni kraavid on väga kiiretel lõikudel. Lausa ime on, et nii vähe mehi isegi ennast sodiks sõitis täna. Ka autod panid nendesse kuivadesse veesängidesse sisse ega saanud enam sealt välja muudmoodi kui tõmmates. Kogu see talgi stuff on ka väga libe. Rataste alt tõusvad tolmuseinad on ees ja maha ei langegi.

David Casteu kaotas päeva lõpuks liidrile 4h 57'57" - Sherco käigukast andis otsad, vähe sellest, ka roadbook ei töötanud enam. David võttis mootori nii palju lahti, et õnnestus saada sisse esimene käik, et võidelda ebbast kuidagi oma mehhaanikuteni bivouac'i. Just eile pandi tema Shercole peale uus mootor võimalikust kolmest. Alain Duclois Apriliaga võttis Dakari ühe meeldivama mehe endale saba peale ja aitas ta lõpuni. Lopez eksis täna jälle ära. Nagu ikka tema õnneks, leidis ta jälle Cyril Despre ja sai mängu tagasi.

Franz Verhoeven (BMW) oli väga kiire oma 6-käigulisel BMW'l. Hollandlane sõitis tagasi 7 minutit viimase 200 km jooksul, kõva kukumine röövis etapivõidu ja päeva lõikes siiski kolmas koht. Hiljem nihutatud Franz küll neljandaks kui Coma'le anti Pain'i abistamise aeg tagasi, mis on saanud kenaks tavaks enamasti, kuigi see pole kindel kunagi.

Lopez (Aprilia) eksis jälle ära, aga siis leidis Cyril'i ja viskas talle konksu selga, nagu vanasti oli Mr. Meoni see mees, kelle järgi kogunes kuni 10-15 meheline grupp, sest tema liikus ikka ju alati õiges suunas. Polnud haruldane kui mehed ootasid raja ääres teda järgi. Aprilia tsiklid said valmis just enne Dakari ja ei jõudnud isegi Morocco MM-etapi testimisele. Tegemist on aga eelmise aasta kohese edasiarendusega ja kindlasti ühe kõige kiirema ja ainsa kahesilindrilise 450cc tsikliga. Nüüd, Chili pinnal, annab endine mx'er ja väga hull tulistaja Lopez hirmsa tule, nagu eelmine aastagi ja miljonid inimesed raja ääres hulluvad tema pärast Chili lippude lehvides. Tegemist on tõelise selle maakera poole superstaari ja üliinimesega.

Mark Coma: „Mul õnnestus radikas parandada ja sõita edasi enam-vähem probleemideta. Pärast tankimist peatusin Olivier Pain'i juures, kes oli just kukkunud. Ta oli meelemärkuseta ja ma aktiveerisin tema SOS alarmi ja olin temaga, kuni minu „veekandja“ Joan Pedrero saabus. See oli tõeline Dakari päev, kus toimus igasuguseid asju.“

Cyril Despres (KTM): „Ma arvan, et see on parim kõrbenavigatsiooni etapp, mille ma kunagi elus olen teinud – lihtsalt fantastiline, eriti viimased 90 km düüne. Me olime düünides ja üritasime leida 800 m raadiuses waypointe ja see oli nagu nõela otsimine heinakuhjast. 20 punkti tuli leida ja igaühe peale ma röökisin ainult kiivri sees. 5-10-15 minutit meeletut stressi, kas leiad punkti või mitte. 10 punkti nendest olid 90 km sisse düünidesse pandud. Jälgid juhiseid orust orgu ja sa mõtled, et sa ei leia seda mitte kunagi ja kui leiad, siis ohh seda õnnetunnet. Tulin üle finišijoone koos Chaleco'ga ja me mõlemad naersime nagu lapsed elades uuesti läbi seda vägevat kogemust.“

Mulle õeldi täna hommikul 4.30 a.m., et ma sain trahvi. Unustasin oma soojad kindad ja ma läksin tagasi neid võtma ja ma ei näinud, et seal oli stardi tsooni lõputähise post kuskil. Aga paraku jah reeglid on reeglid. Edasi oli 425 km navigatsiooni puhast naudingut, mis laskis mul unustada selle ja aitas mul meenutada uuesti, miks ma sõidan rally raidi üldse. Nii, et unustame selle trahvi praegu, oluline on ennast hästi tunda, seda kõike nautida ja edasi minna.“

David Casteu, kes saabus sisuliselt viimasena etapilt oli löödud mees ja väga väsinud: „Ma tegin just 300 km esimese käiguga 40 km/h, käigukast andis otsad 120 km peal ja päeva lõpetasid 25 km tohutult suured düünid. Pidin pehmetest teiste soontest välja saama, edasi-tagasi mitu korda üritama, et kuidagi sealt üles saada üldse, see oli täiesti meeletu. Kurb on, sest me eile just vahetasime mootori, aga on nagu on... Me tegime nii palju teste sellele käigukastile. Probleem on selles, et me peame vahetama mootori täna õhtul uuesti, teist korda ja meil on vaid üks mootor alles. Kui ma aga pean vahetama neljandat korda, tuleb mul võtta vastu veel 40 min karistusaeg selle eest. Selline on meie seis täna, aga ma olen ikkagi siin, ma lõpetasin selle etapi ja ma alustan homme uuesti algusest ja üritan ennast ette välja sõita jälle.“



Marc Coma selle aasta ülessanne oli masiivne: uus, tsikkel ja kubatuur, uus teami manager, uued sponsorid. Lahkunud olid nii Accarons kui Repsol.

Dakari reeglid näevad ette mootorite suhtes järgmist:

Standard karter markeeritakse tehnilises ülevaatuses. Märgistuse kaotamine tähendab karistusi kuni diskvalifitseerimiseni.

Mootori ettevalmistus on vaba va. karteri pooled, need peavad olema rangelt tootja originaalid.

Top end'i remont on vaba kogu võistluse käigus. Iga karterisse sisene mine loetakse mootori vahetuseks. Lubatud on kaks mootori vahetust, mis tähendab kokku kolme mootorit sellega, mis on mootorrattal vahel võistluste alguses. Mootori B asendamine juba mahavõetud mootoriga A tähendab sama kui mootori C kasutusele võtmine.

Helder Rodrigues (Yamaha): „Ma nägin, Pain oli kukkunud ja Marc Coma oli juba tema juures, pidasin ikkagi kinni, et olla kindel kas kõik on OK, kuna see on kõik palju olulisem kui kõik see ülejäänud tegevus. Õnneks ei olnud midagi hullemat juhtunud kui juhtus. Jätkasime võistlust, kuid pean tunnistama, et väga raske oli keskenduda uuesti ja saada õigesse rütmi. Oleksin võinud sõita paremini, aga homme me jätkame Atacama kõrbes juba ja see on minu lemmik maastik ja pinnas – loodan, et suudan võidelda siin juba poodiumikohtade eest.“

5. etapp:

1. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 5:12:23
 2. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 2:18
 3. Frans Verhoeven, Belgium, BMW - 2:19
 4. Marc Coma, Spain, KTM - 3:58
- Coma tõsteti hiljem kolmandaks, kui arvestati maha aeg, mis kulus vigastada saanud Olivier Pain abistamiseks
5. Cyril Despres, Andorra - 4:40
 7. Ruben Faria, Portugal, KTM - 12:05
 9. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 17:01
 10. Juan Pedrero, Spain, KTM - 17:36

Üldarvestus pärast 5 etappi:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 16:59:33
2. Cyril Despres, Andorra - 10:14
3. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 21:42
4. Paolo Goncalves, Portugal, BMW - 25:40
5. Helder Rodriguez, Portugal, Yamaha - 32:05
6. Ruben Faria, Portugal, KTM - 35:14
7. Juan Pedrero, Spain, KTM - 40:01

7. päev

6. etapp: Iquique - Arica / 38 km ülesõit, 456 km special ja 228 km ülesõit = 722 km. Rada: Põhja-Peruu piiril düünid ja Fesh-fesh LA nimega Guadal trassid.

Viimane päev enne ainsat puhkepäeva ja kindel on, et selle päeva point on, nagu alati, nii palju mehi nokki lüüa kui vähegi võimalik. 722 km düüne teeb seda kindlasti ja suur enamus selle päeva sees finishit ei näe kindlasti.

Päeva võit läks portugallastele, kes liivas alati kiiresti liiguvad ja kes viimasel 10-nel aastal on muutunud Dakari üheks domineerivamaks jõuks prantslaste kõrval. Võit võeti küll Ruben Farialt ära ja anti Helder Rodrigues'le, sest Faria lahkus tankimisel neutralisatsiooni tsoonist liiga vara. Tankimisel tsoonis iga 250 km tagant kehtib nimelt reegel, et kell läheb kinni ja sul on aega 15 minutit tankida, süüa, korrastada mida vaja. Faria lasi kolm paaki täis ja pani kohe jugama. Tankija veel üritas talle viibata, et iuuu, stop-stop, vaata oma aega, aga hilja - välkkiire portugallane oli nii kõva laksu peal see päev, et kõrvus ainult hormoonid ja veri kohisesid, mistõttu läks tal 6 min varem minemapühkimine kalliks maksma. Ja juba teine etapivõit võetakse mehelt ära see aasta, kes on viimased neli aastat iga aasta vähemalt ühe etapi võitnud. Seega tänase etapi võitis 50 sek hiljem lõpetanud Helder Rodrigues TMN teami Red Bull tehase Yamahal, tõustes neljandaks juba 5,23 kaugusele Lopez'ist. Teine Cyril Despres 3'45, kes suutis üle 10 min vahet Coma'ga vähendada 8'48 peale. Kõva töö!



Marc Coma on üks kahest maailma kiiremast navigeerijast.

Tõelist pörgupäeva töötav päev aglas aga kohe draamadega. Esimesena startinud Goncalves eksis ära kõigepealt täiesti, sest polnud jälgi, mida ajada. Siis ühines temaga Verhoeven, kes tuli kohe tagant, võttis ta kinni ja üritas portugallasega koos sõita.

Siis algasid elektriprobleemid läbi terve päeva, kuni lõpuks pill seiskus täielikult 40 km enne finishit - häving 7h! Aga kohale ta võitles. Jose Helio Gonçalves Rodrigues Filho ehk Ze Helio (BMW) kukkus 55-l km-l ja Fretignie asendussõitja purustas oma rangluu. 5x Rally Sertoes võtja 2009 Dakar 12 lennunduse huviline Evertsi fännist kiire ja terav kutt pidi lõpetama oma Dakari seekord Chili kõrbes. Palju imetlust tekitanud noor BMW tehase uus poiss sõitis ilmselgelt liiga kiiresti, mida ikka kipub juhtuma kui hästi läheb juba. Aga rally raidi võti on kannatus ja tark planeerimine hullu panna sadu või tuhandeid km-eid pole võimalik, kuigi on mõned erandid, kes on mingi kes-teab-mis-lepingu-alusel-jumalaga seda suutnud mõne korra. Kiiresti sõitmiseks on aga vajalik täiesti punkt täpne raam ja amort just äärmuslikes oludes olukorra päästmiseks. Kui 690 oli natuke oma lähenemist soovitav tsikkel, siis 450 vesioon selle raami peale ehitatud, on palju neutraalsem selles kombinatsioonis, võib küll kindlasti väita.

Kui õne jumalanna oli Bavaria meestega arved ära klaaritud, võeti ette Cyril Despres, kellel peale tankimist tuli tsiklile sisse vibra ja vända laager hakkas tegema draakoni häält. Mees pidi võtma rahulikult, et jõuda omadega finishini ja mingi ime läbi püsis see KTM uus rally raidi mootor isegi koos. Homme Rest Day ja mootori vahetus nii, et ikka väga on vedanud praegu Depres'il. Samas on mootorid ja pead hävinud kiiremini kui arvata osati siiski. Sõidu teine pool saab olema tõsine hiilimine ja passimine ning mootorite säästmine, sest paljudel läheb Rest Day'l vahele juba kolmas mootor! Mida teevad M-klassi mehed, mis on eraldi klass neile, kes sõidavad ilma igasuguse abita peale metallkasti korraldajate käes, ei kujuta isegi lihtsalt ette.

Cyril Despres: „Tundsin ennast hästi tsiklil hommikul, kiiresti võtsin

kinni Marc'i kuskil 45 km märgis. Ta ei attackinud väga kõvasti ja valmistasin temast mööduma kui saabus Chaleco (Lopez) ja parkis end meie vahele. See asjaolu tegi möödumise oluliselt keerulisemaks ja asi lõppes sellega, et jäin kinni nende tolmu sisse, kuni saabus erg km-l 240. Tegemist oli ülisuure tõusuga ja me kõik kolm jäime sinna toppama. Sain siiski sellest kiiremini ümber kui teised ja jõudsin kenasti waypointi. Peale seda andsin hooga pea lõpuni, mil Rodrigues minuga liitus. Hetkel oleme bivouac'is, homme on puhkepäev enne rünnakuid teisel võistlusnädalal, mis toob meid tagasi Buenos Aires'sse.“

Päeva ja rally tõusja David Casteu alustas 60-ndalt kohalt täna hommikul. Pannes mängu kogu oma kogemuse ja talendi, pressis ta välja 14-nda koha, kaotusega liidrile -22'44. Kokku on David Casteu nüüd 43-ndal kohal, kaotusega 5h 41'43" Marc Coma'le. Täiesti hullumeelne mees ja uskumatu tahtejõud, mis paraku aga alles pannakse õieti proovile, vaatamata kõigele toimunule juba! Kõige raskemad päevad rallyl on aga alles ees, vaatamata sellele, et järelejäänud meestest vähemalt neljandik jäi sellelt etapilt ööseks kõrbesse juba. Jonah Street (Yamaha) sai ka täna ebaõnne osaliseks, nimelt tuli ära tema tsikli sadul 110 km enne speciali lõppu. Jällegi pisiasi nõ., aga rally ratastel on seal all kogu elekter ja pärast meeleheitlikke üritusi ära kulunud sadula kinnitust kuidagi asendada, tuli Jonah'il võtta sadula küljest ära oma ajakaart ja visata sadul minema. Natuke pärast seda andis otsad suur osa elektrist, kadus Iritrack ja oli oht CDI probleemideks. Õnneks kõik kuidagi edenes ja lahenes. Aga 100 km 2-3 meetristelt seinadelt alla hüppamist ja vana merepõhi olid karm katsumus kordagi puhkamata. Viimasel hetkel oktoobris Yamaha peale istumine oli selle asja hind.

„Etapp algas hästi, Pal Ullevalseter, norrakas, võttis mind kinni düünides ja me tegime vahetustega tööd ja nii saime päris head navigatsiooni sektionid tehtud. See on tõeliselt kõva õlg-õla värk kui sa saad arvestada teise sõitjaga. Saad natukenegi puhata ja keskenduda ohtlikele kohtadele nii, et aju kokku ei jookse täiesti. Vahetasime nii umbes neli korda.

Lased kõrvale ja teine mees võtab kohe üle. Kui sa neil saba peal istud ja ise üldse tööd ei tee, saavad nad jube kurjaks. Ma läheks ise ka närvi kui keegi mul 400 km saba peal istuks ja mitte gramm ka tööd ei paneks enda poolt mängu. Nii on palju lihtsam ju järgi sõita lihtsalt ilma navigeerimata.“ Omalt poolt võib kinnitada siin, et see tunne, mida Jonah jagas, on üks kõige kõvemad tundeid üldse ja need mehed, kellega nii on sõidetud, jäävad elu lõpuni meelde. Eile tegid sellist sõitu Cyril ja Lopez.

Mark Coma jõudis Arica surfi küll neljandaja ja nii nagu kõik teamikaaslastel ütles ka tema, et päev oli karm ja kui sellised mehed nii ütlevad, on lood tõesti halvad. „See oli väga raske etapp - algas düünidega, siis kuni 200 km punktini väga keeruline navigatsioon. Väga piirav etapp oli, kus oli väga raske kuidagi mingit edu saada või lahti hoida. Siis tuli veel meeletu fesh-fesh'i löik kõigele otsa. See oli tõesti raske etapp.“

6. etapp:

1. Ruben Faria, Portugal, KTM - 5:35:27
2. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 00:50
3. Cyril Despres, Andorra, KTM - 3:54
4. Marc Coma, Spain, KTM - 5:20
5. Stefan Svitko, Slovakia, KTM - 8:07

Üldarvestus peale 6 etappi:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 22:40:20
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 8:48
3. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 22:12
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 27:35
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 29:54
9. Juan Pedrero, Spain, KTM - 01:02:23
10. Stefan Svitko, Slovakia, KTM - 01:09:20
11. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 01:27:05

8. päev

The Rest Day.

Rest Day on päev, mida Dakari oodatakse. See päev poolitab rally ja selleks ajaks on enamus mehi enamasti maha raputatud. Viimane etapp võttis endaga ka 20 meest ja tsiklite klassis on alles jäänud 185 mehest tervelt 125 väga kõva meest. Paljud neist jõuavad Arica'sse alles paari päeva lõikes ehk lähevad napilt otse 7-ndale etapile, mis viib nad tagasi läbi samade düünide uuesti 819 km! Seeläbi tuli eel olevat 7-ndat etappi ka lühendada kuna julgelt 90% mehi oli viidud viimase piirini. Aga pool Dakari on alles ees! Rest Day on tavaliselt olnud mootorite vahetuse päev, kui sõideti päris Dakari mootoritega. Ja see oli täiesti piisav. Hetkeseis näitab seda, et paljudel on mootorid juba otsas enne kui Rest Day kättegi jõudis...

David Casteu selle asemel, et ennast välja magada topelt raskest nädalast aga omas prantslane juba plaani: „Ärkame 4.15 a.m. ja katsume selgeks saada, kas see käigukast töötab. Kuidagi see mootor vibreeris imelikult düünides, mis teeb mind väga murelikuks.“

Cyril Despres: „Meil on nüüd puhkepäev, mis märgib rally keskpunkti. Mehhaanikud on hõivatud tsiklite ümberladumisega teiseks võistlusnädalaks. Sportlikust vaatevinklist esimene nädal oli väga positiivne. Tempo on olnud kõrge kohe algusest ja meil on olnud mõned väga head etapid. Ma olen rahul sellega, kuidas ma olen sõitnud. Hea on see, et mul ei ole olnud ühtegi suuremat kukkumist ja ma ei kanna praegu endaga ühtegi vigastust, minu navigeerimine on olnud täpne ja minu kiirus on hea olnud. Meeskond töötab meil ka väga hästi ja Ruben on teinud super töö. Raja kõrvalt teeb meelehämi 10 min ajatrahv. Paneb nõrdima hävida detaili pärast reegliraamatus, aga noh see on ka osa rally-raidist ja mul tuleb seda aktsepteerida. 8'48 liidrist taga annab siiski veel kõik võimalused. Ma ootan innuga väga rasket rally teist nädalat, mis annab

mulle võimaluse aega tagasi sõita.“

Marcel Bulten, mees kes vastutab Baja 1000 võtja Quinn Cody Honda tehase tsikli eest: „Aastal 2009 oli meil probleeme ketijuhitidega, 2010 olid meil kütuseprobleemid, nagu kõigil, aga see aasta on meil tundub, et kõik hästi. Uus tagapaak töötab, aga me teeme veel täiendavaid muudatusi peale Dakari. Peame Quinn'i jaks peale paneme natuke suurema esimese paagi. Nagu sa näed, hoiab ta kõvasti peal, et jõuda ikka ettepoole. Quinn kasutab palju rohkem kumme ja piduriklotse, kui teised kuid ta ei tee mootorile haiget. Esimesel päeval oli meil metsikult tööd, aga pärast seda on kõik sujuvalt läinud. Rest Day'l vahetasime mootori igaks juhuks, ketid, hammakad - kõik, mis kulub.“

Titaani mõõtu füüsilises vormis Quinn Cody on Baja superlegend, Johnny Campbell'i protezhee ja teamikaaslane. Selle mehe väga kiire esma Dakar on pannud kõiki pead pöörama. Hondal pole Dakari midagi kiiret olnud, va. aastatel '86-'89 Honda NXR800V. 34-liitrine tagapaak tundub küll natuke liiga suur ja raske Reigeri tagaamordile ning nii kiirele mehele, aga küll juba lähiaastatel näeme me JCR ja Honda Europe HRC koostöös tsiklit, mis teeb poodiumi hoogu püsivalt. JCR Baja teamis on kindlasti maailma kõvemad CRF450X spetsialistid, teemal kuidas ehitada maailma kiiremaid 450 off-road tsikleid. See on päris surmav kokteil HRC'ga koostöös. Arvestades Quinn Cody rahu ja isikuomadusi, võib see mees tulla küll Dakari poodiumile viie aasta lõikes. Hetkel Quinn Cody on üldarvestuses 12-ndal kohal, -01:34:31 Mark Coma'le üldkiiruskatsete ajaga 24:14:51, Coma 22.40.20 vastu.

ASO orgunnis paljudele puhkepäeva puhul jõhkra toidumürgituse, mis sundis paljusid sõitjaid sõitma olukorras, mis muutub juba kirjeldamatuks agooniaks sh kõrgemal 38-ndal kohal naist, Dakari printsessi Annie Seel'i Rootsist.



Jonah Street'i istus see aasta KTM'ilt sellisele ilusale Yamahale

Dakar '11 võidusõit järgneb internetis aadressil:
www.motokross.eu/dakar2011.pdf
 või
www.ib.ee/dakar2011.pdf

DAKAR 2011

II osa - I osa ajakirjas Motokross

www.motokross.eu/dakar2011.pdf

AJAKIRI **MOTOKROSS**

Tekst & design: knut-joosep palm / www.ib.ee

Fotod: Maragni M., Speedbrain, Red Bull, Honda, KLIM, Natacha Pisarenko, Sherco, Yamaha, KTM, BMW, Aprilia / Gifol

Thank You all the riders, teams, photographers and everybody who helped to put this marathon article together!



9 päev

7 etapp: Arica - Antofagasta / 208 km ülesõitu, 631 km special = 839km planeeritud pikim päev tühistati ja asendati „lühikese päevaga“ 275km.

Rada: Teine etapp Vaikse Ookeani ranniku kõrbes. Kestvuskrossi stiilis 40 km ja siis düünid, mis panevad proovile sõitjate oskused ja füüsilise vormi. Meeletu Fesh-Fesh'i tolm.

Tänane katse lühendati, kuna sõitjad olid nii läbi ja osad jõudsid alles kohale napilt enne tänast starti. ASO tuli sõitjatele ja teamidele vastu, et mitte kaotada kõiki peale tehase meeste lühendati päeva 275km peale. See otsus oli tegelikult kergendus ka planeedi hüper atleetitele. Rolli mängis ka suur ASO kõõgist vallandanud toidumürgituste laine üle terve bivouac'i, kus osad inimesed tuli viia ära juba haiglasse kopteritega sh ka BMW automeeste meeskonda. Ees ootas väga raske nädal, kus korraldaja plaanib alles öieti nõ. kõigil kurikaga kõik hambad suust välja lüüa. 4.30 a.m. läheb start rally raskematesse düünidesse, kus ees ootas väga palju kaevamist kõigile ja võistlus kaotab enamusele ühel hetkel igasuguse tähtsuse. Targemad hoiavad kokku, sest võidusõit ei oma tähtsust ja üritatakse päeva läbida vaid km km haaval. See on tõeline Dakari sõprus ka kamraadlus, maha ei jäeta kedagi. Profid üritavad aga võimalikult rasketes oludes tekitada enda aja kontole suurimat võitu, mis võimalik. Lopez keda käis eile ka Chili president vaatamas on tules! 6 etapi võit

võeti talt ära kui Goncalves sai tagasi aja Pain'i aitamise eest, hull põhja kaasi Chilikas üritab täna uuesti düünides, mida ta hästi tunneb. Keset etappi kaotab ta ühe summuti kuid see ei takista teda udupeenel V-twin 450 etappi võitmast! Coma rajal kinni võtnud ja selja taha jätnud Chaleco navigeerimine ka paraneb vaikselt. Kõrbes navigeerimine open pinnasel on hoopis teine tera, kui kuskil võsavahel kaardil tee peal järke ajada. Dakari mehed teevad seda aga paberil juhiste järgi mitte GPS'i abil noolt jälgides, mis ise juba on väga raske, kui kiiresti liikuda plaanid. Huh huhh karmid karmid mehed! Samas tuleb tõdeda, et Chili düünid on kohati palju paremin sõidetavad, kui Aafrika Tunesia või Mali talgis, kus tõesti kaob igasugune loogika nagu oleks tsikliga vette visatud, kus pead ulpima 800km kaugusele. Chili düünid on kohati ka kõvemad ja liiva terad on suuremad, mis õppinud meestel teeb sõidu päris nauditavaks kuigi seinad on hirmsad. Lopez võitleb poodiumi eest Faria ja Helder vastu - 18'27 peale vähenenud aeg Coma vastu on väga tubli tulemus. Raja ääres olev rahvas on hullumas sõna otses mõttes skandeerides vaid, külmetus haigusest üle saanud kangelase nime - Cha-le-co Chale-co nagu teada seal kutsutakse. Chili lipud lehvivad kõikjal.

Cyril teisel kohal on täiesti sillas päevast, et mitte öelda lausa eufooriiline. Düüni navigeerimise absoluutne maailma tipp on oma sõna öelnud. Tõesti ainus, kes temast mööda sellistes oludes võib saada oli Lopez keda tunneb alati jälgedest ära, sest sellist sammast pole kellegil taga nagu sellell hullul Chili mehel. Cyril võtab aega tagasi Coma vastu jõudes -7'24 kaugusele, 1'30 tagasi võetud jälle. Motivatsiooni tõuseb. Ilma

karistuse tahtaks Cyril rallyt nelja minutiga praegu.

„Järjekodne special, mis oli super fun sõit, üks parimaid motokross tüüpi etappe minu terves elus. Sain Helderi kätte kuskil km 90 ja jäin tema taha tolmu kinni kuni me jõudsim km 148. Pärast tankimise CP'd läksime eraldi rajale quadidest ja autodest, mis viis meid läbi tervest reast orgudest ja kitse ratadelt. Mõned tõusud ja laskumised oli ikka väga järsud – see oli täpelt nagu Erzbergil kohati – ma ei suutnud ära imestada kuidas Christian Califano sealt läbi tuleb (#67 prantsuse üli kuuluse jöhker kapp rugby staar Cyrili hea sõber kes on sõitnud nüüd paar Dakari kaasa 690nega nii oma rõõmuks). Täiesti fantastiline päev väga ilus etapp ja super sõit ja minu tulemus oli ka korralik. Rest Day mõjus hästi nii mehele, kui masinale igal juhul.“

Ruben Faria töötab oma kiirusega Marc Coma vastu palju tal jaksu vähegi on. Tehnilisel Atacama etapi kohta ütleb Bracelona mees Coma - tore aaaga nõudlik. „Esimene sõidu osa olid kannatamine, kuna olin Ruben Faria taga ja, kus seal oli tolmune ja mõõduka väga keeruline. Aga viimases düünide osas sain oma hoogu lasta“. Pärast ülendvat etappi räägib päikesepoiss, „kogu minu elu keerleb Dakari ümber – olema valmis selleks, töötades vaid selleks päeva päeva järgi, et olla tipp tasemel ja võimalusel Dakari võita. Ma olen tõeliselt uhke Dakari pere liikmeks olemise üle!“.

BMW mehed hüppasid punkti, Verhoeven (lõpetas 9) hollandi liiva kunni ja Goncalves (lõpetas 7) Portugali liiva kunn. Töötatakse teemis nagu rasketel etappidel on tihti kombeks lisaks suured saksa tehnika problee-

mid 6 etapil sunnivad ettevaatlikkusele. Verhoeven: "See oli väga rakke etapp. Algas oli väga hea, Paulo, kes startis minut hiljem sai mind peatselt kätte ja me sõitme koos mõnda aega ja see oli vägev. Hiljem panin mingisse soonde, kus oli Fesh Fesh ja täiega seal veel kivisse. Jäin terveks õnneks, ütlesin Paulo'le anna tuld üksi edasi. Tolm oli brutaalne, mis pugus igale poole. Kiiver seest täis, silmad huhh. Kuna kõiki vaevasid aga samad probleemid suutsin palju aega tagasi teha sõiduga siiski“.

Pal Ullevalsetter paneb üksi kõva hooga riske võtmata, sest düünid on ex-ilmameistrile trump ala ja lootus tõusta on siin suur. Öhtuks 7 koht. „Etapp oli pigem hea mulle. Hakkan 450 tsikliga ära harjuma lõpuks. Oskan selle uue tsikliga manööverdada ja ümber käia nüüd juba palju paremini ja kiiremini. Tunne läheb iga päevaga paremaks. Ma tean küll, et võita ma seda võistlust enam ei saa. Mõni päev tagasi oli mul vaid soov top 10'nes lõpetada. Nüüd on see käes. Pean nüüd siit edasi ronima, sõit on veel pikk.“

"Ridade vahel" panevad aga hullu kaks Slovakkia Dakari meest oma privater pilliga kiirem nendest 690'ga Stefan Svitko. Nagu oli teada, et see on viimane aasta, kui mõni privater võib nii esile kerikda kasutades ära toimivaid KTM 690 tsikleid. Teine kiire vend Slovakiast on Ivan Jakes Yamahal peal - sõidetakse tõesti kiiresti aga natuke hirmutavalt

... Stefan Svitko oli tänasel raskel etapil üks sõites 6, üldarvestuse 8's! 2010 lõpetas mees 13'nendana. Paraku aga mõlemad katkestavad, homme ja ülehomme.

Seismendal kohal üldtabelis olev Jonah Street asus hommikul Arica'st lahingusse kuid kell 9.45 km 149 tuli tal seisma jääda täieliku elektrikatkestuse tõttu. Päev lõppes 53 kohal - 1.30.54 Comale, üldarvestuse seis on nüüd koht 14 - 02:24:48. Puhkepäeval algosaks võetud ratas oli pantud kokku inimliku veatõttu nii, et kõik juhtmed ei olnud kinnitatud korralikult ja need sulasid paakide all väljalaske peale ära. Vea otsimiseks kulus tund kuniks Jonah leidis vea, ühendas uuest juhtme ja sai pili käima. Vaatamata sellele oli kogu elektroonika maas, töötas vaid ose aku toitel GPS. Käsitsi roadbooki keerates ja sealt vaid ohtlike kohti vaadates lasi USA kangelane ettesõidetud jäljes lõpuni. Vähesed kogemused Yamahaga, mis on hispaanlaste rally tipp spetside poolt ehitatud andis tunda, kõik ei ole veel päris käpas tunnistab Jonah. Spanjardite rally kit on küll väga kerge kaaludes vaid 14kg. „Hispaanlased küll väga aitavad meid aga ikkagi on väike keelebarjäär ja on vaja rohkem kogemusi. Oleme oma mehaanikuga koos olnud 6a ja võistelnud üle maailma 6 kontinendil. Me oleme teinud koos kokku 75 Dakari etappi, mis on umbes 40 750 km, see on esimene kord, kui ta on teinud vea. Mul on temast väga kahju, sest ta üritab ennast ilmselt praegu ära tappa. Mul on süümeikas meie sponsorite ees, sest meil edenes juba päris hästi. Aga me kõik oleme inimesed ja mitte robotid“.

David Casteu: Käigukast kiilub kinni kell 9.55 km 118 sisse jääb vaid neljas käik, uus mootor ja testimised ei andnud tulemusi. 11:25 CP3 km 192 David on peatunud ja üritab blokeeritud käigukasti uuesti parandada. Lahti tuleb võtta pea terve ratas, et sisse saada suure surmaga esimene käik, et katse lõpetada. Marcel Butuza Vectra KTM ise võistlev teami manager kelle teamis David varem sõitis võtab viimasel 30km Davidi nõõriotsa ja tirib ta finišisse. Homme jälle kõik otsast peale. 8 etapp gigant düünidega lõpu osas hirmutab mehi juba ette. Sherco mehaanikult algab õõ töö ja mootorid on otsas. Hommest hakkavad lisanduma Davidile trahvi minutit 40 kaupa iga mootori vahetuse eest. Antud juhul pole see aga enam oluline vaja on vaid lõpuni tulla, sest Dakari pooleli ei jäeta seniks kuni veel roomata suudad.

Privaterist rootslane Ronnie Bodinger, Rootsi enduro MV võrrimees sõitis tänase etapi lõpuni ühe käega. Mees kukkus 6 etapil ja vigastas oma



Töö BMW poksib käib nagu laevaköögis.

õlga ja ribisid vaatamata sellele üritab aga põhjamaalane kangelt jätkata. Kuna Ronnie Bodinger ei saa tõsta oma kätt piisavalt kõrgele, et puhas-



KTM tehase meeste kuni 1000km päevas liikuv kodu.

tada roadbooki klaasi. Seega tuli tal seda teha oma ainsa kaasi käega terve võistlus päeva vältel. Tüübil oli nii valus, et pisaratest läksid jällegi ka tema prillid

seest uduseks mida tuli siis omakorda puhastada selle päeva meeletus tolmust pidevalt. Hull rotsa pidas vastu veel ka 9nda etapi selliselt, kuid siis tuli ikka katkestada ja ketsid nurka tõsta kohalt 88.

Dakari rajal on veel ka veiklemas Hiina Rahvavabariigi komunistid Jincheng JC 450 Y mootorlastel, seda siis stardi protokolliga järgi. Mõistagi on need tsiklid aga hiinlastele omaselt sujuvalt endale omandatud kaup. Tegemist on siis tegelikult WR450F Yamahadega millel on küljes Yamaha rally kit mille on vaid nende enda käkerdatud tule ja kondli keskosa, mis näeb Hiinale omaselt välja üli kole. Varem sõitsid Hiina komunistid selliselt XR400 Hondadega neid siis omakorda Jincheng'ideks udutades. Lõpuni neist keegi kompartei kurvastuseks aga ei jõudnud.

7 etapp:

1. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 3:29.45
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 2:21
3. Marc Coma, Spain, KTM - 3:45
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 9:14
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 10:44
6. Stefan Svitko, Slovakia, KTM - 11:19
7. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 14:03

Üldarvestus pärast 7 etappi:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 26:13:50
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 7:24
3. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 18:27
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 33:04
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 40:53
7. Juan Pedrero, Spain, KTM - 01:16:33
8. Stefan Svitko, Slovakia, KTM - 01:16:54
10. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 01:37:23

10 päev

8 etapp: Antofagasta - Copiapo / 268 km ülesõit, 508 special sis 7CP'd = 776 km

Rada: Üli ohtlikud kaevanduse teed, palju keerulist navigeerimist Chilli Atacama kõrbes, päeva lõpetab pikk liiva sektsioon. Tehniline ja kiire.

125 tsikliit 186est tormavad vara valges metsikule etapile, kus on menüüs kõike, mis olla võib lisaks 508 kilomeetrisele kiiruskatse. Selles regioonis asub ka maailma uhkemaid ja kallimaid observatooriume seondult ideaalse asukohaga selleks tööks meie planeedil.

Kamaz sõitis välja päeva lõikes viienda aja nelja miljoni hinna klassi auto järgi, tsiklid said kõik Kamza käest tappa! Tegemist on ühe suurima ja võimsama Dakari teamiga kellel on läbi aegade kõige enam etapi ja Dakari võite. Vladimir Chagin ise on juba võitnud 7 Dakari ja 63 etappi. Kamazi teamis töötab 500-1000 inimest, et 5-6 auto sõidus hoidmida. Kamaz'i tehases kokku töötab umbes 60 000 inimest. Võrreldes teistega on Kamaz'id tunduvalt kergemad ja paremini tasakaalus raamil pigem



Helder Rodrigues vana enduro hunt teeb TMN teami Red Bull / Yamaha France tehase tsikil kurvi. Käigus on nii YZ kui WR mudelite koostisosad.

gigant buggy'd, mis näevad välja nagu veoautod. 4x4 keskmootoritega Kamazidel on vahel võimsad 1000hj mootorid (80nendatel ehitati topelt mootoritega ja isegi kabiinidega DAF ja MB rekasid, mis tegid juba siis üle 1000hj), mis veavad edasi neid kolme mehe kõrbelaevu tee kõrval juba kiiremini, kui enamus autod seda suudavad tee peal sõites. Kamazi rekad hüppavad kehvemal juhul tava autodel üle pea...

Ilmselgelt on Kamazi kujul tegemist ühe vähese Venemaa (Kazastani) ajaloos õnnestunud projektiga üldse, mis ei ole millegi lõhkumine või kellegi tapmine, hävitamine. Siin juures tuleb meeles pidada, et Kamaz'i edule avasid ukse ka just Eesti võidusõitjad. Seega Eestlasi on Dakari lõpetanud võidusõitjatena viis meest. Kolm rekala Joel Tammeka, Juhan Anupõld ja Enno Piirsalu aastal 1991 kolmandal kohal, kui neid sunniti sibulad mõõda laskma kuuldavasti ja kaks meest siis vapralt tsiklil Taivo Luik ja Andres Rätsepp. Väikese Reka teami eelarve, kes peab väga kulusid vaatama ja isegi kummidega koonerdama maksab Dakari miljon € ... Reka mehed on kõige muu hulgas ka tõelised Dakari sanitarid, sest selle hullu võiduajamise kõrval aitavad need mehe ka väga paljusid teisi inimesi rajal. Küll tirivad nad autosid kuskilt välja või õiget pidi või jagavad oma kraami mida neil tihti rohkem kaasas on. Lisaks on veel teamide mehaanikute rekad, kes sõidavad nagu võidu aga ei sõida ka, sest on rajal hoopis oma põhi teami julgestuseks ja veavad hoopis varuosi, ajusid, oskuseid ja kõike muud vajaliku keevitus agregaatideni välja, et siis oma autosid või tsikelid tee peal hädast päästa, kui vaja. Küll on sealt reka uksest visatud nii mõnelegi kiirele KTM privaterile suurimas hädas isegi uus tagakiige või tagaamort nii mõõda minnes, Vinters'ki ja rootsi legend PG Lundmark on neile KTM rekameestele palju tänuvõlgu. Tihti ülbete ja ohtlike automeestega pole reka mehi põhjust võrrelda see on täitsa oma maailm neil. Kuidas need rekad aga düünidest läbi tulevad on jäänud tänaseni kõigile arusaamatuks... :) Saavad rekamehed ka alati kõige hullema raja endale kasutada, sest stardivad nad viimasena. Tsiklimeestele aga ohh häda, kui nad rekadest taha poole reka soontese jäävad, siis tuleb päev väga pikk juba ja pole välistatud ka rajal õõbimine, kui leiksud enam soonest välja ei paista.

Eiline võitja Chaleco Lopez pani stardist esimesena jugama, kuid varsti võtsid Despres ja Coma ta kinni. Kõva navigatsiooni harjutus algas. Vahepeal sõideti üksteisega vatas suunas ja tehti kõik klassikalised ringiratas sõitmise Dakari trikid ära. Palju kaevamist ja jaaramist aga grupp püsis koos, tempo oli kõrge – Cyril üritas kõigest väest eest ära sõita teised istusid saba peal teades, et see on kõige soojem koht planeedil praegu. Helder Rodrigues oli üle 7 minuti taga pool üksinda. Siis



Dakari rekas sõitmine on hirmutav ja väga ebamugav, võta mõõt esiaknast maani.

üritas Lopez ära sõita aga ei tulnud sellest midagi välja peale maoka. Kokku kolmas. Despres ja Coma duell, kus Despresil oli vaja väga kiiresti sõita ja Comal võidu kasvatamiseks olla alla 3 minuti kaugusel. Seega Cyril võitis etapi ja võit läks Comale - Cyrili kaotus esikohale -1.55, suur lootus oli aga vastupidisele tulemusele. Coma sõitis talle omaselt väga targalt, ei läinud ahneks vaid võitis võidu taga sõites parima ajaga ikkagi. Oma esimese Dakari võitis ta ühtegi etappi võitmata

vaid püsti püses ja kõige vähem vigu tehes. Miks Coma täna Comat saab teha on see, et Cyril tegi oma saatusliku 10min vea kinnastega. Väiksed detailid maksimaalne tähelepanelikus pisimatele detailide mängib selles mängus peakangelast alati. Ajamata habe, kiivri rihm, valed sokid, kehva prilli svam, 2mm vale leiksu bend võib määrata kõik ühel hetkel, kui sa pead probleemi taluma kümneid või sadu tunde hiljem. Dakar on eelkõige



Üle 30L vaid tagapaagiga BMW kaunil Argentina maastikul kütab kirge küll.

hävinguga jõuab hollandlane siiski finishisse. BMW teami neljas sõitja Pedro Bianchi Prata Verhoevenile appi ja aitas tal saada Goncalves'eni ja seal mootori vahetuse. Õnneks on BMW'i ripp mootor nagu KTM'il ja Aprilial. Igal juhul BMW sektoris toimus täis Stalingraad. 2 rangluud kolme viimase päeva jooksul BMW teamis pluss David Fretignie Morocco õla pauk peaks olema selge signaal inseneridele, et midagi on vaja nokitseda selle tsikli ülesseehituses, tasakaalu punktis ja vedrustusest. Tänapäeval teha ikkagi off-road tsiklid, kus raam ja amort ei suhtle sinuga, kui seda kõige rohkem vaja on ei ole aktsepteeritav. Mõistagi eelneb ka igale toimivale tsiklile eelnev teadlik seadistus, et dialoog tekkiks. BMW amordi probleemid hävitasid ka nende X5 autode kummid Peterhansel'i auto all võttes võimaluse võidu eest võidelda milleks olid oskused olemas legendaarsemal Dakari tsikli mehel läbi aegade. BMW tsiklimeeste hommikuste kukumiste põhjuseks oli väga ohtlik hommikune ülesõit. Kaevanduse tee mida mööda mehed sõitsid oli tüüpiline fesh-fesh'i tee, kus kümneid aastaid sõitnud autod on jahvatanud liiva nii peeneks, et see on nagu vesi mida siis kutsutaksegi fesh-feshiks kuid mille sarnast ollust esineb ka loodusest ilma tehnilise peenestuse abita. Selle fesh-feshi või vesiliva all olid aga sellel teel suured kivi mida näha polnud võimalik. Sinna siis küteti kinni silmi täiega sisse, sellistel teedel pole ka valitavaid sooni see on lihtsalt selline pudru või jõgi ja tolmu müür on selline, et esi porkat ka ei näe, kui keegi ees on juba hooga läinud. Väga karm kraam ja puhas loto. Kukumisi oli palju. Jonah Street: 11:28 km 189 Street seisab 10 minti ja remondib tsiklit keset kiiruskatset. „Ma jõudsin kohale, ma olen terve ja ei ühtegi laksu ! 178-508 km Specialil ei olnud mul ei esipidurit ega ICO odomeetrit. Juhtmed tuli lahti ja jäid esiratta vahele kuidagi, kõik oli õige aga zip oli igal juhul kadunud millegi pärast, mis voolikuid esiporka külge fikseerib.



Kallim kui kulla vara, maailma ainus spets rally raidi 450 mootor.

See ei olnud tore. Kuna mul polnud odomeetrit pidin leidma waypoint'id kasutades vaid roadbooki. Õnneks olid ohutsoonid roadbookis nii, et olulisema info ma sain kätte. Kui waypoint'id on lähedal saab hakkama aga, kui nende vahe on juba 30-40 km siis on asi väga halb ilma odomeetrit. Sa ei tea tea üldse, kui kaugel sa oled. Aga lõpuks hakkasin mingitele meestele järgi jõudma. Sõitsin mingist grupist mööda, kes ei saanud üldse aru kuidas pidi nad rajal on. Siis oli natuke meeldiv tunne, et saad ikka hakkama natuke isegi ilma tehnikata. Aga kaotasin veel ühe tunni ja 1,5h liidritele täna. Kuidagi peab nendest väikestest probleemidest vabanema, mis meid kollitavad, see hakkab juba moraali mõjutama. Õnneks ma olen terve ja see on peamine.“ David Casteu: „Hommikul sõitsin sujuvalt ja kaardistasin maastiku rahu-likult. Finisheersin 18 kohal 52'48" liidritest. Kokku olen kukkunud juba 39 kohale 9.35.34 liidrist. Sherco tehnikud saabuvad teisipäeval käigukastiga mida ma kasutasin MM'il. Ma loodan, et nad jõuvad Copiapo'sse, et vahetada ära see käigukast, mis ei tööta düünides. Siis saan vast lõpetada selle võidusõidu selle kastiga millega ma võitsin maailmameistri tiitli see aasta. See kõik pole lihtne eile oli pea aegu väljalangemas aga ma võitlen edasi minu sponsorite, pere ja mehaanikute nimel kes väga



Cyril Despres #2 and Ruben Faria #11 töötavad koos, kui välgunooled. Töö jätkub samas taktis ka 2012 hooajal.

pingutavad minu nimel.“

Laurent Lazard: Casteu teami kaaslane sai täna aga jällegi käikugasti lagunemise osaliseks 200km märgis. „Sõitsin lõpuni mööda asfaldi, et ma ei tea kas nad võtavad mind maha homseks äkki ilmselt. Ma ei usu, et mind homme starti lubatakse. Ma olen väga pettunud aga olukord on selline nagu ta on. Selline tunne on, et ma oleks nagu terve aasta raisanud mitte millelegi. Teisest päevast on ainult üks jama jama otsa olnud selle käigukastiga ja ma ei naudi seda enam üldse. Team on super, tsikkel on hea aga see käigukast ...“. Hommikuks võetaksegi Lauret maha.

Õo saabudes oli finisisse jõudnud 125 tsiklist 94, 23 autot, 14 rekat. Dakari kamraadlust näitab ilmekalt Tomas Maffei #280 kelle quad jäi vakka 23km märgis ja teda veeti üle 500km nõõriotsas läbi terve etapi! Maha ei jäeta kedagi, kes veel vähegi ise liikuda suudab. Argentiinlane lõpetab käes oleva Dakari tubliil 7 kohal. Et oli vähemasti põhjust poissi vedada ;)

8 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 6:05:02
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 1:55
3. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 4:21
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 8:38
5. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 25:03
6. Ruben Faria, Portugal, KTM - 29:06

Üldarvestus pärast 8 etappi:

1. Marc Coma, Spain, KTM
2. Cyril Despres, Andorra, KTM - 9:19
3. Francisco (Chaleco) Lopez, Chile, Aprilia - 22:48
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 41:42
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 1:09:59
6. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 02:02:26
7. Juan Pedrero, Spain, KTM - 02:03:01

11 päev

9 etapp: Copiapo - Copiapo / 35 km ülesõit, 235 km special = 270 km Rada: Täna on kavas 235km ring läbi kõrbe, mis suudab eksitada ka kõige kognumad. Massi start kolmes rivis 10 meest ja edasi 20 meest gruppina. Kõrge temperatuur ja tihe udu.

Mx stiilis rivis massi stardid on Dakari alati kavas olnud aga enamasti on see olnud Aafrikas viimasel päeval Dakaris stardiga mererannas. 50km eemal asub kaevandus kus istusid Chili kaevurid maa all kuid. Need mehed külastasid ka bivua'i ja ise ülesse toomise kapsel toodi uurida võidusõitjatele.

Eliit sõitjate rivi pühkis minema Helder Rodrigues Yamahal kõige ees. Helder poiss paraku aga pühiks km 17 vales suunas jugama, kõigil



BMW G450RR jaoks oli düünid parim pinnas.



Cyril Despres oma ilusa vaatega kontoris.

silmad ruutus sh Coma ja Despres aga täiega järgi. Kulus päris mitu km, kui keegi ka roadbooki uurima asus ja aru sai, et minek on vales suunas! U-pööre ja kogu punt ratsutab põhjakaasiga tagasi tulnud suunas. Selleks ajaks oli teine laine just jõudnud samasse punkti ja sõit läks edasi suures pundis ja õiges suunas. Udu ning grupi start tegi aga kogu navigeerimise keeruliseks kõigile, sest selline pundis rapisimine ei ole kõige parem navigeerimise keskkond, kus kõik kaasitavad iga üks oma suunas ja siis samas suunas, adrekas ja hormoonid kõrvus kohisemas. Siis arvasid kõik, et uuesti juhatama läinud Helder paneb jälle vales

suunas. Aga see kord mitte! Helder andis jubeda tule ise ka päriselt enam teadmata passides pidevalt selja taha, kas kõik on õige, sest kõik teised 9 kadusid tagant teises suunas. Helder juhatas aga juba tegelikult nelja minutiga! Selge oli see, et keegi ei navigeerinud enam vaid lihtsalt rapsiti juba ringi ja järg oli käest käest kadunud. Samas Coma pidi kleepuma Cyril'i külge üks kõik, kui valesiti tiitli kaitsja ka ei paneks, kuni see ei lähe üle 10min veaks.

Helder Rodrigues oma tões- ti hullu hooga ja algse rajast mööda panemisega aga oli kulutanud kogu oma liiga vähese kütuse ja 3 km enne finišit sai tal bensiin otsa! Portugali super äss üritas mõistagi mängida kerge paagi peale aga nagu Dakariil pea alati see taktika maksab kätte - nii ka see kord. Täielik paanika. Lõpuks tuli Austraalia Safari võitja Austraalnane 22a Jacob Smith #113 Hondal, kes pidas kinni ja andis talle kütust mille transpordiks kastuati

CamelBak'i kotti. Helder lõpetas 32 kohal -27.17 kuid säilitades siiski neljanda koha üldtabelist. Et läks napilt - vahe aga Lopez'iga üle poole tunni juba. Helder oli ilmselt üks väheseid vend, kes sellel etapil sõitis kiiresti ja navigeeris selle juures ka väga hästi. Kadunud Andy Caldecott'i mõjutustel Dakariile tulnud noort Jacob Smithi aga tasub silmas pidada tulevikus kindlasti. Noorsand lõpetas Dakari 32 kohal algatuseks.

Jordi Aracons (Honda) – vanem targem mees teab, mis räägib: " Täna olid temperatuurid väga kõrged ja liiv oli väga pehme, seega mootor- ratad tarbivad rohkem kütust. Mõned mehed seda arvesse ei võitnud ja nad jäeti tee äärde. Laia ja mina otsustasime olla et- tenägeilkumad."

Nagu alati sellistel lühikes- tel kaasitamise päevadel ilmuvad välja ka paar koha- liku kaskadööri, kes ka see kord olid kenasti platsis ja panid jope lehvides ilusasti hullu. Terve nahaga päralt jõudes said nad ka korraliku tulemuse tänu eliit klassi ek- simusele, sest neil õnnestus eliidile selga sõites saada sabast kinni tipp navigeeria- tel kes õiges suunas läksid ja siis neil saba peal istuda. Boliiviast Juan Carlos Salva- tierra # 176 juhatas CP1's ja lõpetas 14 kohal. Boliivlane

viskas Casteu'le „konksu selga“. Teine mees Dainel Guetz # 148 Hon- dal Chilit oli aga täna kuues. Hästi sõitis aga ka Hispaanlane Gerard Farres Guell #18 Aprilia'l Lopez'i teami kaaslane (eelmine aasta Coma koltas mees Repsol KTM'is), kes eile maadles jällegi selle aasta Aprilia vigaste paakide ja pumpadega aga täna sai kena neljanda koha -4.30



Jonah Street teeb oma uuel GYTR Yamahal võidu üli kiiret ilu.

sec Streedile kes võitis päeva.

Päeva võitis Jonah Street startidest kolmandast rivist kohalt 49 kust ta pressis nii kuis Yamahast vähegi tuli. Võit võeti + 3.48 sec, Franz Verhoeven motokrossi huviline hollandlane tema järgi teine, startides 23 kohalt. Kolmas David Cateu, kes startis 15 kohalt. Et ebaõnne sõdurite lohutuse päev igati neile kellel see aasta on Dakar kujuneud väga ras- keks igasuguste pisi ja suuremate vigade tõttu. Aga hoidke neil meestel järgmine aasta silm peal!

Jonah Street: Nägid jah ma võitsin täna !? Ma olen nii õnnelik selle üle kuidas ma täna sõitsin. See pinnas sobis mulle väga hästi. Kivid ei olnud suvalistes suurustes, mis on eelmiste päevadel olnud ja mitte midagi ei olnud ometi viltu tsikliga. Ma olen vapustatud! Panin navigatsiooniga täiesti täppi. Täna oli ka merepõhja löiku keset päeva, mis olid väga kivised täpselt nagu Nevada. Hoidsin seal kõvasti peal ja ilmselt sõitsin 10nest vennast mööda sellel kahel lõigus. See seadis mind hästi valmis kiireteks lõikudeks. Esimest korda ma ei olnud kellegi tolmus, ma võisin sõita nii kiiresti kui üldse võimalik. Siis ma sõitsin veel düünides väga hästi. Teised eksisid ära kuskil 140km märgis aga mina attackisin ainult täiega. Siis oli mul täiesti ootamatu kohtumine liivaga – tühakoha pealt astusin eesti uksest välja üle leiksu. Õnneks tsikkel ei saanud hai- get. Esiots lihtsalt sukeldus kuskile ja mind ka- tapulteeriti aknast välja. Hoog oli ka muidugi päris hea. Täna võit teeb kõik, mis on enne juhtunud natuke kergemini alla neelatavaks. Aga nüüd tuleb siit edasi minna ja üritada veel etappe võita“ .

Chili liivadega on lugu, mis võtab palju mehi valusalt maha, kohati on see liiv seal väga tu- gev ja kõva ja siis tuleb täiesti ootamatult mõni väga pehme koht. Väga ootamatu pinnas, mis julgustab sõitma väga kiiresti... .

David Casteu: „Täna tõstame vahele neljanda mootori ja võtame vastu 40 minti karistust, me ei muuda midagi muud, kui paneme sisse vaid uue minu vana MM'i käigukasti“. Meile tundub küll, et see on küll Sherco napilt viies mootor aga OK vahet pole hetkel, sest küsimus David Casteu puhul vaid inimvõimekuse ja tahtejõu inimkatses mitte kohas.

David Casteu: „Täna tõstame vahele neljanda mootori ja võtame vastu 40 minti karistust, me ei muuda midagi muud, kui paneme sisse vaid uue minu vana MM'i käigukasti“. Meile tundub küll, et see on küll Sherco napilt viies mootor aga OK vahet pole hetkel, sest küsimus David Casteu puhul vaid inimvõimekuse ja tahtejõu inimkatses mitte kohas.

Mark Coma : „Meie grupp eksis ära, me põö- rasime paremale kust me seda teha poleks tohtinud, kui rajale tagasi saime sai meid kätte teine laine. See oli täielik segadus. Pärast kõike seda formeerus 20nest sõitjast kiire grupp ja meil õnnestus sõita ülejäänud etapp normaalselt. Kokku võtteks oli see raske päev.“

Cyril Despres enda suhtes ironiat mitte säästev Andorra prantslane aga rääkis meile päevast muigel sui nii: „Eile õhtul me töötasime mees- konnaga läbi kõik võimalikud strateegiad tänaseks massi stardiaks aga nagu tavaliselt pidin tulema välja veel mõnega, kui etapp oli edenunud mõnevõrra. Esimene revisjon tuli siis, kui minu odomeeter lõpetas töö. Kuna Helder juhatas polnud mul väga muid võimalusi, kui talle järgi sõita. Teised 8 meest meie lainest aga tegid siis seda sama selleks ajaks, kui me olime edasi tagasi oma sõidud ära sõitnud oli aga järgmise laine 20 meest jõudnud juba mööda minna ja üleval oli korralik tolm sein ning tsiklid kupatasid absoluutselt igas suunas. Pärast seda polnud just väga palju võimalusi, kui teiste tomus tiksuda kuni 20 km enne lõppu sain vahe sisse ja mul õnnestus üks minut Marc'i vastu tagasi võtta. Kuigi ma oleks eelistanud mõnevõrra teistsugust asjade käiku läks tulemus siiski õiges suunas täna. Kohe tuleb aga veel üks huvitav etap meil Fiambala

Argentinas, mis annab lootust veel mulle. Täna- päev oli aga täiesti sürealistlik... Dakar Rally Princess'iks kutsutav Annie Seel üks kangeim nano naine maailmas oma Mecca 525 KTM'il on näinud tuld ja vilet, mis hirm see aasta. Aga noh eelmine aasta õnnestus tal kukkuda mär- gistamta jäetud sahti oma tsikliga, mis siis kopteriga sealt välja tõsteti, mis ka juhuslikult nagu klaver põõsas juhtus seal olema koos peakor- raldajaga. Läbi mingi ime keegi viga ei saanud ja sõit läks toona vapralt edasi kuni Dakari naiste klassi võiduni.

See aasta aga 7 etapp, kus olid tõsi suured mäed läks tema KTM'i 525 si- dur mida lihtsalt ei olnud enam. 525 oma üli õrna siduriga aga ei ole tõesti kõige kindlam asi sõitamiseks kivistel mägi seinadel või düünides eriti, kui sul jalad üldse maha ei ulatu sealt pealt. Siis ASO toidust saadud räige mürgitus ja jõhker palavik mille tõttu ta pole saanud süüa päevi ja on õhtu- ti vaid tilguti otsas ja jookide peal. Uuesti naiste klassi võitu üritav Annie oli täna 36 ja esimene naine, kokku on Annie aga naiste teine ja 51 üldta- belis kaotus Laia Sanz'ile tund. Annie aga ei ole loobunud võidu mõttes ja võitleb edasi, kui tõeline mini tiiger. Annie kogus €35 000 oma Dakari programmi Rootsi firmadest firmadesse käies sisuliselt kõnet pidades.



Chaleco Lopez navigeerib Aprilial tavapärasel fesh-feshi pinnasel, võtaks sappa paariks nädalaks...?

9 etapp:

1. Jonah Street, USA, Yamaha - 03:06:56
2. Frans Verhoeven, Belgium, BMW - 3:38
3. David Casteu, France, Sherco - 3:40
4. Guell Farres, Spain, Aprilia - 4:30
5. Jordi Viladoms, Spain, Yamaha - 5:46
7. Cyril Despres, Andorra, KTM - 6:03
8. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 6:59
9. Marc Coma, Spain, KTM - 7:08

Üldarvestus pärast 9 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM
2. Cyril Despres Andorra, KTM - 8:14
3. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 23:33
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 1:01.51
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 1:21:20
6. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 2:02:17
7. Juan Pedrero, Spain, KTM - 2:04:44



Soome tipp mootori tehnikute ehitatud on kõik BMW 450RR mootorid.

12 päev

10 etapp: Copiapo - Chilecito / 504 ülesõitu, 176 special, 183 ülesõit kokku = 863km

Rada: Tagasi Argentiinasse üle Andide ja siis valged Fiambala kiler düünid ja hästi palju lõkse nagu suured augud maa sees, kiivid, seinad, jõepõhjad jne. Kiiruskatse ringi algus ja lõpp pea aegu samas kohas põhi trassi kõrval kõrbes. Palju jõe ületusi.

Täna jäävad pooled mehed õõseks kõrbesse ilmselt – ees ootab väga raske etapp Fiambala kõlab uuel Dakariil nagu Tuneesia valged düünid ja extreme enduro kokku ehk nagu tapalavale minek, kus juba päev enne etappi on kõigil närvi pingul. 228 meeskonnast läheb täna starti 103 tsiklid, 16 quad 65 autot ja 44 rekat. Kuna start tehakse väga hilja kell 11.00, kui Jonah Street rajale läheb on ilmne, et paljud õhtuks bivouac'i ei jõua, sest läbida tuleb ka kõrged ~4000m mäed ja 863 km. Temperatuuride vahe etapil -10C – 45C !!! Mida selga panna? Snowcrossi riided on üha enam Dakari ülesõitudel hinnas.

11:44 Despres juhatab CP1, Viladoms teine Verhoeven kolmas. 11:46 Coma teine CP1, 11:51 Casteu ei ole startinud ikka, pärast etapil kol-

mandana lõpetamist lendas Casteu mootor uuesti 406km liason'i laiali eile. Team tormas maailmameistrile appi, kuid kõik see olukord head ei tähendanud. Sellist ebaõnne ja smas tahtejõudu super demonstratsiooni pole Dakariil sellisel kujul palju nähtud mida see mees läbi elab selle aasta Dakariil. Ilmselt tunduvad talle kõik järgmised Dakariid edaspidi nagu jalutuskäik pargis ... Samas poleks Aafrikas selline Dakariid läbi murdmine olnud võimalik hooldusteamile pakutavate asfalt teedeta ja tsivilisatsiooni infrastruktuurita rajale nii lähedal kogu aeg. Et see on see mida paljud on õppinud Ameerikas nautima selle sõidu juures ja see kajastub ka katkestanute üldises protsendis.

11:53 neljandal kohal liikuv Viladoms jääb seisma ja jälle elektri probleemid Yamahal ei taha lõppeda kuidagi, viie minutipärast läheb mees liikvele jälle õnneks. 12:03 Rodrigues CP1 parim aeg 14 sec Cyril'i ette. Päeva avamine on teine tera, kui järgi sõita ja Street eksleb natuke ringi, kuid saab uuesti jonele.

Jonah Street: „Ooi oii mulle tundus, et roadbook'ist puudus terve oluline rida

kohe stardist kui ma ära eksisin, pärast lugesin rahulikult selle koha üle bivouac'is ja see oli seal olemas siiski... Siis bensiini aurustuise lukk mootoris keset etappi. Siis eksisin ära uuesti nagu ei kunagi varem 10km enne lõppu nagu ka kõik teised. Kõige nõmedam oli see, et ma olin koos Quin Cody'ga keda ma pidin nõustama ja teada vedama maksimaalselt

heale kohale. Ma loodan, et ma ei keeranud tema väga head tabeli kohta moka praegu. Siis panin täiega keset ülesõitu, kus oli selline tolm, et ma ei näinud mitte midagi enam, pesumasina suurusesse keset rada vedelevasse 75liitrisesse bensupaaki jubeda paugu. See oli ilmselt mõnelt hooldus rekalt maha kukkunud varupaak. Siis tuli minu bensu paak lahti, siis hakkas see bensiini läbi laskma, mis mulle jala peale jooksis. Pidin käima tankimas veel \$40 eest, et jõuda üli napilt tühja paagiga bivouac'i. Mida veel saab juhtuda? Randmed on küll väga paisetes sellesse „pesumasinasse“ põrutamisest aga see ei pidurda mind seda rallyt lõpuni sõitmast!“ Päev lõpes Jonah'il 51 kohal.

Quinn Cody (Honda): „Alustasime pehmes liivas ja üritasin olla sujuv ja hoida kiirust üleval. Düünides olid mul probleemid tsikliga, sest kuumusest aurustus kütus toitesüsteemis ära nagu teistel. Jonah'il oli sama seis nagu paljudel teistel. Umbes 10km enne finišit jäi mul ka veel üks roadbook'i rida vahele nagu jällegi paljudel. Oline sügaval kurus, kus olid kõrged kaljud ümber ja waypoint oli täpselt teisel pool neid. Kaotasime aega otsides sealt väljapääsu. Siis pidin pumpama kütust tagant paagist ette paaki käsitsi, et tsikkel liiguks ikka veel. Jäin Jonah'iga kokku aga ei sujunud see asi meil täna. Selliseid asju ikka juhtub aga ma olen vihane, sest ma tundsin ennast väga hästi ja see tunne jäi realiseerimata. Üritan siiski lõpetada top 10nes samas kogemus sellelt rallylt on väga oluline.“

12:52 David Casteu'l endiselt tehnilised probleemid, mees käis stardis, et kell käima panna ja pöördus Fiambalasse tagasi, et ratta remondi töid jätkata. Päev otsa kadunud olnud mees ilmus välja viimasena finishise kõige viimasena kohal 92 päeva kaotusega 6.48.09 Comale.

13:12 tsikli probleemid Chaleco Lopez'i Aprilial toitega jälle, kolmas pärast 100km on seisnud paigal 8.30 juba 100km punktis päeva speciali peal. Bensiini pump jupsib. Abiks oli õnneks minuti kaugusel olnud tema varuosa Gerard Farres Guell #18, asi saadakse korda kuigi Lopez jätab udupeene ainulaadse Aprilia carbon põhjakaitse maha, siis kas ajanappusel või käis see vastu bensupumpa kuskilt. Hispaanlaste koostöö ja üksteisele pühendumine eesmärgi nimel on lihtsalt uskumatu tuleb vaid öelda siin, see on tõesti midagi erilist. 13:14 Rodrigues juhatab peale 100 km. Coma, Lopez, Despres järgnevad. 13:27 Rodrigues hakkab eest ära sõitma CP2. 13:36 Despres on koos Verhoeven'iga kellest viimane teeb vea ja viib kaasa ka 3x Dakari võitja kes võitleb iga sekundi eest. Mehed sattuvad lõks tüüpi kiviorgu ja jõesängi km 92. Despres tabab ära, et midagi on väga valesti ja pöördub tagasi. Selle käigus aga kukub ta alla ühest seinast 3m kõrguselt sügavale mutta, kust välja pääsemine on jumala abi nõudev tegevus. Aga välja ta sealt saab ja meeletu liidrite tagaajamine algab juba hullumeelses Despres'i tempos, kaotust on kogunenud lähes 10 minutit. 14:06 Despres on teinud hullu kaas põhjas meeletud sõitu 30 minutit ja sõitnud tagasi uskumatult palju aega. 140km märgis juhatab Rodrigues. -3.10 tuleb Coma ja -7.22 Despres! 14:32 Coma võidab 863km päeva 9.56 Cyril'i ees! Kataloonla-

ne Coma tõuseb üldarvestuses +18.10 prantslase Despre ees juhtima. Ruben Faria kolmas. Milan Stanovnik Sloveeniast Akrapovic'i sponsoreeritud KTM'il neljas, Lopez Apriliaga viies ja Henk Knui-man Hollandist teise põlve Dakari emes eelmise aasta Coma tehase 690nega kuues. KTM'idel peaks olema vahel kõigil kolmas mootor praeguseks hetkeks ja edasi



Franz Verhoeven #16 BMW

siit läheb ainult üheks aegade kõige suuremaks hiilimiseks ja passimiseks. Kütuseprobleemid mägedes on enamusel mootorid ära kühsetanud ja fesh-fesh siilindri pead hävitanud täiesti. Tulevad aegade aeglasemad lõpu etapid, kus toimub täielik loto viimaste meetriteni kellel mootor esimesena lendab. Helder Rodrigues kümnenandana on finišis väga löödud mees piisar silmas, 2km-10km enne finišit kaotas järje roadbookis eksis ära ja kulutas ~30minutit ekslemisele kaotates see läbi juba teise Dakari etapi võidu see aasta! See oleks kokku teinud talle juba kolm etapi võitu see aasta.

Muidugi ei tea siin, kas ta Coma lõpuspurdi vastu oleks saanud aga see võimalus oli väga selgelt Portugali püssil olemas. Mis sa kostad vahest on nii rally raidis, kui sa juba arvad, et poodium on lähedal läheb see kõik käest kui lõpuni 110% pole keskendunud. Selleks spordiks kasutatakse eriliisi tähelepanu treeninguid, sest isegi hävitus piloodid ei pea sellist keskendumise levelit nii kaua omama, kui rally raidi tipp tsiklimehed. Dakariil sõidavad tõesti päris super inimesed ja see ei ole mitte lihtsalt



Helder Rodrigues töötab pehmetes murdunud düünides mis räägitakse, et on vahest sama head, kui ...

sõnakõlks kuskilt ameerika tootekataloogist, kus ujumismütsi, keebi ja aluspesuga riide peal kangelased ringi hüppavad.

Kõrbe liiva vaades usuvad paljud mxga kokku puutnud, et see on nagu ikka kalla aga sisse ja tuld. Tegelikult pole sellel iga kord erineval liiva materjalil just palju ühis näiteks Eestis harjutud super hästi pidava liiva

mõistega, sest sellise pidamisega liiva on tõesti maailmas väga vähestes kohtades. Kuna kõrbe liivas puudub täielikult niiskus siis vallis kallata seal väga tihti ei saa ja kui saab on see väga energia kulukas, mitte kõige kiirem liikumise moodus ja

varem või hiljem lendab nii mootor ka ilmselt laiali. Teatud tüüpi kõva kõrbeliiv käitub aga nagu kuulaager ja on nii libe nagu kruusatee. Seega on kõrbeliivas vajalik enamasti eriline sõidutehnika, mis on kõva, rally kontra ja liivara sega. Lisaks on vaja eripärast tunnetust nii mootorile, kui eelkõige pinnasele ja silma lugemaks loodust - mis tuleb vaid aastatega. Kõrbeliiv võib olla ka nii pehme, et hullu kaasitamisega kaod koha peal otse maa alla lihtsalt, sest mx kummid veavad sind alla mitte edasi tihti peale hoopis. Samas kohas viibides peaaegu mitte kunagi ei kohta sa ka samasuguseid tingimusi. Kõrb on üks väga muutuv omamoodi materjal. Meekärg liiva sektorites saad aga edasi kiiremini slicki, kui mx kummiga. Seega väga peen meelitamine ja väga puhta joonega poisid pead olema erinevalt Euroopa liivas sõitmisest kuhu tihti võib sisse rammida ja peal hoida kuis tuju ja rõõmu on. Pole harvad juhused kus võib avastada väga kõva liiva mees, et tal ei tule mitte midagi kõrbe liivas välja. Lihtsalt ei tule ja ainult käpuli ja liiva all nagu vees. Enamasti aga küll mõne aja möödudes hakkab tulema kui loodust loed ja ei võitle sellega - kiiresti sõitmine düünides on aga täiesti teine ooper, mis jõukohane navigeerimisega koos vaid üksikutele maailmas. Summa sumaarum on aga Lõuna-Ameerikas kõvemaid düüne rohkem kui Aafrikas. Aafrikas on peaaegu ainult pehmed asjad peale Merzugat Ameerikas on aga kõike ja on ka päris kõvasid mürakaid suure teraga. Mis läbi ka kõrgused on



Shercos loodeti võitu aga uus eksperimentaalne käigukast oli üle aretus.

tasin ka järje aga õnneks, õnneks ma leidsin lõpuks hea soone ja ma tuln sellest kõigest välja". Tehniliselt maailma kõige täiuslikuma mehe silmist oli näha, et see oli isegi talle napikas...

Cyril Despres: „Ei olnud tänu minu parim päev. Alustasin hästi siis tegin navigatsiooni vea, mis pöördus täielikuks õudusunenäoks. Sattusin jäepõhja, kukusin alla 3m kõrgusest asmes jäin mudase kinni, kust ma ei saanud tagasi enam pöörata. Aga see kõik oleks võinud veel hullemini minna. Lõpuks ma suutsin ennast ikkagi võidelda nii neljaks õigele kohale ja kaotasin „vaid“

10 minutit. Vabalt oleks see kõik võinud olla tund. Täna õhtuks olen ma üle 18 minuti Marc'i taga. Mõistagi pole see ideaalne aga ma olen olnud palju rohkem taga ja ikka võitnud selle rally. Buenos Aireseni on veel kolm etappi sõita – see sõit ei ole läbi veel! Eismese suure vea tegin 120km märgis, edasi sõitsin jällegi hästi aga siis ma aga lugesin roadbooki valesi cap 17 – 117 asemel (see on digi kompassi näit 360 kraadist) ja lõpetasin koos Verhoeveniga kivides, kus kaotasime palju aega. Viimastel kilomeetritel aga tegin veel ühe vea pöörasin tagasi ja kukkusin sügavale muda müllasse. Täiesti võimatu oli sealt välja saada. Aga see on rally raid - mõned päevad on head mõned päevad on halvad.“

Cyril'il oli napilt silm niiske aga prantslastega on see hea nagu kõik mx teavad need soojad ei jäta ju järgi ja iial ei arva nad, et nad võita ei suudaks üks kõik, kui hull see olukord ei oleks. 3x Dakari võitja super atleet pingutas ikka väga selle viimase otsa ja oli ikka väga palju kiirem, kui kõik teised. See tulemusi pidi tulema väga suurte riskidega.

Simon Pavey Australia privateri BMW'l on vahetanud sadularaami oma BMW'l ja ikka liigub veel finiši poole. Tegemist on sama mehege, kes inglise rikaste klounidega astus ülesse filmis Road to Dakar ja neid nupsikuid seal siis seljas sisuliselt vedas. Nimetatud filmi sarjas on korra näha ka Taivo Luike oma võitlust pidamas iseenda ja Dakariga.

Tina Meier, Shercol sõitev kange naine astus täna rajakõrvale. Hommikul oli vapper naine stardis, kui ASO todust saadud mürgitus võttis ta kõhkrampidega lõplikult maha ikkagi. Enne katkestamist sõitis see naine vaid naistele omase mega tahtjõuga maha 504km liasoni ehk ülesõitu! Järgmine aasta on Tina Sherco'ga tagasi.

Laia Sanz: „Jube tol oli, ma ei näinud enda ees olevat kraavi. Taga ratas tuli üle pea ja üle leiksu ma käisin. See oli kõige kõvem kukkumine, mis mul on olnud sellel rallyl aga ma olen ok midagi tõsist ei juhtunud midagi“.

Annie Seel'i päev algas hästi ja Annie tõusis üha ettepoole kuni viimases valgetes düünides elektrisüsteem saba andis. Annie vaatas üle kõik kaitsmed, juhtmed ja ühendused aga kõik oli ok. Starteril voolu aga pole ja jõudu tal 525'te vändast tuhkepehmes düünis käima lüüa pole. Õnneks



Marc Coma võitleb võidu poole öösel tõrtsu vihma saanud teedel.

peatas üks vend kinni ja löi ikka veel raskelt haigel naisel tsikli käima. Sõit edenes jälle aga siis sai GPS aku tühjaks. Teega ristus jõesäng, kus paljud olid vale soone valinud juba. Ja sinna mudaaugu ta oma tsikli ka uputas põhjalikult. Anni põlvini mudas üritab suur rally tsiklit välja sikutada. Oksad alla ja kuidagi õnnetus proual pill kätte saada aga see oli ka tema jõuvarude lõpp, vesi oli ka otsas ja temperatuur oli üle 40C. Annie arvas, et see on nüüd kõik kah, sest kedagi ümber polnud ka enam kuskil. Aga minekut ta sai ja pärast 1,5h kaotust lõpetas 70 kohal üldarvestus 50 koht. Võidulootus väga kahtlaseks hajunud nagu Despres'il. Väike iroonia klassika ilmutas ennast aga finišis, kui starter seal uuesti tööle hakkas kenasti ...

Ehk nagu päeva alguses oli teada sellest tuleb täielik õuduste päev kõigile siis nii see ka läks. Isegi Coma võitja teadis, et temal lihtsalt vedas natuke rohkem, kui ülejäänud ainult oigasid rajal. Kes taga pool teistega koos ei töötanud selle elu muutus mõõtmatuks meeleheiteliks nii nagu nendel kes koostööd tegid... Tsiklid ja rekad istusid leiksuden ja usteni sees. Maailma tugevamatel atleetidel olid pisarad silmis rühkides edasi meeter meetri haaval sadu ja sadu kilomeetreid. Katkestas sellel etapil aga vaid kaks tsiklimeest, sest alles jäänud on vaid kõige kõvemad kellel oli ilmselgelt aega kõigile detailidele enam tähelepanu pöörata ettevalmistuse perioodil ja kes tahtsid lihtsalt rohkem, kui teised. Homme aga algab maailma suurim seiklus uuesti otsast peale. Siin juures meenutame, et rusikareegel päeva pikkusele on, kui Coma teeb etapi 8 tunniga siis privaterid teevad seda 12-16 tunniga. Et neil meestel seal taga pool peavad olema tõesti enneolematud jõuvarud, et teha tippude mõistes sisuliselt kaks Dakari ühe asemel. Ja need ilma igasuguse tehnilise toetuseta mehed kes ise õhtul oma õli veel telgi ees vahetavad või otse järgmisse päeva starti sõidavad on uskumatud nähtused üldse. Kuidas nad seda ikkagi suudavad täpselt ei tea, kui järgi ei proovi.

10 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 3:06:35
2. Cyril Despres, France, KTM - 9:56
3. Ruben Faria, Portugal, KTM - 13:22
4. Miran Stanovnik, Slovenia, KTM - 21:26

5. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 21:43
6. Henk Knuiiman, Netherlands KTM - 22:11

Üldarvestus pärast 10 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 38:39:31
2. Cyril Despres, France, KTM - 18:10
3. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 45:16
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 1:24:37
5. Ruben Faria, Portugal, KTM - 1:34:42
6. Juan Pedrero, Spain, KTM - 2:29:24
7. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 2:36:39
8. Henk Knuiiman, Netherlands KTM - 4:00:20

13 päev

11 etapp : Chilecito - San Juan / 155 km ülesõit, 622 (530) km kiiruskatse, 9km ülesõit = 786 km – 90 km kiiruskatset = 696 km. Täna trass tuli ümber teha tugevate vihmade tõttu mis olid raja segi peksnud lausa. Rada oli tehtud enne suuri vihmaseid ja hommikul tuli trass kiiresti ümber seada. Kiiruskatsetel lõigati tankimise 1 ja 2 vahelt välja 90km ja tehti see neutralisatsioonitsooniks.

Rada: Fantastilised kanjonid Andide jalamil, erosiooni vaod, tehniline, ojad, madal roheline taimestik ja liivased, kivised lõigud.

Hommikul Ruben Faria saab 2 tundi trahv waypointi mitte läbimise eest. Faria ütles, et tal üks kõik nii kaua kui ta on sõidus ja on Cyrili jaoks olemas pole vahet. Kiirel Ruben Fariäl on mõistagi juba ka 2012 KTM leping taskus. Koht üldarvestuses 8 siis täna õhtuks.

Start 5:30: Cyril Despres peab üritama Coma maha raputada, sellel pinnasel ja looduses päris kõva riskiga üritus, iga viga lõppeb väga kõva värvilise palasti saju ja ripnevate liigestega vähemalt. Temperatuur alla 40c kindlasti ei lange. Aga see ei õnnestunud 2.11 jäi nende vahele, sest kiirus on neil sama alati olnud, vaimsest on nad ka sama tugevad ja mäng käib vaid õhkõrnadel detailidel kes enne vea teeb – kui teeb. Sellist vastas seisu kahe Evertsi vahel pole olnud nii ühtlase tasemele

Ruben Faria töö, portugaalased on viimase 8a üheks maailma tipp rally raid'i rahvuseks tõusnud.



metsikud, sest on mille peale neid kokku puhuda, Aafrikas kukub see talk ammu pikali selle kaalu peale.

Marc Coma: „Me teame, et tänane Fiambala etapp on väga raske aga täna oli väga, väga raske tõesti. Navigatsioon oli väga raske ja ma kao-



Attack, attack, attack - Marc Coma ilusal kabadal uuel 450 KTM'il oma esimest sõitu tegemas Coma kolmanda Dakari võidu poole.

moodsas võidusõidus mitte kunagi. Vahel on mootorid nr.3. Cyril võiab San Juan'i etapi +2.11 coma ees Lopez +6.19. Cyril'i kaotus Comal'e 15.59, Lopez 49.24 kelle seljataga on metsikut sõitu tegev Helder Rodrigues ~45 minuti kaugusel. Viendal kohal olevat Coma varuosa, kes on veel pikem esisõitjast Juan Pedrero't ähvardab eelmise aasta teine Pal Anders Ullevalseter 15 minuti kaugusel kes sõidab päev päevalt kiiremini uuel 450nel.

Cyril Despres: „Lahkusime bivouac'ist 5.30 ja saabusime San Juan'i õhtul 15.30 tehes vahepeal vaid kaks lühikest tankimise peatust – see on pikk päev tsikli peal – arvestades veel ajaolu, et isegi õhtul praegu on väljas 40C varjus. Vaatamata rasketele oludele attackisin väga kõvasti terve päeva läbi selle väga ilusa katse. Esimesel speciali lõigul tulin Marckile selga 3-4 korda aga ei olnud võimalik selles tolmus temast mööda saada. Aga teisel speciali lõigul õnnestus mul tagasi võtta natuke aega üldarvestuses. Homme on järgmine pikk päev 678km and loodetavasti on see võimalus mul veel tõusta. Kui sa tahad võita siis sa pead ikka väga püüdma ja üritama ja see on just see mida ma teen. Ma teen absoluutselt kõik, mis ma suudan ja ma kasutan kõike oma peas mida ma vähegi tean rally raidist. Aga täna oli super special. Isegi kui minu aeg ei olnud hea oli lihtsalt nauding sõita. 2007 ma võitsin kaks päeva enne finišit seega kui mul ei oleks lootust võita ei oleks võimalik sellise kiirusega edasi minna praegu. Seega ma loodan, et attackin nii palju kui ma vähegi suudan ainult. Me mõlemad Marc'iga sõidame KTM'idel, mis on aga suur eelis meile mõlemale. Me oleme suhteliselt lähestiku aga hetkel ja ei ole õnn mulle naeratanud veel. Aga kaks päeva on sveel sõita.“

Lopez oli etappi võitmas kuid eksis ära nagu tavaliselt ikka iga päev: „Algus oli rahulik aga tankima jõudsin õeldi mulle, et ma olen esimene. Otsisin Marc'i ja Cyril'i aga kuskil 200km mägis peale tankimist jäi mul üks rida vahele ja ma eksisin ära, 4km ja siis otsisin 8km otsisin trassi ja neid kätte ma enam ei saanud. See aasta ei ole lihtne. Vähemalt olen ma kolmas ja üritan vähemalt nii Buenos Airesesse lõpuni saada“.

Lõpp on lähedal juba paar päev on motivatsioon kõigil väga kõrge ja kambavaim on esmaklassiline. Etapid 6-7-8-9, kus sõideti tõeline Dakar maha on karastanud terase ja sõelunud välja osavamad, paremad ja ka rohkem õnne omanud mehed. Hea on see, et siots liigub kõik ilma suuremate vigastusteta ja keegi pole sõidu käigus raskelt viga saanud. Kui Fesh-Feshi aluste suurte kividega teid õnnestuks vältida oleks asjad



Quinn Cody Honda näeb välja kiiretest ainsana nagu käkerdis mitte HRC tehase pill...

päris hästi edaspidi. Kuigi hetkel käib sõit selle peale kelle mootor lendab esimesena. Järgmine aasta peavad sõitma kõik tillukeste 450 tsiklitega ja see tähendab ikka väga suuri probleeme kohe kindlasti. Loodetavasti jääb Open klass alles MM sarja, et neil väga headel sõitudel saaksid privaterid vähemalt edasi võistelda realistlike kulude ja võimalustega ning tegeleda siiski sõitmisega mitte CZ tüüp viimasel vindi aretamisega vaid.

Humneri mees Robby Gordon võttis Quinn Cody enda tiiva alla ja USA'kad on koos töötades nagu alati väga edukalt, seega üritatakse vähemalt ühele oma super sõitjale saada ilusa Dakari tulemuse kirja. Aga sõidab hästi mees midagi pole õelda. Parim rookie Dakari liigub päev päevalt kiiremini, tänane päev oli täpselt nagu Baja ütleb mees kaks kus kogemust said ilusti kokku poodiumil. Eile oli küll 50 koht kuid 8 koht üldarvestuses viib meest üha ettepoole päev päevalt. Eile loodeti, et Baja tüüpi ja massi stardiga sõidust poodiumit aga nagu alati kõik plaanitu läheb enamasti teisiti ja ei tulnud mx vaid täis pauk navigatsiooni harjutus.

Quinn Cody, (Team Honda Europe): „Ma sõitsin hästi täna, eilse pärast ma olin päris ärritunud ja päris vihane. Täna sõitsin päris kõvasti ja nii pole veel ükski päev siin surunud. Pinnas oli väga sarnane lõuna Baja-le, kivine ja märg pinnas koos kividega. Teadsin mida ma sellelt lõigult oodata võin. Ei teinud täna ühtegi viga püsisin tee peal ja kõik läks väga hästi. Navigatsiooni pea aegu üldse ei olnud lihtsalt anna tuld. Vaatasin vaid ohumärke roadbookist ja sõitsin paljudest mööda. See oli tore päev. Navigeerimine läheb kah iga päevaga paremaks ja kõik see keskkond muutub juba mugavaks mulle vaikselt“

Ameeriklastel on olnud raske maailma preshiishemal rally raidil tulemust teha kuigi sellised mehed nagu Danny Laporte oli 1992 Stéphane Peterhansel'i järgi teine, siis kuulus Dirt Rider'i peatoimetaja Jimmy Lewis oli kolmas aastal 2000 jõhkra BMW 900RR bokseriga lisaks veel nobe Chris Blais oma kolmanda kohaga 2007. Ja siis muidugi top 10ne mees Jonah Street, kes on ikka iga aasta etappe võitnud. Cody'il on paar aastat ettevalmistust Johnny Campbell'i tiiva all, kes on kõigi aegade alistamatum Baja staar ja JCR teami omanik kelle all ka Cody täna sõidab. Ka Jimmy Lewis on Cody treening programmi panustav ning tema eesmärk top 10nes lõpetada paistab olema käepärane juba, kuigi see tundus alguses ameerikalikult ebareaalne nii ruttu. Dakari osaleb Cody Euroopa Honda HRC tehase teami ridades.

David Casteu – ma ei anna alla! Tagant 91'sena startinud, eile viimasena jõudnud maailmameister sõitis mööda 80nest tsiklist ja quadist metsikus tolmus kus teised otsustasid pigem tiksuda, kui ohtlike mööda sõite kivide vahel teha. Päeva tulemus 26 koht.

„See oli pikka päev, temperatuur tundus nagu tuli pigem, kõvasti peale 40C speciali stardis. Tõusime 3500m kõrgusele. Sõitsin mööda 80 tsiklist ja quadist. Quadid on kõige hullemad, sest nad ei tõmba kõrvale, kardavad oma kummid ära lõhkuda. Sseega pidin sõitma jubedas tolmus väga kaua aega, et mitte võtta arutuid riske. Kasutan jälle mootorit nr.1 see millega ma kõik testid tegin. Selle sama mootoriga tulin teispäeval kolmandaks. Sherco mehaanikud võtsid selle välja ja panid uue asemele aga see läsk eile ülesõidul laiali. Seega panime esimese mootori vahele tagasi lootuses vaid jõuda Buenos Aires'esse välja. See mootor peab jõudma lõpuni, sest mul pole enam ühtegi. Ma olen pea aegu pooleli jätanud juba kümme korda. Mis hoiab mind rallyl veel on need inimesed, kes edasi võitlevad, minu sponsorid, minu pere. Ma ei ole keegi selline, kes pooleli jätab. Me oleme kõik oma meeled ja jõu rakendada sellele, et teha midagi väga hästi paraku aga see tulemus on minu maailmameistri tiitli kustutanud. Ilma oma partnerite ja sõpradeta ei oleks ma aga kunagi siia Dakari starti jõudnud, ma pean selle sõidu lõpetama!“

David Casteu on mees, kes on nagu olnud nagu üks privateride kaitsepühak. Enne tehastesse jõudmist oli ta mõistagi edukas ja suure sündamega privater, kes alati naerul nõaga oli ülimalt professionaalne, aus ja abivalmis kõigi suhtes. Siis palgati ta KTM tehase teami Despres'i teami kust ta liikus edasi Sherco prantsuse maailma tipp triali ja enduro

turu uus tulnuka ridadesse. Nüüd on ta oma tehase teami manager ja esisõitja. Rockstar ja Elf on tema suured sponsorid olnud, mis näitavad selle mehe kaalukust ja usaldusväarsust. Eelmine aasta katkestas mees väga raskelt endale jalaraua reide kukkudes. Ka siis keeldus ta koju tagasi lendamast ja tolgendas ning itsitas karkudega mööda bivouac'i ringi kuni asjad nii hulluks läsid, et mees ruttu remonti viidi lennukiga. Casteu on alati olnud mees, kes ka tehase sõitjana on õhtul istunud privateriga koos neid aidanud, nõustanud ja olnud neile suureks toeks ja eeskujuks. Tegemist on fenomenaalne tüübiga täiesti.

Laia Sanz, Team Arcarons (Honda) „Homme on kaks etappi jäänud, hommne etapp saab olema väga raske. Ma pean hoidma oma mootorit ja psüühika parimas vormis, et seda päeva lõpetada. Ainus mõte on see sõit lõpetada. Võtsime täna suhteliselt rahulikult, sest mitmed quadid olid meist ees ja neist mööda saada on võimatu. Hoidsime kaugemele tolmust välja nende taga.“

Annie Seel: „Võidusõid on läbi aga nüüd algab seiklus. Draama 170 km märgis, waypoint viies jäi mootor vaka. Tihend oli tulnud karteri vahel



3x Dakari võitja Cyril Despres võitleb viimse meetrini sekunditki kinkimata.

välja ja kogu õli jooksis välja. Kas nüüd on tõesti rally läbi!?” rääkis Annie. Kuuma eest varju istunud Annie juurde naaseb Merkit Kemal, hull türk-lane, kelle ainus toetus team on korraldaja käes olev plekkkast ja ise sõidab ta 690 KTM tänava endurost meisterdatud hea pilliga. Tuleb proovida ikka, võttis Annie näpust kinni viis ta rahva seas olnud ühe mehe juurde kellel oli mx'er ja neil oli ka õli. Paljud pealtvatajad moto-spordi hulud Argentiinased kannavad Dakari vaatama tulles juba kaasa igasugu tuffi, mida võib rajal vaja minna muide. Annie toppis tihendi tagasi tõmbas tihendid traadiga paigale ja, kui mootor oli maha jahtunud käis ta ka ringi aga käima ei läinud ei tändas ei tirides. Siis tuli Anniele pähe, et kuna tsikkel on vee ja õli töötanud on äkki klapid ära tõmmanud või kinni jäänud pähe. Kiire pea remont ja mootor käivitus. Mitte küll teab, mis hästi ja kuna ka sidur oli jällegi kudu, olid lood kehvad aga Annie sai igal juhul liikuma. Bensusaamas tee peal natuke tihendi kontrolli ja remonti, uut õli, vett peale ja edasi. „Viimane 150km, mootor töötas täitsa ok aga sõita sain ainult 50-90 km/h hoidmaks mootori temperatuuri all. Siis tegin viimase jahutuse peatuse viimases CP's kust oli 20 km lõpuni. Valasin vett ja õli veel peale ja kohale ma viimasena ta sain peale keskööd olles trassil olnud 15 tundi.“



David Casteu liikus oma MM tiitli toonud Shercol tõesti hirmsa hooga, kui see võimalik oli. Kindlasti oli Casteu üks kiiremaid mehi rajal sooritades möödasõitude rekordi.

11 etapp:

1. Cyril Despres, France, KTM - 4:33:13
2. Marc Coma, Spain, KTM - 2:11
3. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 6:19
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 7:44
5. Alain Duclos, France, Aprilia, 10:03
6. Franz Verhoeven, Holand, BMW - 14:02
7. Quin Alexis Cody, Honda - 15:17
8. Jean De Azevedo, Brazil, KTM - 15:36
9. Juan Pedrero, Spain, KTM - 15:42
10. Jordy Viladoms, Spain, Yamaha - 17:08
11. Ruben Faria, Portugal, KTM - 17:15
12. Pal Anders Ullevalseter, Norway - 23:19
13. Henk Knuiman, Netherlands KTM - 25:45
14. Miran Stanovnik, Slovenia, KTM - 30:09

Üldseis peale 11 etappi:

1. Marc Coma, Spain, KTM
2. Cyril Despres, France, KTM - 15:59
3. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 49:24
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 1:35:10
5. Juan Pedrero, Spain, KTM - 2:42:55
6. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 2:57:95
7. Jean de Azevedo, Brazil, KTM - 03:24:31
8. Ruben Faria, Portugal, KTM - 3:49:46
9. Quin Cody, USA, Honda - 04:23:26
10. Henk Knuiman, Netherlands KTM - 4:23:56
12. Jacek Czachor, Poland, KTM - 5:19:06
13. Miran Stanovnik, Slovenia, KTM - 5:37:58

14 Päev

12 etapp: San Juan - Cordoba / 123 km ülesõit ja 555 km special = 678 km

Rada: Pikk ja kiire lõpu võitlus, mis pidi algama 100km liivarajaga. Liivarajast oli saanud aga madal 100km suurune suur muda järv.

Starti läks eilsest: 41 rekat, 94 tsiklit, 14 quadi, 56 autot. Ööläbi löi sellist seroid-keravälku mida võib näha vaid lõuna maades ja sadas nagu oa voolikust. Kuna rekad startisid esimesena täna muutusid muda oja teed täiesti läbimatuks limaga täidetud metroodeks. Pärast rekasid, kes õnneks suunati massiivset viga mõistes teisele trassile oli aga maapinnast nagu sõda üle käinud. Need purakad kust laps võib püsti alt läbi jalutada istusid põhjapeal juba vara hommikul. Tankima jõudis isegi Coma juba ilma nokata. Kogu tankimise aeg kulus meestel paaniliselt mootor-ratate ja radikate puhastamisele, et vähegi õhk läbi käiks mootorite ümber, mis olid täiesti viimase vindi peal niigi. Lopez ja Quinn andsi hullu tuld. Quinn Cody lõpetas päeva 5endal kohal kui sõitis nagu teisel rajal võrreldes teised. USA mx põhi paistis siin igast august. Ka Verhoeven tuli hästi läbi seitsmendal kohal. Tagant tulnud automehed ütlesid, et see oli nende elu raskeim sõit, sest neile ei jätetud tõesti enam midagi, kus sõita oleks saanud, teed olid sügavamad, kui laiad. Ütleme, et see oli täiesti mõtlematu tegu korraldajatest jällegi, sest kuskile polnud minna ja millegi peal enamusel liikuda enam polnud võimalik. Kannatasid just hobby mehed eriti valusalt. Paikuse enduro oli selle kõige kõrval nagu

Starti läks eilsest: 41 rekat, 94 tsiklit, 14 quadi, 56 autot. Ööläbi löi sellist seroid-keravälku mida võib näha vaid lõuna maades ja sadas nagu oa voolikust. Kuna rekad startisid esimesena täna muutusid muda oja teed täiesti läbimatuks limaga täidetud metroodeks. Pärast rekasid, kes õnneks suunati massiivset viga mõistes teisele trassile oli aga maapinnast nagu sõda üle käinud. Need purakad kust laps võib püsti alt läbi jalutada istusid põhjapeal juba vara hommikul. Tankima jõudis isegi Coma juba ilma nokata. Kogu tankimise aeg kulus meestel paaniliselt mootor-ratate ja radikate puhastamisele, et vähegi õhk läbi käiks mootorite ümber, mis olid täiesti viimase vindi peal niigi. Lopez ja Quinn andsi hullu tuld. Quinn Cody lõpetas päeva 5endal kohal kui sõitis nagu teisel rajal võrreldes teised. USA mx põhi paistis siin igast august. Ka Verhoeven tuli hästi läbi seitsmendal kohal. Tagant tulnud automehed ütlesid, et see oli nende elu raskeim sõit, sest neile ei jätetud tõesti enam midagi, kus sõita oleks saanud, teed olid sügavamad, kui laiad. Ütleme, et see oli täiesti mõtlematu tegu korraldajatest jällegi, sest kuskile polnud minna ja millegi peal enamusel liikuda enam polnud võimalik. Kannatasid just hobby mehed eriti valusalt. Paikuse enduro oli selle kõige kõrval nagu

sips, sips, sips. Extreme enduro ja leTouque kogemustega Despres andis tule, mis jaksas, +39" sekundid Coma ees, 32km, +59" sek, 84km, + 1'09" sek, 117km +1'51 - 413 km viimases sektoris aga võtab Marc Coma sihi silme ette ja võidab etapi kindlamal pinnasel riskse võtmata ja lõpuni peal hoides. Cyril Despres (KTM) -37" Helder Rodrigues (Yamaha) - 7'21. Nii saab kahekordne Dakari võitja oma viienda etapi võidu see aasta 33ndal Dakaril ja kokku 15'st tema karjääri jooksul Dakarilt.

Prantsuse – Mali mees privaterina KTM'il Senegalis etapi võitnud ja hiljem Despres'ile kiiretvaru osa tehase KTM'is sõitnud neeger Alain Duclos (Aprilia) Henk Knuiman (KTM 690) ja Teus Visser (KTM) ei sõitnud 63 km sõlme vaid jätkasid rekade järgi CP4 suunal tõustes ajatabelis küll korra kõrgele, kuid korraldaja surab neile oma kehva roadbookide tõttu ja halbade juhiste edastamise eest karistuseks ilmselt mitu tundi homme veel. Nii see Dakari elu käib, seal maksad sina alati korraldaja vigade eest kas oma elu või kogu sõidu tulemustega nagu on paljudel see ka see aasta nii läinud ja mida ka sai ette ennustatud, et tulemused otsustatakse kuhja racingu meeste poolt mitte rajal. Kahju on nendest privateridest kes tõesti läbi väga suurte raskuste üldse sinna võiduajamisele jõuavad. Aga jah samas võib alati targutada, et reeglid on reeglid ja seda eriti siis, kui nad ühepoolset kehtivad ja kellele sa kaebad. Selle pärast on alati vajalik, et Dakari meeskond oleks väga hea manager kaasa, kes räägib prantsuse keelt või on selline naaskel, et ta toob ära adekvaatse info ja see jõuab sõitjateni sellisel, et ei oleks neid olukordi pidevalt Dakaril on. Fännid mäletavad kindlasti 2002 kuidas Joan Nani Roma keeras paremale nagu trass oli roadbookis, mis muudeti aga ära viimasel etapil. Temal aga puudus see info viimase hetke muudatustest ja ta kaotas Dakari võidu ning lõpetas kuskil väljapääsmatus platoode laburündis närvivapustustega maas kust kopeter ta lõpuks haiglasse viis - finišini olid vaid mõned km. Toona võitis aga imeline Mr. Meoni V-twin LC8 KTM'il. Ka Coma on sellise triki ära teinud pilditult Senegali puude vahel ärgates. Kõik sõitjad on juba väga väsinud enam ei suuda sõnagi enam suust saada, sest magamatus ja viimseni kenast välja kurnatud ained on teinud oma töö. Kõik peale tipp atleetide on hädaabi reshimi lülitunud ja autopiloodil juba. Metsik kuumus ei tee asja paremaks. Muda päev oli ootamatu liig, mis liig kõigile. Pajud jätsid oma viimase jõu tsiklite välja tirimise ni, et silma laud olid kah muda täis nagu kord ja kohus. Cyril Despres: „ Ja veel kord ma attackisin maksimaalselt, juhatasin stardist finišini lootuses, et ma suudan provotseerida mingeid muudatusi üldtabelis. Aga vaatamata minu pingutustele 555km ja seitse tundu võidusõitu ei andnud midagi minu ajakontole. Aga see ei tähenda, et mul ei oleks endaga meeldiv olnud siiski. Kuigi meile vett speciali kaela otseselt ei tulnud oli näha, et sadanud oli väga palju juba päevi, esimesed 60km või nii oli vaidmarg liiv see oli nagu Le Touquet. Pärast seda me jõudsime rekade rööbastesse koos mõnede metsikute järvedega! Alles on jäänud vaid üks päev võidusõitu ja ma jätkan üritamist kuni viimase kilomeetriteni.“

Quinn Cody (Team Honda Europe): „See oli väga märg, tsikkel oli kogu aeg risti all. Võtsin ekstra prillid ja kindad veel etapile kaasa, kui korraldaja mainis, et vihma on oodata. Need sooned mille rekad olid ette sõitnud olid lihtsalt enneolematud! Ma lihtsalt ei tahtnud sinna mutta langeda. Tankimise peatuses km 441 oli trass juba kui vaja väga kiire. Dakar on olnud fantastiline kogemus! Siia maani on see olnud suurepärane rally. Mida ma tean täna on aga see, et sa pead olema valmis võidusõiduks päevast number 1. Esimene nädal ma seadistasin ainult mootorrrast. Mul läheb paremini kui ma saan teha natuke rohkem rallysid ja palju rohkem testimisi Dakari tsiklil. Ma kindlasti tahaksin tagasi tulla aga.“

USA mehed on alati olnud kõva testijad ja see läbi ka kõvad meeskonna töö mehed, kui nad selle masina lõpuks 100% käima panevad on teada ajaloost, et siis nende vastu nende hoo juures on päris kõva töö saada. Vaatame, mis saab ja kas JCR teamis saab Honda USA Dakari tehase team ja KTM'id võetakse tõsiselt ette. Arvatavasti saab Quinn Cody't näha 2011 Rally Raidi MM'i sarjas kätt harjutamas.

Joha Street, kes on pärast eilset keset teed olnud paaki kupatamist nii õrn igalt poolt, et hetkel on vaid plaan tiksuda vaid lõpuni 14 kohta hoides. Mees on veendunud, et see on tema kõige raskem Dakar. Huvitav mida Jonah siis ütleks, kui ta ei oleks pidanud sõitma seda sõitu alles

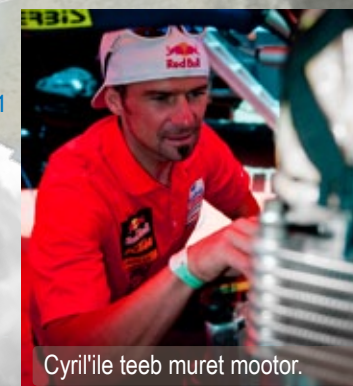


Franz Verhoeven sooritas kindlasti elu kiiremat Dakari 450cc prototüüp BMW / Kymco esma Dakaril.

oktoobris kätte saadud 450cc Yamahal ja oleks 100% saanud keskenda sõidule nagu varem Factory Replica KTM'il. Vaieldamatult on mees tegelikult raegu elu vormis mida ta kahjuks realiseerida ei suuda. David Casteu reanimeeritud mootor nr.1 lenas jälle laiali 555km Specialil San Juan ja Córdoba vahel. Startides kohalt 27 oli ta waypoint'is nr1 25's kuid siis hakkas jant peale jälle. Waypoint'ist nr2 tuli tal vahetada uuesti mootor, mis oli juba kuues või seistmes, kõik see tegi talle kaotust viis tundi veel. David oli tõesti veendunud, et nüüd ta katkestab olles vaimselt täiesti läbi aga siiski ei – inimesed kellega sa luurele lähed said määravaks, kui tema enam ei jaksanud siis nemad jaksasid. Lõpuks jõudis mees napilt kontrolllaega ulmelise tahtjõuga väljasõidetud kohal 81 ja 6 tundi 28' 35" liidrist. Pärast hetkelist puhkamist läks ta kohe väga vara hommikul edasi järgmise Córdoba – Buenos Aires etapi starti.

12 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM - 6:42:42
2. Cyril Despres, France, KTM - 00:37
3. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 7:21
4. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 10:03
5. Quinn Alexis Cody USA, Honda - 15:45
6. Ruben Faria, Portugal, KTM - 16:57
7. Juan Pedrero Garcia, Spain, KTM - 23:19
8. Quinn Cody, USA, Honda - 23:45
9. Jordy Villadoms, Spain, Yamaha - 31:40
10. Pal Anders Ullevalseter, Norway - 33:36



Cyril'ile teeb muret mootor.

Üldarvestus pärast 12 etapp:

1. Marc Coma, Spain, KTM
2. Cyril Despres, France, KTM - 16:36
3. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 59:27
4. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 1:42:31
5. Juan Pedrero, Spain, KTM - 3:06:00
6. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 3:31:21
7. Jean De Azevedo, Brazil, KTM - 3:50:35
8. Ruben Faria, Portugal, KTM - 4:06:43

15 päev

13 etapp: Cordoba - Buenos Aires / 495 km ülesõit, 181 km kiirskatse ja 150 km Buenos Aires'esse = 826 km

Rada: Pulk-ja-sirge põhjakaasi tolmu kruusakas tee, mis läheb läbi lühikese kiirskatse, mis lõpeb Baradero võidusõidu rajal. Raja ääres on miljon inimest hullumas ja Buenos Aireses juba pidutemas.

Ainus mõte kõigil kes starti läksid oli saada ilma igasuguste jamadeta lõpuni, dusshi alla, puhtad riide, pehme voodi ja korralikult süüa:) Sõit läks lahti üli kiiretel kruusakatel sirged kui pulk kaas põhjas okastraat ja karjatarad ümber ringi keelt limpsamas.

Dakar näitas ka oma hambaid nagu alati üritades mestiku kiskja kombel vastu hammustada isegi kui ta sind armastab. Chaleco Lopez kolmanda koha mehe Aprilial ütles ülesse kogu tagaamort. Allain Duclos ja Gerard Farres olid kohal kohal ja Farres andis talle oma taga ratta mille oli purunenud vedru puks lõiganud. 80km enne finišit annab Lopez tule, taga ratas vastu porkat. Oli ilmne, et see mx kumm saeb selle taga otsa pooleks ja enne finišit lõikaski lisaks veel aku juurest läbi ka kõik juhtmed ja kogu elektrisüsteemi. Vakka see Aprilia selle peale ka jäi.

Alain Duclos üritas Lopez't siis teda nõõri otsa võtta veel aga see asi ei viinud kuskile. Siis tuli kohalik quadi mees Pablo Copetti ja võttis Lopezi rimaka korraliku nõõri otsa traaverseid pidi ja nii see täiesti ribadeks Aprilia finišini jõuga ka veeti. 50minutit edu sulas Helder Rodrigese ees nagu kevadine lumi. Et nii nagu motosportis alati ei lõppe sõit enne, kui langeb lipp. Pigem juhtub viimastel päeval igasuguseid viperusi, kuna tehnika on nii vimase vindi peal selleks ajaks juba ja seda eriti just kiiretel meestel.

See juhtum kindlasti sunnib järgmine aasta Apriliat ja Team Giofil'i tõsiselt mõtteid mölgutamaja oma amordi vedru partneri peale ja nuputama, kui palju peaks olema neid koormas siiski olema. Kogenumate teamide mehed vangustasid aga teada pilguga pead. Igal juhul kolmas koht läks nagu viuhh Chili mehe käest ja väga pettunud pisar silmas Lopez tuli üle stardi joone juubeldava rahva kättevahele.

Helder Rodrigues kolmas! Ei jätanud mehike üritamist viimaste kilomeetriteni ja tõesti vääris ta seda poodiumit vaatamata kahest ilma jäänud võidust lisaks ühele alles jäänud võidule on tal nüüd vähemalt vääriline lohutus käes, sest portugaalane sõitis tõesti hästi ja navigeeris tasemel. Oli mees võimeline ka etappe juhatama, mis on vaid vähestele jõukohane. Sellel mehel on kindlasti veel palju ilusaid hetki ees. Viimased kolm Dakarid on ta lõpetanud 5,5 ja 4 nüüd siis ilus kolmas. Mis toob järgmine aasta... ? Ladina-Euroopa rüülik on selgelt tõusnud uuele tasemele.



Aprilia väga agresivne moto ime V-twin Tuareg 4,5.

Kellel on tekkinud huvi nende imeliste itaalia aparaatide vastu nagu Aprilia Tuareg 4,5 Replicad või Replica Kit'i vastu siis nüüd on nad ka Giofil'i teamis Apriligaga koostöös müügis. Nii, et kes tahab tõeliselt erilist rally raidi ratas millega on selge edu teiste eest oma 77° V-twin 450 mootoriga siis on põhjust asju uurida. Olemas oleva RXV450 või 550 saab konvertida €16 000 (sis KM) eest rally raidi tsikliks nagu naks. Kit sisaldab ka amorte jne. Lopez'i tsikli koopia saab aga € 37.000 eest (sis KM) Tegemist on ikkagi ühe vähese tsikliga, mis suudab sõida KTM'iga kõrvuti tipp aegu ja tulemusi. See on kindlasti näitaja. Aga sehkendamist kindlasti selle tehnika tipp tasemel ehitusel on oma jagu.

Viimase etapi võitis 165 km/h välja pigistanud Franz Verhoeven BMW'l ja seda meetodil, kus pill oli piirajas sirge sirge järgi ja võit tuli vaid viie sekundiga Helder Rodrigues'e ees, kes tegi metsikuid hüpped kordagi kaasi maha laskmata ja Yamaha head stabiilset WR mx raami viimasele proovile pannes. Verhoeven teenib selle võiduga lõpuks siiski 15 koha üldtabelis vaatamata mootori kanibaliseerimisele rangluu murdnud Goncalvese mootorrattalt keset katset ja muudele äpardustele viimase kahe nädala lõikes. Huvitav on see, et Verhoeven on sellel Dakaril olnud top 10nes igal kohal 1-10neni, et väga ilus numbri rida.

Arvata on, et BMW G450RR programmi arendajana ehitab Speedbrain ja Verhoeven peatselt valmis uue hea mootorratta ja siis peaks saama juba nalja selle 14nest mehesest koosnva meeskonnaga kõvasti. BMW

viimased Dakari võidud jäävad tänaseks surnud legendi Richad Saint'i auhinna kappi aastatest 1999 ja 2000 F650RR'il.

Cyril Despres pingutas mis ta pingutas aga -44 sekundit Verhoevenile ja pluss + minut 32 Coma ees, kes oli viies oli selgelt vähe, et 15 minutist vahet tagasi ei sõida ja rõõmu tuli prantslasel tunda vaid kiirest sõidust ja lõpuni võitlemisest. Samas oleks võinud Lopezi asemel olla ka Coma väga lihtsalt.

Cyril Despres „Ma tuln Dakarile selge plaaniga eelmise aasta võitu korrata ja kõik, mis pole võit on selge pettumus minu jaoks. Aga nagu öeldud Dakar 2011 on kaugel negatiivsest kogemusest. Ma sõitsin oma võimete maksimaalsel piiril aga minu kiirus ja navigeerimine ei olnud minu ambitsioonide väärilised. Tsikkel toimis õnneks suurepäraselt, et me vähemalt võtsime kaks esimest kohta, mis on uue tsikli debüüdi kohta päris silmapaistev saavutus seega siit suur lugupidamine KTM ja nende tehnikute vastu. Palju vähem positiivne oli 10 minutine karistus mille ma sain ühel etapil. Fakt, et ma ei kaotanud aega trassil, mis muudab selle kõik palju raskemini seeditavaks. Navigatsiooni viga mille ma tegin oligi ainus viga mille ma tegin kahe nädala jooksul ja olukorras, kus ma pidin tagasi sõitma seda suure pinge all oli piisav, et kaotada see võidusõit. Igal juhul aga braavo võitjale ja korraldajatele võimsa võidusõidu eest ja suur tänu minu meeskonnale, KTM'ile ja minu sponsoritele tingimusteta toetuse eest“.

Helder Rodrigues: „Ma kujutasin seda Dakari ette teissugusena Buenos Airesest lahkudes kaks nädalat tagasi. Ma tahtsin seda kohta poodiumil. Viimasele etapile minnes olin valmis lahinguks, et proovida veel üks vimane kord topp kolme pääseda aga kiirskatselt tulles siis keegi ütles mulle, et Chaleco on probleemide küüsis ja siis tundus, et see võimalus võib avaneda mulle. Lopes on kindlasti väga pettunud aga selliseid asju juhtub Dakaril. Igal juhul ma saavutasin soovitu. Ometi saan ma midagi



Coma varuosa Juan Pedrero tegi üli tubli Dakari lõpetades kokku viiendana! Kopterid ei ole sõitjate lemmikud kuna tõstavad üles tohutu tolmu ja lõhuvad tähelepanu.

muud kleepida nüüd oma tsiklile, kui number neli ja see tähendab palju, kuna kolm tähendab tõelist saavutust Dakaril. Ma tahan tänada oma teami, Team Yamaha Racing France Ipone nende töö eest, sammuti minu partnereid ja minu fänne.“

Võit läks arvatult tugevale Marc Coma'le. Nüüd siis 3x Dakari võitja Marc Coma on inimene kelle jumal lõi Dakari jaoks algusest peale. Marc arvas selle aasta võistluste kohta, et raskeim etapp oli, kui ta kukkus, Atacama kõrb on alati raske ja eilne muda mülgas oli väga halb. Parim osa Dakari rallys on inimesed, kes on raja ääres. Ilusam koht rajal 11 etapp kanjonid. Comale on Argentiina natuke nagu ka kodu, sest Argentiina on Hispaania väga seotud riik ja see suur riik, kus on keeleks ka hispaania keel vaatab Hispaania poole ikka. kui suure pealiku poole kuigi on ise suurem riik. Euroopa hispaanlastest peetakse suuresti lugu. Ja nii või teisiti on Argentiina - Chili põlirahvus hispaaniast pärit nii, et suhtumine Comasse on seal täiesti eristabaline. Võit Cyril Despres'i üle tuli +15'04 ajavahega. Pingelanguses ja rõõmu pisaras lühikese jutu mees Mark Coma ütles vaid „Ma olen väga õnnelik, ma olen väga õnnelik, see oli nii palju tööd, väga palju ohverdusi, ma tahan tänada kõiki neid inimesi kes on minu taga keda te kunagi TV's ei näe – ma tänan teid! See oli väga hea päev!“ KTM võib olla enam, kui väga rahul, sest 10nest mootorrattast, mis nad ainult ehtasid 450 tsiklid jõudis top 11nesse 8 ja lisaks veel üks 690 kokku 9tk ühe Yamaha ja Aprilia kõrval. Vladimir Chagin Kamaz'il on nüüd selle Dakariga kokku 71 etappi võitnud aegade legendaarsemal tsiklimehel Stéphane Peterhansel'il 55 võitu vastu ja ühtlasi on vene-lane kõigi aegade kõige võidukam mees siis Dakaril, seda õnneks tänu klassile, kus täielikult puudub konkurents aga peal hoida nad oskavad seda ei saa salata. Aus oleks aga pigem küll, kui Kamaz'id võistleks sõidautode klassis, kus nad kindlasti tuleks ka kõrgele kohale. Kamazile kuulus see aasta nelik võit, kuna nüüd on Kamaz'il ka noorte team Eduard Nikolaev'iga kettas, kes võitis juba Silky Way rally. Lähim konkurent väljaspool Kamaz'i teami Chagin'ile on saksa MAN'i team viienda kohal, kaotusega 5 tundi ja 45 minutit, 37 sekundit... MAN'i tipp võistlust rekad

näevad elusast peast oma kvaliteedis välja nagu WRC autod.

David Casteu: Ta jõudis kohale, maailma kõige raskema võidusõidu finišisse!!!! „Ma ületasin finiši joone! Ma olen moraalselt väsinud, füüsiliselt ma olen OK vaatamata sellele, et ma kukkusin betooni peal täna veel ja lõin oma puusa ära, mis nüüd valutab. Ma olen õnnelik et see on nüüd läbi. Hommikul oli mul veel kõhuvalu. Pikk ülesõit 645km ja siis 181km specialil ma olin kogu aeg hirmul! Ma märgistasin ära kõik CP ja WP'd, mis rajali olid ja kus ma oleks saanud vahetada mootorit ... See kõik oli meeletu kogemus. Inimesed küsisid minult korduvalt: Miks sa sõidad üldse edasi ? Sa oled ju tehase sõitja sa peaksid minema jalutama lihtsalt. Aga ma mäletan hästi, kui ma olin veel privater 2004 ja see kuidas inimesed teevad absoluutselt kõik selleks, et sellele sõidule saada ja siin olla – see kõik ei lubandu mul lihtsalt katkestada. Kui ma näen kõike seda nende inimeste pingutust. Ja siis kui ma mõtlen nendele enda kuude pikkustele treeningutele, mis ma kõik selleks läbi tegin oli võimatu lihtsalt alla anda“.

David Casteu jõudis kohale täna 81 kohalt startides päevale 58sanda-na kaotusega 24'29" võitjale, üldarvestuses jäi ta 66 kohale kaotusega Marc Comale 27 tundi, 28 minutit ja 18 sekundit. See on kaugel küll loodetud võidust aga meie jaoks on kindlasti see mees üks selle võidusõidu võitjaid Marc Coma kõrval täiesti kahtlusteta! Ja see oli ka põhjus miks me kehtiva rally raid maailmameistri inimvõimete piiridel toimunud võitluse teieni toime. Seda kõike on raske sõnadesse panna ja edasi anda aga see kõik oli täiesti uskumatu. Sellelt prantsuse mehelt võiksid paljud sportlased õppida kuidas oma isiklike piire kaugemale liigutada ja mitte alla anda siis, kui kõige halvem ja raskem on ning igasugune mõte on tegevuse sisust kadunud. See kadunud mõte tuleb aga hiljem tagasi kui te vaid pooleli ei jäta, sest võitjad kunagi ei katkesta ja katkestajad kunagi ei võida.

13 etapp:

1. Frans Verhoeven, Belgium, BMW
2. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 00:05
3. Jean De Azevedo, Brazil, KTM - 00:19
4. Cyril Despres, France, KTM - 00:44
5. Marc Coma, Spain, KTM - 2:16
6. Henk Knuiman, Netherlands, KTM - 2:47
7. Juan Pedrero, Spain, KTM - 3:05
8. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 3:51
9. Jacek Czachor, Poland, KTM - 4:38
10. Miran Stanovnik, Slovenia, KTM - 5:16
11. Teus Visser, Netherland, KTM - 5:48

Lõppjärjestus Dakar 2011

1. Marc Coma, Spain, KTM 51:25:00
2. Cyril Despres, France, KTM - 15:04
3. Helder Rodrigues, Portugal, Yamaha - 1:40:20
4. Chaleco Lopez, Chile, Aprilia - 2:09:45
5. Juan Pedrero, Spain, KTM - 3:07:03
6. Pal Anders Ullevalseter, Norway, KTM - 3:32:56
7. Jean De Azevedo, Brazil, KTM - 3:59:38
8. Ruben Faria, Portugal, KTM - 4:13:01
9. Jacek Czachor, Poland, KTM - 9:38:41
10. Henk Knuiman, Netherlands, KTM - 6:14:46
11. Miran Stanovnik, Slovenia, KTM - 6:13:49

2011 Dakari lõpetuseks ja 2012 Dakari algatuseks:

Kuidas siis see Dakar läks? Naiste võitja Laia Saiz koos Acaronsiga oli väga tore üllatus, rookie auhind Quinn Cody'le oli nagu kingitus. Keegi surma ega raskelt viga ei saanud. Seis 3 võitu ja 3 võidu Coma ja Despres'i vahel lubab aga juba 2012 aastaks enneolematut lahingut.

Kas Dakar läheb tagasi Aafrikasse, täna enam vaevalt – tootjad on leidnud endale Lõuna Ameerikas suure turu ja ilmselgelt hakkab üha enam poode ja tehaseid selles regioonis uksi avama. Aafrika kätte

jõuab järg kunagi hiljem, kui toorainet veel siis on aga, kes teab, mis siis maailmas toimub ja, mis kadunud mandril selleks ajaks käib. Brazilia on Hondale kõige olulisemaid olulisemaid turge, KTM avas oma uue maailma suurima KTM super poe seal, mis on Emiraatide ees nüüd suurim KTM pood maailmas. Brazilia on maailma üks olulisemaid päris superriike, mis asutab ka kindlasti varsti Dakari taldrikule. 2012 Dakari näeme me juba Peruu pinnal ning Bolivia ootab. Dakar muutub üha enam eelkõige äriks mitte seikluseks nii nagu Thierry Sabine ta kunagi Libyas motikaga eksides lõi. Et suund on selgelt täna sinna kuhu kõik elujõulised tipp sarjad on liikunud. Ja loogiline ta on ka on, sest tänapäeval ei saa enam lõputult surnud lehma maksta just tootjad. Võidu sõidetakse ikka selleks, et müüa mootorrattaid mitte millegi muu pärast. Liitigi kui kõige maksumus on kümnekordistu-



9h raudadel väga kiiret sõitu on tavaline tööpäev Dakaril.

nud paljus tänu globaliseerumisega loodud gigant väljapressimise skeemidele. Dakari korraldaja elab igal pool mõnusat elu aga Lõuna-Ameerika riikide maksu miljonid mõistagi on lihtsalt sülle kukkunud EU väline tax free raha mägi. Jätkusuutlikus aga ei ole alati pöördvõrdeline, nagu Eesti metsade tühjaks rajumise kava ülekasvanud metsa jutu taustal, kus loodusele aga enam kohta ei jäeta aga plekki tuleb midagi ise loomata ja tootmata. Et, igal asjal on oma hind. Lähi paaril aastal saab näha kas ja, mis Lõuna-Ameerika manöövri hind on ja kas ka uusi sõitjaid peale üldse tuleb valmidusega vähemalt €10 000 päevas kulutada. Tsiklite klassis on endiselt jämedalt 100 meest puudu võrreldes Aafrika Dakariga. Seega hetkel ei ole näha küll mingit võimalust, et Dakar Aafrikasse naaseks. Samas on Aafrikas piisavalt väga heal tasemel ja ka veel raskemaid rallisid käimas kui Dakar ise. Nii, et igale ühele oma ja see ongi hea suund mida rohkem erinevad sõite ja nägemusi. Suurem osa Euroopa sõitjatest nii, kui nii Dakarile enam ei lähe enam seega on arvata, et tase tõuseb iga aastaga uutel võistlustel Aafrikas ja Araabias. Aus konkurents on alati hea edasiviiv suund. Samas üritab Dakar meelitada USA'st peale odava tipp tehnikaga sõitjaid üha enam. Aga see võtab veel aastaid ja vajab hoopis teisel tasemel meedia tööd, kui prantslane seda suudab. USA sõitjatega on aga see lugu, et nemad kehva korraldust ei aktsepteeri hetkekski. Ja kas selle kvaliteedi tõusuga prantslased sellega hakkama saavad on ise asi. USA on inimmasside juhtimise ja organiseerimise hyper riik ja sealt ka standardid. Prantslased paraku on aga kõige vähem sinna pilti mahtuvad kujud on venelastele omase pohuismi ja hoolimatusega. Elame näeme. häda ajab härja kaevu ;) Sellest võidakse aga absoluutselt kõik kui see nii läheks.

See aasta igal juhul läksid mõned asjad paremaks, mõned asjad aga jäid sama kehvaks. Hea, et mürgitatud toit kedagi ära ei tapnud, mis ei tähenda, et see võidusõitjatele tervikuna miljoneid maksta ei läinud... Järgmine aasta kõik jälle targemad, et oma toit ja kokk kaasa, mis aga lisakulu võistlejatele jällegi.

Hea on see, et sõitjate ja tehnika tase on tõusnud. Sõit ise on läinud kohati palju lihtsamaks ja kohati palju raskemaks. Igsugune ebaühtlus aga väsitab rohkem inimesi. Lisandunud on tohutud asfaldi massiivid mida pole kunagi varem olnud ja see on tagasikäik kindlasti. Aafrika Dakar on kindlasti seda võrd alati kõrgema väärtushinnanguga ja tervikuna raskem olnud, sest terve sõit käis vaid ja ainult off-roadil, kui jõuti Aafrikasse juba. Vahest väike piiri löik Mauritanias ja lõpp Senegalis Dakari's. Nii, et nagu ikka sa võida ja kaotad iga asjaga ning lõpptulemuse meeldivus on juba maitse asi. Seikluslikus ja tõelise seikluse mõiste on kindlasti asfalt bivouac'idega haihtunud ja asemele on tulnud pigem race pühapäeva poksi meeleolu, kust saab autoga sõita linna hotelli või supermarketisse. Hea on selle kõrval see, et head haiglad on palju lähemal ja kohalike käest saab osta vajadusel nii mõnegi lisa-

teenuse. Hooldusautod ja meeskond saab tihti uhada mööda asfaldi põhjakaasiga, mis on tsiklimeestele suur abi teades, et team jõuab ikkagi varem või lausa ette temast. Aafrikas oli see pea mõeldamatu, sest trass oli pea aegu sama kõigile. Sealt ka võimalus, et hooldusauto ülekataste pannakse on mõnevõrra väiksem ja kulud sellele on väikse-

mad. Alla €45 000 saada rekat renti, mis ülekataste ei paneks ja õigel ajal kohal oleks ei olnud üldse reaalne tsiklimeestele Aafrikas. Praegu võib natuke odavamalt saada samas tuleb see kõik sinna kohale vedada. Välja tuleb lõpuks ikka sama tihtipeale. Palju sõltub, kui osav on meeskonna juhtkond asju korraldama ja planeerima rääkimata suhetest ja koostöö suutlikusest teistega.

Võidu nimel käib täna sõit väga kõrgel tasemel, mis ei andesta üle kahe vea kahenädala lõikes, kui kellelegi just ropult õnne ei ole lõpuks nagu seda Helderil tänavu, kes võitles samas lõpuni iga viimase kui meetri eest.

Tulevikus loodaks näha Beta tehase teami Dakaril korralike tipp sõitjatega. Betasi oli see aasta joonel 1 vähem kui BMW'is kokku 8sa. Paljud rally Betad on küll aga tegelikult vana Open Beta peale ehitatud ehk siis lingiga 525 KTM'id ehk väga hea paketi. Gas Gas'i tahaks näha kellel Dakari tsikkel oli juba olemas aga enne tuleb 2-takti spetsialistitel teha üks korralik 4takti mootor ometi valmis. Samas Yamahad WR250 ja WR450 mida nad kasuavad nüüd võimaldaks Yamaha tehnoloogia riskasutust, mis annaks aluse väga tugevale komplektile jällegi. Hispaania tipp raami tegija võiks teha aga kõrgtasemel rally raidi raami ja pooled Yamaha mehmed ostavad endale siis Gas Gas'i.

Suurim Dakari ettevalmistuse puudus on aga see, et huvilistel pole sisuliselt võimalik roadbooki kasutamist harjutada mujal, kui vaid Dakaril või MM'il ~ €1000 päev. Kui see asi kuidagi lahenduse saaks oleks oodata hüpelist Dakari taseme tõusu, sest kehvasid navigeerijaid on täna isegi päris kõrgel tipus keda veetakse tegelikult paljus läbi sõidu ja kes üksinda elus kohale ei jõuaks. Quinn Cody tuli Dakarile peale sisuliselt null teadmistega roadbookist nagu paljud teised. Samas roadbooki trasside tegemine on meeltu töö ja tohutu aeg ja IT võimekus (ja mitte Eesti oma mõistagi vaid päris), mis läbi neid pole kellegil mahti nisama naljaviluks teha. Lahendus seal sektoris tooks suure turva ja taseme tõusu. Mis puudutab meedikajastust siis ASO ja VW auto show on muutunud väljakannatamatuks täiesti. Jämedalt on 45 ülekandes 7 minutit mootorrattaid kolm minutit rehasid võib olla ja ülejäänud aeg on VW kangelaslikust võistlusest iseendaga. Võidusõitjad, kes on teinud fantastilist sõitu terve Dakari vältel ei saanud see aasta mitmed nädala jooksul eetriaega oluliselt rohkem kui 10 sekundi

heal juhul taustal tantsida! Kui see on professionaalne ajakirjandus mille eest makstakse ASO'le miljoneid on asjad väga halvasti. ASO väidab tootvat oma aasta aastalt üha kehvemat teepilti sadade inimeste-

ga... samas võib kinnitada rahvusvahelise pildi tootmise kogemusega, et parema tulemuse saaks kolme mehega kindlasti, kui nemad oma nõ. 200 inimesega. Kui see nii jätkub kaob igasugune sponsorite huvi Dakari võidusõidu vastu, mis iga aastaga aga aina kallimaks läheb. Suured sponsorid on tänaseks sisuliselt kadunud sh. isegi Repsol. On jäänud vaid Red Bull ja ei tea palju Monster panustab tegelikult aga kirjad on BMW'de peal suured. Asja krooniks oli selle aasta Dakari täiesti arutu kasutu koduleht. Sellises olukorras sõitjal sponsoreid leida ei ole sisuliselt võimalik. Jämedalt võttes ei pääse Dakari starti üks inimene, kes ei oleks miljonär Eesti mõistes. Samas ei suuda ASO tagada endale eetri aega isegi nii, et piljard ja noolevise kordades olulisem ei oleks Eurospordis ja nii juba 20aastat. Et kindlasti tahaks sponsorid ja fännid näha live pilti edaspidi päeva lõikes kust iga üks saab ise valida oma lemmik sõitja kaamera pannes nii oma teepildi ise kokku päeva lõikes. See lahendus ei ole kaugelt midagi keerulist ja LA's, kus on maailma rikkamad telekomi maganaadid ja võimekus luua vastav telekomivõrk, mis seda pilti suudaks arvititesse ja telefonidesse ka edastada. Autode klassi tahaks aga näha selget uut reglementi, mis lubaks peale vaid buggysid nagu see on näiteks Bajal. See looks olukorra, kus meil oleks tõeline seiklus ja võidusõit mitte, et viis tehase meest sõidavad piiranguteta saja miljoniste autodega silmad ruutus üksinda kõige ees. Teha selline auto millega võib kõigele põhjakaasiga otsa sõita nii, et see ratastele maandub alati või sealt läbi läheb on ju tore aga see on võimalik vaid ühel kahel tehase teamil maailmas, kus seda tegevust kuskil toteeritakse miljonite eurodega. Iga üks teab, et selline asi on igasuguse võidusõidu surm. Paraku liigutakse nüüd ka mootorrattaste klassis samas WRC tüüpi lõpptarbijaga rahapõletuse suunas. Järgmine aasta see läbi kindlasti enam ühtegi privateri silmapiiril näha ei saa olema. Dakari tarbeks on nüüd vaja juba erisulameid ja tööstust ja suurt tipp tasemel kõrgelt haritud inimekate hulka. Sellist tsiklit, mis Dakari täna võidakse privateri valmis ei ehita, kui just Richard Branson ei plaani õhust maa peale kolida. KTM üks mootor maksab sama palju, kui privateri



tutikas täis pauk väga hea tsikkel. Ja ka nende mootoriga ei tulnud KTM läbi probleemidega, et mitte öelda, et tegelikult olid nad katestamise serval ja lõpuni tulid vaid tänu kõrvalisele abile. Ja nagu näha teised tootjad peale kahe erandi langesid ka mängust välja kõik. Võidab täna siiski

see, kes teeb kõige vähem vigu ja mida aasta edasi seda täpsemaks see skaala muutub. Dakari võidusõidus selgub päris hyper inimene. See on inimvõimekuse absoluutne tipp mille kõval on kosmonautid ja hävituslendurid toredad tublid poisid lihtsalt.

Oli arvata, et Henk Knuiman või mõni teine tipp privater teeb veel tulemus KTM 690nel aga seda ei juhtunud kuigi mõned momendid juba lubasid. Aga hea on see, et see on siiski üks väheseid tõelisi seikluseid mida inimene teha saab võistlus olukorras. Ja, kui inimene on lõpetanud Dakari, Africa Race, Tour de France, roninud Everesti otsa või käinud Lõuna poolusel on ta mõistagi inimajaloo peatüki ennast sisse kirjutanud ja mis aga peamine kogunud oma arengus midagi enneolematut mida sõnades edasi anda pole võimalik.

Tuleviku tarbeks on üsna selge, et Dakari ajal jaanuaris Argentiinas sa-

jab ja on ülejuutused. See peab üha enam kajastuma nii tsiklite ehitamises, kui teamide ettevalmistuses. See on ka kindlasti suund kuhu poole tehnika veel edasi areneb. Täiesti veega mitte kokku puutuvaid tsikleid nagu ehitati Aafrikasse enam LA'sse ehitada ei saa on viimased kolm aastat selgelt näidanud.

Oluline on Dakaris teada ka, et see ei ole selline ilus asi maa pealt nagu tehase valgetes jopedes ime inimesi jälitavalt kopterilt jätvad. Dakar on tolmune, must, räpane, higine, verine ja jõhker katsumus, kus sind vaevab meeletu magamatus

vaid ja nurga taga võib varitseda ka vahest surm. Selles kõiges ei ole mitte midagi glamuurset ja sinu kangelas tegusid ei ole tegelikult mitte keegi seal vaatamas. Istud kõrbes ja sinu ümber on kõrvulukustav vaikus ja tühjus (mis on mõnele üks vägevamaid tundeid maailmas;) ning ühel hetkel hakkab enamusel kaduma igasugune arusaam mida ja miks nad seal üldse teevad. Dakar on eelkõige dialoogi ja seikluse isend. Kõik, kes lähevad sinna muudel eesmärkidel ja liigsest ambitsioonikusest, mis kordades ületab oskuseid ja teadmisi saavad seal väga kõvasti haiget ja see ei ole tore. Ahha jaa, kui te räägite sellest võimsast seiklusest kellelegi lootuses, et ta mõistab, kui kõva see kõik on ja mis kõik lummavat vägevat teiega seal toimus ning millist hinge matvad ilu te kõik seal näigite - siis ka seda arusaama te ei kohta. Inimesed kontori väljadel ei saa ju teid kuidagi mõista see pole võimalik teie jutt on sama hea, kui hiina keel või Eestis tööstuses ja majandusest rääkimine. Nii nagu ei saa kirjeldada kuidas on sõita 173,2 km/h või 248,3 km/h ei saa ka anda endasi suuresti seda kuhu korrusele teie ära liikusite selle võistluse käigus. See on ka üks põhjus miks rally raidi inimesed saavadki Dakari iga aasta kokku, sest need on ainsad inimesed maailmas, kes teie liigagi kaugemale tõugatud piiridest aru mõistavad. Ja kelle koon kõrbe poole nuhutades pöörduvad ikka ja jälle millest enam ka lahti ei saa. Õnneks hoiab loodus ise ka Dakari võistlusele kõik asjad hästi korras ja tasakaalus. Õige seikluse ja tõelise rally raidi auru saab kindlasti aga ka MM etappidel nautida, vähem pingelises gourmet õhkonnas, kui seda on selgelt natuke liiga

üle pingestatud Dakari õhkond. Summad on enamusele ilmselgelt liiga suured ja seda raha tegelikult ei ole paljudel mille eest nad seal sõidavad. See pole ütleme kõige ideaalsem õhkond nii äärmuslike tingimuste ja kiiruste puudutamiseks, kui seda on Dakar. Aga mõistagi on igalühel võimalikult targa meeskonna valikuga luua oma turvatsoon ja hoida maksimaalselt mõnus õhkond parimaks sooritusel nagu see on tehase teamides. Alla € 130 000 – 150 000 juures pole täna nauditava Dakari suunas mõtet mõelda, mis tähendab aga siiski väga täpsed eelarvet ja pingsat kalkuleerimist. Sinna tuleb liita veel laagrid ja testimised ning eekõige teadmised ja kogemused mille puudumisel tuleb need sisse osta vältimatult. Hea team on Dakari kõige alus.

Rally raid nauding nõuab kindlasti aga oma moodi inimtüüpi johtuvalt sellest, et enamus inimesele on loomuosalt soov teha ja käia radu mida nad juba teavad. Rally raid on non-stop 90-100% uued juhtumid ja tundmatu asukoht sinu elus. Sa sõidad enamasti trassil mida sa varem näinud ei ole. Aastate jooksul see natuke muutub ja mingid asjad hakkavad natuke korduma aga pidada meeles 800-900km päevi pole väga reaalne ja ka vajalik. Mõned lõigud jäävad tõesti ka meelde aga

sõit ise saab baseeruda ikkagi vaid väga heal tehnikal ja suutlikkusele olukorda parimal võimalikul moel kohapeal kiiresti lahendada. Kord hooajas sõita tulemus päheõpitud kodurajal ei passi sellel alal. Peamiselt on Dakar aga psüühiline suutlikus toime tulla oma hirmude ja rõõmudega nagu mx'ki kuid rally raidis lisandub sinna veel kihte ja mõtmeid kolm neli ja viis ja see on olulisem osa sellest alast tegelikult. Et see navigatsiooni ala nõuab teatud inimtüüpi ja isikuomadusi kus kõikides asjadespetsialistidel ja elukutselistel arvamusiidritel hype ja like maailmast asja

ära ei aja. Rally raidis toimuv on motosportile omaselt ikka endiselt väga reaalne ja endale valetamiseks ka seal ruumi ei ole õnneks. Rally raidis mängib olulist rolli alandlikuse mõõde ja lugupidamine looduse ja kõige endast ümbritseva vastu. Kui see paigas on põhjust arvata, et tulevad ka head tulemused ja mõnus olemine selles maailma kõige kiiremini, ~ 700km päevas, liikuvus linnas. Masiivne multitasking koos hea matemaatika ja suutlikusega taluda jõhkraid tundmaid haigused, mis võivad olla hullemad, kui luumurd, millega sa ka pead suutma sõita on sõidu juurde käiv osa. Mis saab Dakari edasi – Marc Coma' on tänaseks kolm Dakari võitu ja Cyril Despre'1 on kolm Dakari võitu. Mitte kunagi ei ole mitte keegi sõitnud nii kiiresti ja nii raskeid Dakari'e, kui nemad. Sellisel tasemel rivaliteeti nii pika aja jooksul ei ole motosport 100a jooksul palju näinud. 2012 on mäng jälle tagasi nullis ehk 3-3. Ainus mees keda neil alastada võiks olla võimalik statistiliselt on mõistagi Stéphane Peterhansel kellel on 6 Dakari võitu tsiklil pluss ka auto võit. Viimane Dakar aga tõi juonele nii palju reaalse võidu võimalusega tipp mehi nagu ei ole isegi kõigi aegade meeletumal hooajal USAAMA SX sarjas praegu. 33 aastat vana Dakari ootab lähi perspektiivis suur tulevik - edasi näitab aeg juba jälle. Need, kes seda artiklit läbi lugeda ei tainud, mis sai kirjutatud teadlikult päevade kaupa lahti just, et anda aimu selle ainulaadse kuninglikuma võistluse mastaabsusest, võiks kaaluda siiski vast lähemaid distantsse. Kannatlikkus ja asjade mitte pooleli jätmise ei lähe rally raidis mitte. Väga kiiresti, täpselt ja rahulikult läheb aga küll ;) Kõrbes näeme!



10x triali naiste maailmameister Laija Sanz ja Jordy Acarons tähistamas Dakari võitu.



Kinigadner on rahul - KTM sai oma 10nenda ühte jutti Dakari võidu kätte.

Vasakul Helder Rodrigues mees, kes ei kaotanud lootust viimase meetrini ja III koht, Marc Coma - Conquistador 2011 koht I ja paremal Cyril Despres II koht.

Heinz Kinigadner paneb punkti.

Kuidas läks?

Heinz Kinigadner: „Ma pean õnnitlema oma sõitjaid, kes sõitsid pea aegu ilma vigateta läbi terve Dakari. Ainus asi mille üle ma kurta võin on see 10 minuti ajatrahvi aga ülejäänud suhtes me võime olla väga rahul“.

Kuidas Mark Comal õnnestus kõigile teistele mängi selliselt ette kirjutada see aasta? Kini: „Ta tegi lihtsalt kõige vähem vigu. Ta suudab silmapaistvalt hästi sõita ja ta on sõitja kellel on väga suur süda ja võimekus võtta riske ning nendest läbi manööverdada ja ainult attackida. Oma kolmanda Dakari tiitli on ta auga väljateeninud“.

Millise õppetunni te saite 33ndalt Dakariilt?

Kini: „Pole ühtegi võidusõitu kust sa midagi ei õpiks. Meil oli probleeme ekstreemse kuumusega ja kütuse aurustumisega mis tappis mootorid. Õnneks saime automeeste käest osta spetsiaalset kütust kuid siiski mootorid läksid katki. Ja peenike fesh-fesh tolm ning kõrbe liiv tulid ka läbi filtritest ja hävitasid meie väikesed 450 mootorite pead. Aga lõpp hea kõik hea“.

Kuidas täna pärast võitu 700 vs 450 tunne on?

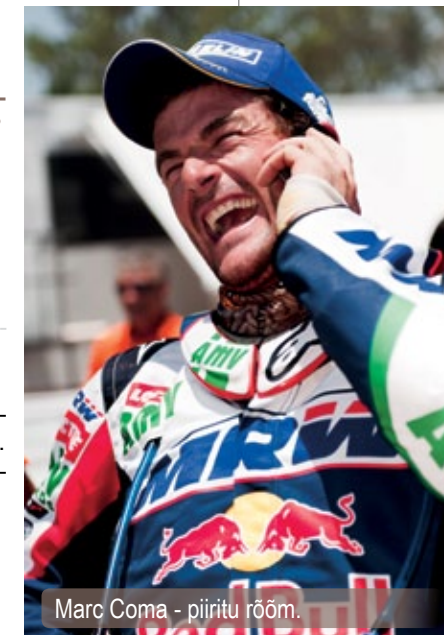
Kini: „Korraldaja kindlasti võitis sellega, esimene võistluse pool oli ju väga värviline ja põnev. Mida kauem aga rally kestis seda rohkem KTM'i sõitjad ettepoole kerkisid top 10nesse. Võistluse käigus oli väga palju õnnetusi ja tehnilisi probleeme. Lõppus oli aga näha - 9 KTM'i top 11nes“.

Kas Argentiina ja Chili on nüüd hea koht Dakari jaoks?

Kini: „Aafrikasse tagasi pöördumine praegu pole mõeldav ja Lõuna Ameerikas on praegune üritus tööstusele ikka hästi mõjunud ja Lõuna-Ameerikas on ka majandusega väga hästi praegu“.

Braziliias toimub järgmine jalgpalli World Cup ja 2016 on suve Olümpiamängud, kas ei oleks hea, kui sõit algaks Rio'st või Sao Paulo'st vahelduseks?

Kini: „KTM jaoks oleks see fantastiline, sest me just avasime Braziliias maailma suurima KTM'i poe ja meie brandile oleks see kõige sobivam lahendus üldse. Aga ma arvan, et enne tulevad Peru ja Bolivia. Olen Peru's sõitnud Inca rallyl, kõrbe seal ei ole küll seal suur aga sellegi poolest oli see fantastiline koht“.



Marco Coma - piiritu rõõm.