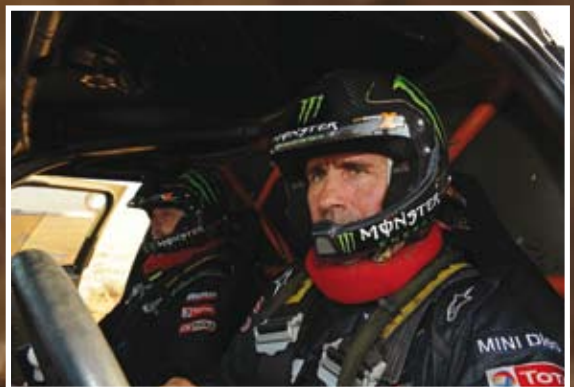


Kikérdeztük a sivatagok urát

Mr. Dakar



Stephane Peterhansel, a tereprali koronázatlan királya mégsem tartozik a média által felkapott sztárversenyzők közé. A rejtélyes „Mr. Dakart” lapunk az oroszországi Silk Way Rally asztraháni állomásán faggatta pályafutásáról, sikereiről és a sivatagi versenyzés rejtjelmeiről.



A becenév nem véletlen: az X-Raid 46 esztendőös francia kiválósága mindenki másnál többször, összesen kilenc ízben diadalmaskodott a világ legnehezebb tereprali futamán, ráadásul hatszor motorral, háromszor pedig autóval bizonyult a legjobbnak. Különös pályafutás az övé, amelynek eredményeként a neve mindörökre egybeforr a sivataggal.

EGY MOTORRAL KEZDŐDÖTT

„Minden terepraliversenynek megvan a maga varázsa, de a Dakar más, az egy igazi őrült menet. Rendkívüli kihívás, semmi máshoz nem fogható, éppen ezért imádom” – mondja a gall, akiből könnyen lehetett volna vízvezeték-szerelő is, ha tinédzserkorában nem ragadja meg az édesapja által felkínált lehetőséget.

Történt ugyanis, hogy a kis Stephane nyolcéves korában motort kapott triálversenyeken induló és azokon eredményesen szereplő édesapjától. Noha a kissrác előszeretettel döngetett szülővárosa, a kelet-franciaországi Vesoul környékének erdőiben és külterületi útjain,



NÉVJEGY

STEPHANE

PETERHANSEL

Nemzetisége:

francia

Születési helye:

Échenoz-la-Méline

Születési ideje:

1965. augusztus 6.

Csapata:

X-Raid

Navigátora:

Jean-Paul Cottret

Versenyautója:

Mini ALL4Racing

Álmai autója:

Ferrari F50

FONTOSABB EREDMÉNYEI

11 x francia

motorkrosszbajnok

2 x Enduro-világbajnok

9 x Dakar-győzelem

12 évesen mégis inkább a versenyszerű gördeszkázást választotta, ahol hamar megmutatkozott mindmáig legfőbb erőnye, az egyensúlyérzék.

Miután deszkásként hazája bajnoka lett, és a nemzeti válogatottal az Európa-bajnokságot is megjárta, az érdeklődése ismét a motorozás felé fordult. 15 évesen édesapja hivatalos iratait használva bevezetett első versenyére, amit kapásból megnyert, és ez olyannyira felbátorította, hogy eldöntötte: profi motorversenyző szeretne lenni.

„Édesapám azt mondta, hogy hajlandó finanszírozni az első szezont, de ha nem bizonyítok, mehetek vízvezeték-szerelőnek a családi vállalkozásba. Szerencsére erre nem volt szükség, ugyanis a motokrosszversenyeken elég jól tudtam kamatoztatni a deszkások között csiszolt egyensúlyérzékemet” – emlékezett vissza a kezdetekre Peterhansel, aki később tizenegyszer volt nemzeti bajnok a motokrosszosok között, és 1988-tól egy gyári Yamaha-szerződésnek köszönhetően a Dakaron is elindulhatott.

LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE

Két keréken hat ízben (1991, 1992, 1993, 1995, 1997, 1998) hódította el a trófeát a japánoknak, majd egy huszárvágással

1999-től autóra váltott: „Úgy éreztem, hogy új kihívásra van szükségem. Bár a motorosként szerzett tapasztalatok jól jöttek az autó volánja mögött, nem volt túl könnyű az átállás, igaz, jóval egyszerűbb dolgom volt, mintha autóról váltottam volna motorra. Fokozatosan, lépésről lépésre haladtam, mert egy olyan futamon, mint a Dakar, nincs értelme sürgetni a dolgokat.”

Első autós Dakarján egy Nissannal a 7. helyen végzett, míg a következő évben egy Mega-prototípussal már a második pozíciót csípte meg a győztes legenda, Jean-Louis Schlesser mögött. Egy újabb Nissan-menetet követően 2002-től már a Mitsubishi rettegett gyári csapatában hajthatott, és 2004-ben, 2005-ben, valamint 2007-ben is sikerült győznie állandó navigátorával, Jean-Paul Cottret-val.

„Különleges érzés volt az első autós győzelem, hiszen ezt már nem egyedül értem el. Egy hatalmas csapat tagja voltam, és a navigátorommal együtt ültünk az autóban. Jean-Paullal egyébként nagyszerű a kapcsolatom. Amikor 1999-ben a Desert Challenge-en először mentünk együtt, már 30 kilométer után tökéletes volt az összhang közöttünk. Nagyszerű másodpilóta, aki kivételes képességekkel rendelkezik” – mondja Peterhansel.

Arra a kérdésre, hogy mi kell ahhoz, hogy valakiből jó sivatagi versenyző váljon, Mr. Dakar így felel: „Türelem, alázatosság, bátorság, sok műszaki ismeret és mindenekelőtt rengeteg tapasztalat. Meg kell ismerned a sivatagot, amely nagyon kemény hely, ugyanakkor csodálatos is. Sok örömet ad, de szomorúságot is tud okozni.”

SIVATAGI SHOW

Peterhansel összes Dakar-diadala Afrikához kötődik: amióta a sivatagi show Dél-Amerikába költözött, csak a Volkswagennek termelt babér, amely azonban a rali-vb-s projekt miatt lefújta a terepraliprogramot, így jövőre nem térnek vissza. A francia sajnálja a „kékek” távozását, de meglátása szerint a siker értéke így sem csökken: „Természetesen jó lenne úgy nyerni Dél-Amerikában, hogy ők is ott vannak, de ez már nem jöhet össze. A győzelem értéke nem változik, hiszen nélkülük is komoly ellenfelek vannak, ráadásul már a táv teljesítése is nagy eredmény. Nagyon készülünk a versenyre, bízom benne, hogy ezúttal sikerül győzni.”

Amikor a gazdasági válság miatt a Mitsubishi távozott, Peterhansel pedig átigazolt

a Quandt-klán fennhatósága alá tartozó, a szakmában félgyári BMW-nek mondott X-Raidhez, a csapat kizárólag X3 CC típusjelű autókat indított. Az idei évtől az armada néhány járgánya már miniként fut, a gall kiválóság szerint azonban ez jóval több, mint egyszerű marketingfogás.

„Az autó alapja nem változott, de nem pusztán hűtőmaszkcseréről van szó. Sokat dolgoztunk annak érdekében, hogy a súlyelosztás jobb legyen, és sokkal jobbá varázsoltuk a futóművet is. Reményeink szerint a 2012-es Dakaron meg tudjuk mutatni, hogy ez az autó mennyivel jobb az előzőeknél. El kell mondanom, hogy élvezetes volt részt venni a fejlesztési munkálatokban” – magyarázta Peterhansel.

S hogy meddig kívánja folytatni karrierjét a pályaversenyekkel soha, még csak gondolatban sem kacérkodó terepralifenomén? „Tudom, hogy a pályaverseny nem nekem való, mert nincs meg hozzá az alapképzettségem. Ez a műfaj viszont az életem, gondolni sem akarok arra, hogy valamikor abba kell majd hagynom. Az lesz életem legszomorúbb napja, amikor felébredek, és rádöbbenek, hogy nem tudom folytatni, nincs tovább!” **M. S.**

MAGYAROK

Noha 2011-ben Horn Albert személyében egy navigátor képviselte magyar színeket a Dakaron, hazai egységek legutóbb 2009-ben szálltak szembe Peterhansellel. Jövőre a Szalay Balázs nevével fémjelzett Opel Dakar Team újra indul az Argentína és Chile mellett immáron Perut is érintő öszszecsapáson, ahol egy Toyota Land Cruiserrel újoncként rajthoz áll egy másik magyar versenyző, Sebestyén Sándor is. A Dakar régi útvonalán zajló Africa Eco Race-en is lehet hazai induló: ha a Qualisport időben befejezi vadonatúj Scaniájának építését, a trió – Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás vezető szerelő – rajthoz áll a Marokkót, Mauritániát és Szenegált érintő futamon, amelyen 2010-ben győzelmet arattak.

