

汽车 寻报

贰 2009年2月总第38期 人民币15元(港币20元)
ISSN 1671-5349 邮发代号:46-202

策划

> [伯明翰车展]

世界赛车派对

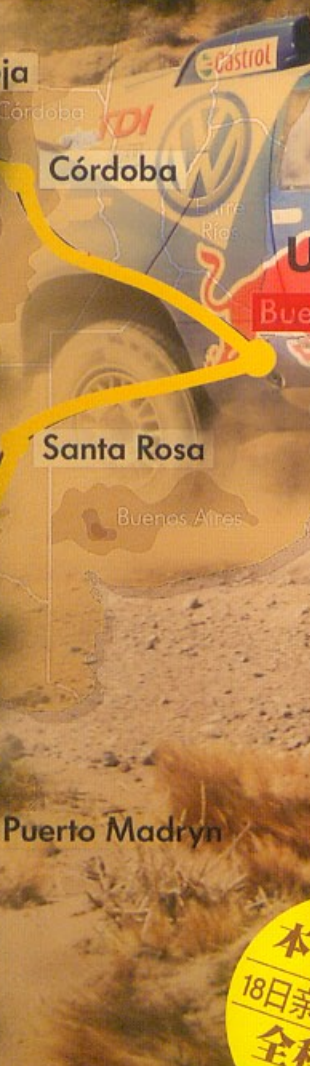
> [笑看2008]

戏说这一年

亲历南美达喀尔



DAKAR



Bolivia

Uruguay

Brazil

Rioja

Córdoba

Córdoba

Uruguay

Buenos Aires

Santa Rosa

Buenos Aires

Neuquén

San Rafael

Neuquén

Jacobacci

Puerto Madryn

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chubut

Chub

蓝色

达喀尔首度出征南美，全新的赛道对所有车手都是严苛的考验，准备更为充分的大众车队最终强势夺冠，今年达喀尔拉力赛主色调变为蓝色。

摄影 刘志峰

CAMERA 相机 Canon EOS-1D Mark III

SHUTTER SPEED 快门速度 1/800秒

APERTURE SIZE 光圈大小 F8

ISO SENSITIVITY感光度 100

FOCAL LENGTH 焦距 200mm

摄影设备提供：佳能（中国）有限公司







DAKAR

南美·重生

达喀尔转战南美，这是一次近乎颠覆性的改变。

达喀尔赛事总监坦言「我们正处在一个关键的转折点」。

那么，这是一个新时代的开始？还是一个旧时代的结束？

策划 编辑部

文 梁晓明、刘志峰、周永昕、何焯炜、蒋古什、徐凯

图 刘志峰(部分)

鸣谢 大众汽车(中国)公司、佳能(中国)有限公司



【Part. ① 亲历现场】

蓝色的新格局

——2009年达喀尔拉力赛回顾

移师南美，给达喀尔带来的不只是地点改变。趁着三菱滑落，蓝色的大众军团毫不犹豫地接管了比赛，达喀尔传统格局面临着一次重大的变革。⑤ 刘志峰

时

间是阿根廷当地时间1月17日中午12:00，所有人都在为特殊赛段的终点 Carrizana 等待大众车手归来。305号车手德利·维尔斯早于队友米勒跑回终点，顺利拿下2009年达喀尔拉力赛冠军，这也是大众正式以厂队身份参赛五年的第一个总冠军。队友美国车手米勒落后8分钟排在第二位，德平第六，塞恩斯则由于在第十二赛段意外翻车退出。在2009年达喀尔中，强势的大众车队以4部赛车参赛，三部完赛，包揽前两名的辉煌战绩书写一段新传奇，达喀尔从此多了一种颜色——骄傲的蓝色。

汽车组：305号赛车德利·维尔斯夺冠

如果要将大众冠军历程细分为几部分的

话，关键是顶住压力开了一个好头。三菱改用柴油和 Lancer 赛车之后，战斗力打了折扣，倒是宝马 X-raid 车队在2008年达喀尔系列赛已经表现很突出，X3cc 赛车速度很快，在09达喀尔开赛初段时间上足以挑战大众途锐2赛车。卡塔尔车手阿提亚 (Nasser Al-Attiyah) 在达喀尔开赛后前3赛段两获赛段第一，一度领跑总成绩榜，此时大众车队只能依靠整体实力紧跟其后。但宝马 X-raid 车队其它队友竞争力有限。而反观三菱车队已经有点溃不成军了，两届冠军增冈浩在第一赛段因为引擎问题退赛，阿尔方和彼得汉赛尔也难脱此劫，在休息日已经先后退下火线。随着阿提亚因为错过了计时点而被取消成绩后，塞恩斯已经一马当先跑到最前。赛段从第三到第七段中都有大量的“拉力赛段”，

弯多而且速度较快，塞恩斯仿如进入无人之境，高居总成绩榜榜首，大众三位车手也长时间保持第一位，车队上下也极为振奋。

第11赛段由于大雾取消，改为行驶路段。正当大家都以为塞恩斯能将领先延续到底的时候，所有车手都经历了令其一生难忘的魔鬼般的第十二赛段：风沙漫天，路况极端复杂，路书指向不明确令所有车手都裹足不前。一直担当“排头兵”塞恩斯很不幸，在79km处翻沟里去了，当时暂居第三位的德利·维尔斯却实现胜利大逃亡，从第三一下上升到第一。这对于南非人在今天顺利夺得总冠军有决定意义，这点他在今天访谈中也反复被提及了。面对塞恩斯退赛，大众车队一度十分紧张。在2007年达喀尔比赛中，领先了大半程的大众被三菱反超，这





已经雄霸达喀尔多年的三菱车队今年转用新车Lancer, 机械稳定性不足。

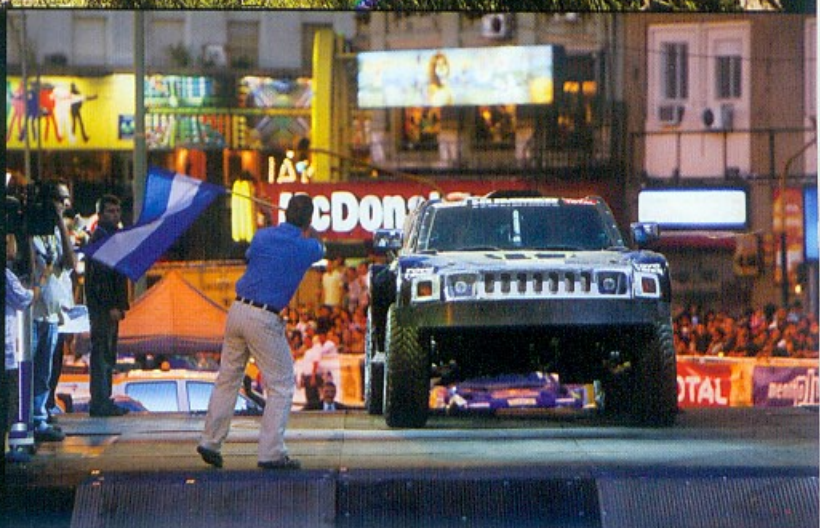
《南美的自然风光非常漂亮而且物种丰富, 大家都很享受在这里比赛。

》悍马车队美国车手 戈登极具表演欲, 因此备受现场观众欢迎。

《身体上残疾并不能阻隔车手参与比赛决心, 这样勇者无畏的精神特别令人敬佩。

》在卡卡组别, 卡玛兹是绝对的热门, 今年再次毫无争议拿下冠军。

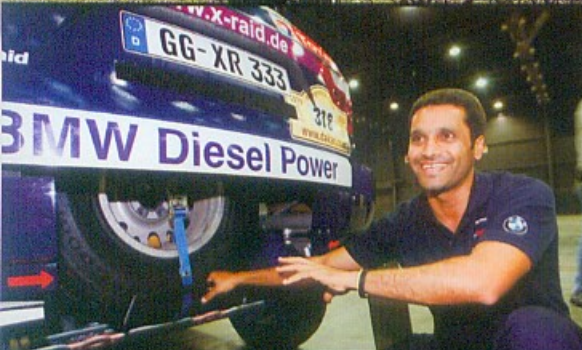
《在发车仪式上, 一位身体残疾的车迷在路旁边等待KTM车手德普雷, 场面感人。





在南非跑比赛，路上总是这样沙尘滚滚，宝马车队阿提亚在早段取得短暂领先。

赛道两旁遍布仙人掌等热带植物，路况与北非截然不同。



已经第五次参赛的中国车手卢宁军，今年驾驶buggy赛车出赛，总成绩第64位。

这就是卡塔尔车手阿提亚，在比赛早段给予大众车队很大的压力，可惜其后被罚退赛。

今年首次有中国摩托车参与角逐，魏广辉、陈建国和李智恒，准备不足，成绩欠佳。

为了保证比赛信息和视频片段能够及时传输，现场的卫星转播车发挥巨大作用。



次教训使得大众面对类似情况时变得更加谨慎，更加成熟。所以车队更多地将德利·维尔和米勒两人角色从竞争关系变为一种合作争冠的关系，两人跑起来都有点保守，都是留有余力地完成比赛而已。队内之间的竞争反而没有大家料想般积极，多少应验了大众车队今年的口号“one team one goal”(同一支车队 同一个目标)，大众全队连技师有将近 80 人，但目标只有一个，今年的结局可谓如愿以偿了。

大众车队强势夺冠掩盖不了一个事实：09 年达喀尔比赛汽车组比赛竞争不足。面对经济危机和销售压力，其实三菱早已希望从花费巨大的达喀尔比赛中撤出，只是合作多时的机油品牌 REPSOL 一直希望其坚持，三菱车队就将几乎没有经大赛检验的柴油版 Lancer 赛车派上场，这似乎有点孤注一掷的味道，可惜他们赌博输了。也可能他们只是有点心不在焉。无论如何，能成为 7 冠王的三菱车队在今年最终只能以一部赛车完赛，只拿到一个赛段第一，间接令今年“红蓝大战”从一开始就失衡了。宝马

X-raid 车队进步虽然神速，但赛车稳定性，包括车手稳定性都疑有不足。三支使用柴油动力的厂队，在 2009 年达喀尔比赛交出了三份不同答卷。

其他组别：科马重夺冠军，卡玛兹继续统治

摩托车组和卡卡组的比赛成为本届达喀尔最无趣的两个组别。摩托车组的比赛由第一赛段开始就被 2006 年冠军科马占据着第一，虽然在德普雷意外地宣布放弃争冠后反而被他一度追近距离，但最后依然有惊无险地拿下了本届冠军。乏味的竞争反而让人们把更多的注意力放在了身亡的摩托车手特里身上。

卡卡组的比赛则更加索然无味。南美的地形对通过性颇高的卡车基本不造成影响，因此卡玛兹车队继续统治着卡卡组的世界，主力车手卡比洛夫和查金自始至终都没有让前两名旁落过，最后以领先第三名超过一小时的優勢包揽了冠亚军。



这是从直升飞机镜头传送回来的画面，今年比赛象这样拉力赛段占了大多数，沙尘大而且非常颠簸。

虽然在本届比赛还没结束时组委会已经派人去非洲考证让比赛回归非洲的可能，但在北非路线的安全问题没有彻底解决之前，达喀尔拉力赛似乎要在南美坚持多一段时间，大众车队此次强势夺冠是否预示着达喀尔生色调从红转蓝呢？现在只是一个开头而已。

四轮摩托车是近年每一届达喀尔拉力赛的亮点，它们对车手的体能要求不亚于两轮摩托车。





▶ KTM车队拥有强大的团队优势，今年西班牙车手科马一直遥遥领先，第二度夺取摩托车组冠军。

《在摩托车组，科马和德普雷二人之争是最大亮点。



▶ 企图第十次获得达喀尔冠军的法国彼得汉塞尔因为赛车故障，中途退下火线。

《因为同是讲西班牙语，赛恩斯被认为是主场作战，可惜倒在第12赛段深沟中。



▶ 这是每一个赛段结束后电视采访区域，在达喀尔里面电视制作是最被重视的一环。

《南美年轻女性个个身材火辣，是今年达喀尔拉力赛又一另类看点。



2009年达喀尔拉力赛

汽车组成绩表

名次车手	国籍	厂商	时间
1 德·维利尔斯	南非	大众	48小时10分57秒
2 米勒	美国	大众	+8分59秒
3 戈登	美国	悍马	+1小时46分15秒
4 托勒夫森	挪威	日产	+6小时04分34秒
5 霍洛夫斯基	波兰	日产	+6小时37分49秒
6 德平	德国	大众	+8小时28分55秒
7 扎普雷特	捷克	三菱	+11小时03分08秒
8 诺维斯基	俄罗斯	宝马	+13小时15分13秒
9 西塞里	法国	宝马	+14小时49分49秒
10 罗马	西班牙	三菱	+17小时27分46秒

本次大赛的黑马阿提亚退赛和三菱的过早崩盘导致了大众车队的一枝独秀。虽然王牌车手塞恩斯在第12赛段意外退出，但大众的整体领先优势已经足够让他们以保守跑法完成夺冠任务。这也是大众参赛5年来首次夺得达喀尔赛车组冠军。

作为大众车队忠臣，南非车手德利·威尔斯（右）今年终于得偿所愿拿下汽车组中冠军，这也大众车队近5年来首次登顶。

摩托车组成绩表

名次车手	国籍	厂商	时间
1 科马	西班牙	KTM	52小时14分33秒
2 德普雷	法国	KTM	+1小时25分38秒
3 弗雷迪	法国	雅马哈	+1小时38分56秒
4 卡司迪	法国	KTM	+2小时17秒54秒
5 罗德里格斯	葡萄牙	KTM	+2小时22分11秒
6 乌勒瓦斯特	挪威	KTM	+2小时25分02秒
7 维拉多姆	西班牙	KTM	+2小时28分29秒
8 韦雷温	荷兰	KTM	+2小时50分39秒
9 克纽曼	荷兰	KTM	+3小时22分41秒
10 贡卡维斯	葡萄牙	KTM	+4小时12分42秒

从车队格局来看，KTM在摩托车组依然拥有着难以撼动的地位，有9名车手进入前十。幸好卫冕冠军德普雷和前冠军科马之间的争夺还能成为吸引人的看点。可惜由于休息日前德普雷落后得较多，尽管后来奋起夺下多个赛段第一，但最后仍无法阻止科马的重新登顶。

卡车组成绩表

名次车手	国籍	厂商	时间
1 卡比洛夫	俄罗斯	卡玛兹	49小时34分46秒
2 查金	俄罗斯	卡玛兹	+3分39秒
3 德洛伊	荷兰	吉纳夫	+59分56秒
4 马德夫	俄罗斯	卡玛兹	+6小时46分30秒
5 埃赫特	德国	MAN	+7小时19分41秒
6 德·阿兹维多	巴西	塔特拉	+9小时31分18秒
7 维拉罗卡	西班牙	奔驰	+16小时6分40秒
8 范金克尔	荷兰	吉纳夫	+16小时29分47秒
9 胡万特尼	西班牙	MAN	+19小时53分45秒
10 萨勒	匈牙利	MAN	+20小时27分1秒

卡车组依然是卡玛兹的天下，三辆赛车挤进前四，统治地位恐怕短期内还无人可以撼动。值得注意的是，卡车组前三名差距都在一小时以内，也验证了今年卡车组冠军争夺的激烈。而拥有大众背景，同样在南美有着大量业务的MAN本次“主场”作战，三辆赛车全部进入前十名，开始成为左右达喀尔大局走向的重要力量。





【Part. I 亲历现场】

图解2009达喀尔

每个赛段都有令人印象深刻的大事发生，它们影响着比赛走向。(编) 何焯炜



11

LEG 11

天气恶劣，比赛路线改成“观光线”



8

LEG 10

摩托车组再生意外，西班牙车手生命垂危



7

LEG 9

Buggy的地狱，四驱的天堂

LEG 8

摩托组悬念重生，德普雷火速追赶

LEG 7

彼得汉塞尔退下“火”线



6

LEG 6

阿提亚“偷懒”被罚退

LEG 5

宝马车手阿提亚重当头车



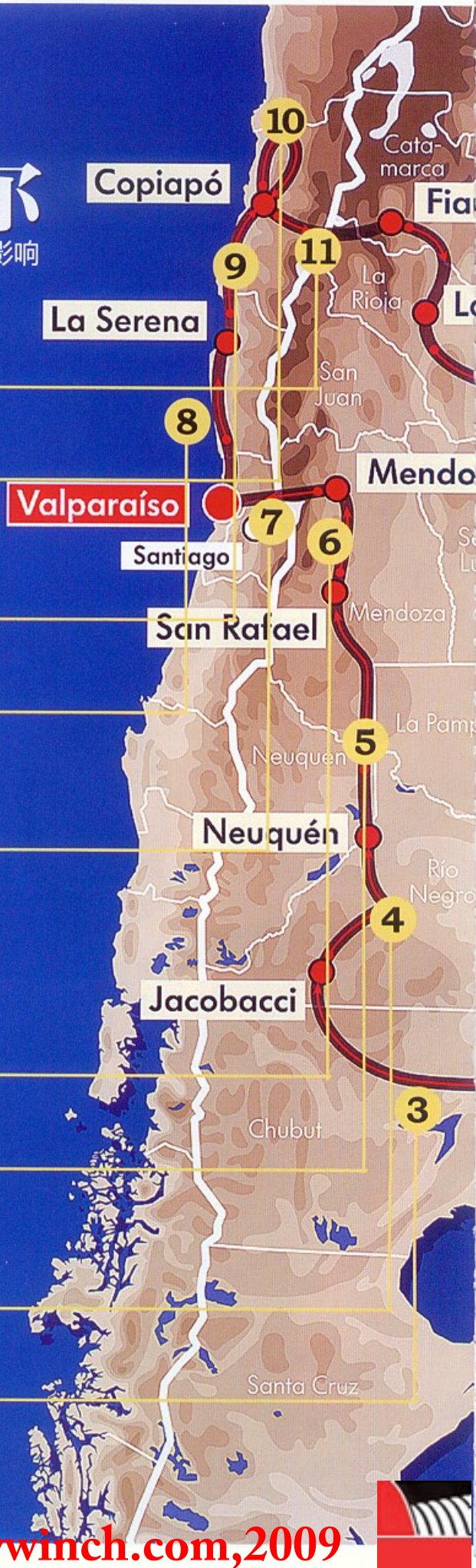
3

LEG 4

法国摩托车手特里不幸身亡

LEG 3

不散的故障“阴魂”缠绕德普雷





LEG 14

大众车手德-维利尔斯夺冠登基南美元年

LEG 13

三菱终得安慰奖，大众让出赛段第一

LEG 12

领头羊塞恩斯阴沟翻“车”

LEG 1

宝马车手阿提亚爆冷勇夺赛段冠军

LEG 2

增岗浩正时故障，提早退赛放假





【Part. ① 亲历现场】

我来了！

——南美达喀尔现场采访日记

南美行，是达喀尔的第一次，也是我和所有参与者的第一次。很幸运，当这一个又一个“第一次”发生时，我在现场。◎ 刘志峰

2008年12月30日，我搭上了飞往阿根廷的班机，开始了这段令我毕生难忘的采访经历……为了与达喀尔“相见”的这一天，我等待了太久。

达喀尔，几乎是每个赛车记者的梦想，我也不例外。彼得汉塞尔、塞恩斯这些名字，一直是我的偶像。

2007年底的时候，我被告知，采访2008第30届达喀尔，故事的结果大家都知道，达喀尔史无前例地取消了，所以，我没去成。

我不想费事描述如坐过山车般的心理起伏，但你一定可以想象，从幸福的云端跌落时的感受。

不过，也许是真的跟达喀尔有缘吧，2008年10月，我接到了大众中国的达喀尔拉力赛采访邀请，那种失而复得的兴奋感让我倍加珍惜这次旅程。

关于刘志峰

《汽车导报—中国赛车杂志》资深记者，《CRC》责任编辑

因为爱车，所以以优异成绩从法律系毕业后，毅然决定投身汽车传媒——《汽车导报》。这个选择，为中国赛车运动贡献了一颗睿智的头脑，一个热情的灵魂。

入行多年，他品评蛮牛兰博基尼、英国绅士阿斯顿·马丁……把最生动的试驾体会传递给读者；他转战国内外各类汽车赛事，拉力、房车、方程式……用自己敏锐的视角，扎实的专业修养，辛勤的汗水，报道赛事进程、阐释战车奥妙、剖析赛车运动之来龙去脉……

2007年，中国历史最长的汽车运动——CRC全国汽车拉力锦标赛在开跑十几年后终于有了一本官方读本——CRC，刘志峰再次受命，担纲CRC主编。两年过去了，CRC已然成为中国拉力赛不可缺少的元素，成为中国拉力人的精神家园。

2009，他再次迎接挑战——只身飞赴南美，亲历达喀尔落地南美后的处子行，直面各类生存挑战，对话明星车手，解密达喀尔南美行，传递最新鲜的第一手资讯，书写热血达喀尔传奇。





这是我们第一次近距离接触这个神秘、充满威胁的比赛，有时候身上落满灰尘竟是一种享受。

08年12月30日

(在北京首都机场)

临行前的准备

临行前跟香港四驱车专家马大立聊了半天，交换了一些经验：他一再叮嘱我，因为比赛是行进中展开的，车不等人，不要掉队了；同时要注意安全，尤其是搭帐篷休息的时候，不但要找对地方（不要靠近过道位置，要尽量找颗树挨着），贵重的物品还要随身带着，万一遇到抢劫，也好留有一手。总之，要自己随机应变，艰苦的旅程能帮上自己忙的可能只有自己。

08年12月31日

(比赛总部 La Rural)

繁琐的手续

12月31日的首要任务是去比赛总部 La

Rural 办理证件，感觉过程有点像办大学入学手续那样要一项项来：拿 GPS，拿路书，确认医疗



记录等，每办完一项都要签章确认。总的来说，虽是法国人办的比赛，但在许多细节上却没有一般法国式“傻冒”，效率其实是挺高的。在新闻中心接过了写着“ZhiFeng Liu, Autonews”记者证，心里不免有点兴奋的，因为在达喀尔记者名录上，终于出现了《汽车导报—中国赛车杂志》记者的身影，这是开创先河的第一次。

09年1月2日

(阿根廷首都布宜诺斯艾利斯发车现场)

盛大的开幕式

经过在总部 La Rural 的两日车检后，在阿根廷时间1月2日下午4点30分，布宜诺斯艾利斯市 Langada 广场举行了盛大的开幕仪式。由于赛车众多，中间还穿插了一些表演节目，开幕式整整持续了5个多小时，现场据称超过7万人聚集，人声鼎沸，加上现场西班牙语动情解说，活像一场电子音乐的大 Party。



09年1月3日

(第一个赛段，布宜诺斯艾利斯—圣罗莎)

疯狂的南美车迷

说南美人喜欢足球，阿根廷人将同样的热情直接嫁接到汽车赛上来了，美国记者用“Crazy”来形容今天的状况。“南美版”达喀尔有一个特点，每天行进路段都特别的长。1月3日，从首都布宜诺斯艾利斯通往拉帕姆玛，全长逾700km。无论是行驶路段，还是特殊路段，这里都挤满了热情的观众，沿路都“囤积”一排排的观众，为你摇旗呐喊，跟你拍合照。有些摩托车手在通向总部路上是不时跟现场观众握手，甚至还站直了向他们敬礼，车手们都很享受这种被人“宠爱”的感觉。



09年1月4日

(第二赛段，圣罗莎—马德林港)

达喀尔的一天

这是我在达喀尔采访工作的“流水



6:00 起床, 带上行李
前往营地

7:00 到
营地领早餐和
水

8:00 正式出发前往
赛段(通常要驾驶两个小时)

11:00 到达赛段进行拍照工作(30分钟)

12:00 出发到当天的大本营(依据行
驶路段长短来决定这段路要持续多长时间),
大概要4、5个小时

19:00 到达营地, 利用45分钟到1个
小时拍照和采访车手

20:00 或搭帐篷或驱车前往酒店

21:00 -翌日凌晨2:00 整理当天的照
片和稿件

前后真正可供躺下来睡觉的时间不够4
小时, 途锐工作车上那个 Sparco 赛车桶椅又
是让人躺得那么不舒服, 被六点式安全带紧
勒住, 往往小睡过后让人觉得有“身首异处”

的感觉, 呵呵, 艰辛似乎无时无刻都存在的。

09年1月5日

(第三赛段, 马德林港——恰克巴吉)

开始感受艰辛

开始的那两天, 我觉得南美路况还可以,
就是多了些沙, 少了些灌木, 多了些带刺的杂草。
但第三天开始我就“后悔”了: 路面布满碎石,
坐在途锐车上都颠到我入心入肺, 而且每隔
数公里就会有一小坡, 车冲过去往往要完成
一个小飞跃, 然后车、人连同车内一大堆行
李又再胡乱冲击数下……

我们937号途锐工作车已经两次爆胎
了, 举目一望
无际的山野,
人有时候容
易变得绝望。
我从防滚架
艰难地爬出车
外后发现, 这



里风沙大得让人连站直都觉得困难, 我手上
的 Mark III 已经因风沙换了一种颜色(纯黑
变灰色), 令我每每想换镜头都要犹豫再三。
这样的环境对人, 对机器都是很大的摧残。

当晚还要搭帐篷睡觉啊! 我们睡在火车
站站台上, 简易的帐篷没三两下就搭好了。虽
然风很大, 但总算有瓦遮头啊! 旁边还有一
些摩托车轰鸣声, 这样的晚上, 我可能一辈
子都忘不了!

09年1月7日

(第五赛段, 内乌肯——圣拉斐尔)

车手遇难

今天总部笼罩在一片悲伤的气氛中, 192
号法国摩托车手帕斯卡-特里(Pascal Terry)
的尸体在1月7日凌晨2:10分被发现, 在植
物丛中。ASO在1月7日晚上9点通报了特
里的死讯。其实除了特里身亡外, 一位法国
摩托车手和一位德国摩托车手也受伤了, 受
伤的个案在不断增加。ASO一直倡导比赛

翻过起伏的沙丘,
厂队的车手们也要遭
遇挖沙的窘境, 达喀
尔的艰苦可见一斑。



要艰辛、要有挑战性，但车手的安全反而被忽视了。而对于特里的死，ASO 反应也有点漠然。挑战和安全的矛盾，ASO 似乎从来都没有找出一个妥善的解决方式。



然逝世对大部队的心情而言毫无疑问是个大打击。



死在赛场上的确是一个车手最光荣的死法，但作为一个记者，一个观众，一个达喀尔的参与者，我真不希望再有人去“享受”这份光荣。

了一下赛车部件，是将来留给《改装与四驱》用的。下午则利用一点时间闲逛了一下。智利真的很美，竟然有点儿像在欧洲，建筑风格相当讲究，人也衣着光鲜休闲。大家对赛车也狂热的，不过没有阿根廷般那么盲目。达喀尔从蛮荒之地改到这里比赛是两种截然不同的风格，虽与达喀尔“冒险”的精神相违背，却与达喀尔“玩”的那部分设想契合，大伙都很享受这种没有生命威胁的比赛。



09 年 1 月 8 日

(第六赛段，圣拉斐尔——门多萨)

心情沉重

今天回到营地，车手们没有了前几天交流心得的那种活跃的气氛，大家都不开心，因为帕斯卡·特里的死已经被证实，大家心情都非常沉重。虽然车手死亡在达喀尔不新鲜，但毕竟参加达喀尔的都是勇士，出于这份敬仰，大家在比赛之余都会很友好地联络感情，并因而结下深厚的友谊。因此车手突

09 年 1 月 10 日

(休息日)

享受假期

从阿根廷门多萨跨入智利的瓦尔帕莱索，车和人要在这里休整一天。大本营被安排在海边一个大操场上。智利政府给予达喀尔相当的重视，进入智利后，我们好像被保护着一样，没有大多麻烦。

今天是休息日，我也没闲着，趁机去拍

09 年 1 月 11 日

(第八赛段，瓦尔帕莱索——拉塞雷纳)

采访受阻

今天本来想从第八赛段的终点反过来走去拍照，而我们也事先打了招呼，组委会也同意了。但后来快出发的时候，组委会突

我像个体操运动员 (采访) 刘志峰

专访达喀尔医疗总监 Florence Pommerie

左起第二位女士就是便是本届达喀尔的医疗总监 Florence



我采访了达喀尔医疗总监，一位女士，一位既不热爱赛车运动，也对汽车没兴趣的法国女士。她介绍了达喀尔医疗体系的运作，这可是关乎人命的大事儿。

刘：请介绍一下达喀尔的医疗团队工作情况。

F：我连续四年到达喀尔了，每次我都说再也不来了，但我确实很享受这个工作。

我们要花六个月的时间来准备这个巨大的达喀尔医疗项目。每年的一月底，结束一年的达喀尔行，三个月之后，我们打开“药箱”看看需要补充些什么。六月开始正式为下一年的达喀尔工作，落实医务人员，大部分是原来合作过的，但有时也会招募新人。团队的组建大约需要一个月时间，这属于六月份的工作。九月份，开始准备医疗材料，通常准备三倍的量。达喀尔医疗小组由 53 位医疗专家和 5 名护士组成，另有 5 名工作人员负责物流工作。此外，还有按摩师、放射师、两个外科大夫、急诊医生……

每个比赛日，我们会派一部分医生到医院去，以防有任何突发情况。我们有一个移动小组，三架直升飞机，每架飞机上有一个护士、一个麻醉师；十辆救护车，每辆车上有两个医生和一个急诊医生。每天比赛结束后，有一辆收尾车，负责接载那些受伤的赛员。

我为 Mutuelle Assistance Goupama 保险公司工作（这家公司拿到了达喀尔的医疗合约）。在达喀尔，一些小外伤比较常见：烧伤、骨折、划伤等。另外一类典型的病症是发烧、胃肠道急病。

达喀尔比赛一开始会有 2500 到 3000 人，这就像一个小城镇，所以我们有各种各样的专业医生，除了内科医生和妇产科医生。如果情况非常紧急，我们甚至会在现场给伤者做手术，我们还有血库，可以及时输血。

达喀尔里有两类车手。一类是大众这样的厂队车手，因为车队很专业，他们配有队医。另外一类就是个人车手，因为热爱来参加比赛。

刘：达喀尔来到南美后，医疗工作和非洲有哪些不同？

F：没有太大不同。事故差不多，外伤也类似。在非洲，有比较多的肠胃急症，因为当地的卫生条件有限；在非洲，很难抢救严重事故的伤者，因为非洲的医疗条件和物流体系都是个难题。虽然非洲有很多优秀的医生，但他们缺医少药。

刘：您觉得工作中最难的部分是什么？

F：最难的是，如何协调好整个医疗体系的运作。有很多伤员的时候，我不得不像个体操运动员那样思考，施展平衡术，如何调配人手和医疗资源。比赛中，有些名人，这会给我带来压力。不过，压力往往集中在“发生了什么”、“怎么处理”这种层面。

刘：您怎么看待达喀尔？

F：我们这个团队都很喜欢达喀尔。在非洲有儿童因为达喀尔而死，所以现在组委会比较关注沿途居民的安全，确保观众和赛道的距离。

刘：谢谢。

然不让我们去了。原因是赛段的路面太窄，两边都是热带植物，只能通行一辆车。这种情况下车手基本不会迷路，因为只有唯一的一条路可走。但这样工作车和采访车也就没有地方可以停了，所以我们也就没有去成。

不过根据车手的反映，这个赛段真的非常像拉力赛段，不用像过去达喀尔那样找TC点。比赛简单一点，高速路段少了，技

巧性的赛段比较多。而明天将会有沙漠路段，虽然很可能比重不大，但应该会比较有趣。



09年1月12日

(第九赛段，拉塞雷纳——科皮亚波)

享受沙漠生活

今天的赛段有部分设置在阿塔卡马沙漠，据闻它是世界最干旱的沙漠，曾有过400多年没下雨的经历。但我大致看了一下，和

没我国塔克拉玛干沙漠漂亮，感觉很阴沉。今天车手们大都反映在里面很容易迷路，因为每个沙丘都长得差不多，而且远远看去又似真似假，简直就是海市



蜃楼般虚幻。但能见到沙漠还是很让人兴奋的，毕竟达喀尔给人的感觉就是必须得有沙漠，这点很重要。

我慢慢觉得搭帐篷其实很有意思，因为不会觉得时间过得慢。搭帐篷，吃东西，然后写稿，最后铺床睡觉，这样的生活方式会觉得时间很容易过，工作的旅途也不会觉得太辛苦。大概是南美达喀尔和沙漠终于有了交集，终于让人找到原汁原味的感觉了。可以看出大家都很喜欢这样的生活。

09年1月13日

(第十赛段，科皮亚波——科皮亚波)

对人命的淡漠

今天雾很大，直升机没办法起飞，所以比赛推迟到中午11点才开始，也因此取消了200多公里的路程。不过好歹比赛也进入

赛道设置太拉力了!

悍马车队车手罗比·戈登谈达喀尔南美行



至今为止的11个赛段，我认为要比非洲赛段容易很多。更多WRC那样的拉力赛段，更多的越野赛段，这就是塞恩斯在这样的赛道上速度很快的原因，因为他是WRC冠军嘛。

ASO和阿根廷、智利做得非常好，令人难以置信。这些国家展现了对汽车运动的热情，而ASO办了一场漂亮的比赛。我只是希望赛段设置更越野一些，不要太拉力了。

在非洲，比赛更简单一些，当然那也很不错。来到南美，我们在用新的路线，更有挑战性。要是重返非洲，我们也准备好了。

了阿特卡马沙漠，多少还是让人觉得兴奋的。不过这里真的好热啊，而且一座座沙丘令人难以辨别方向，再说赛道的障碍设置得都很人为，感觉没有非洲吸引人。

虽然比赛途中会一直有直升机在上空监控车手的状况，但今天的比赛对摩托车手来说依然是比较困难和危险的。刚才我就很不幸听到西班牙车手古埃雷罗发生了意外并严重受伤的消息。听说他头部受到了很严重的撞击，目前情况很不乐观，医院仍在全力抢救。而营地的人对这件事都感觉挺无奈的，在叹息之余也没有那种很夸张的惊奇感，我感觉大家对这类事情都比较淡漠了。来到达喀尔的人本来就是很有冒险激情的，对于这项危险的比赛大家都有一种理性看待死亡的态度，毕竟在这项比赛里死人已经不是什么新鲜事了。

09年1月14日

(第十一赛段，科皮亚波——芬芭拉)

大局已定

昨天就收到通知说，第11赛段取消了，尽管如此，我们还是如期到达第11赛段的终点芬芭拉。今天我们去了一个也叫San Francisco的地方，4000多米的海拔，令人感觉呼吸都很困难。

难。加上这里风沙非常非常大，气温又非常高，手上的电脑都已经觉得烫手了，我甚至都开始担心它是否能顶得住。因为之前的比赛路段有的取消，有的缩短，而剩下可以较量的只有3个赛段，以现在车手们的时间差距来看，要是不出意外的话，结果或许已经很难改变了。

这是大众为我们准备的工作车，它们经过大会注册，基本上可以在赛道中通行无阻，车身上印有我的姓名，以及我们的国旗。



👉 KTM车队的科马终于多的摩托车组冠军，队友德普雷前半程损失了太多的时间，为他创造了登顶的机会。



09年1月15日

(第十二赛段，芬芭拉——拉里奥哈)

最难的赛段

今天是开赛以来难度最高的一天，很多车手也这么认为。而今天最大的新闻当然就是大众的领先车手塞恩斯的退出。正如我们现场所见，他的赛车掉到了一个山坑里，导航员也受了伤，因此很遗憾退出了，对此事大众车队极为紧张。

再说比赛的“盛况”吧。今天车手们反映赛道极端难走，有时候怎么走都简直毫无头绪。从一大堆相似的镜头里你就能看到个大概了——一大堆车手停车聚集在一起，然后共同商量该怎么走。看那些到了终点



的车手们高兴得相互拥抱时估计你就懂了什么叫最难了。而对于急于提高名次的选手而言，他们的机会可能进一步变小了。因为明天第13赛段将再次取消两百多公里的比赛路程，而且后面两天的赛段难度都不大了。相信领先的大众夺冠是几乎没有问题了，因为三菱车手罗马在今天遇到了机械故障耽误了更多的时间，这或许是大众车队在塞恩斯退出之余的欣慰之处。

09年1月16日

(第十三赛段，拉里奥哈——科尔多瓦)

感受大众的喜悦

阿根廷人其实很喜欢喝红酒的，所以打个本地的比喻就是，红酒绕酒杯14圈，就代表了我们这14天。明天我们会回到这次比赛的起点布宜诺斯艾利斯，比赛也就此告一段落了。

明天比赛将会在当地时间中午11点左右就结束，到时会有一个盛大的庆祝仪式。大众的气氛比较有趣，首先是两位车手的领先优势基本确保冠军不会旁落，但他们之间的差距只有短短的几分钟而已。在保证稳定的前提下，两位车手都想冲击车手冠军，这个情况确实也比较微妙。但不管怎样，大众已经做好了庆祝的准备。这将是大众第一次得达喀尔冠军，我们也即将能见证这个历史时刻。作为大众邀请的媒体，作为车队人员之一，我对这个结果也倍感兴奋，感觉非常开心。

1月17日

(第十四赛段，科尔多瓦——布宜诺斯艾利斯)

完成使命的荣耀

经过九千多公里，14天的长途跋涉，我们终于回到了阿根廷首都布宜诺斯艾利斯了。在安全抵达后，我有种如释重负的感觉。在

这么长的时间后，无论是采访还是其他方面的工作，对我而言，这个周期真的太长了，劳动强度也真的太大，我的体力和精神也早已到达了一个极限。人到了这个时候情绪大多都会有些低落，怎么平衡好自己的情绪从而不影响采访工作真的是个很有技术的活。

现在我的感觉就像自己也驾驶了赛车参加完一场达喀尔，只是形式、方法和车手稍有不同而已。真的感觉很新奇，虽然体验得有点累。我想若干年后我会非常怀念这段难忘的日子，但现在我什么都不愿意想，因为现在真的好累……

比赛的感觉嘛，我觉得达喀尔是很纯粹的汽车运动。这里的人对比赛都很认真，很拼搏，很投入。比赛本身也因为这些变得很纯粹，每个人都享受比赛过程带来的乐趣。而对于其他参与者，不管是车队的工作人员还是我们这样的媒体记者，都觉得自己真正正正成为了这里的一部分，我们每个人都为达喀尔的一切感到自豪和光荣。





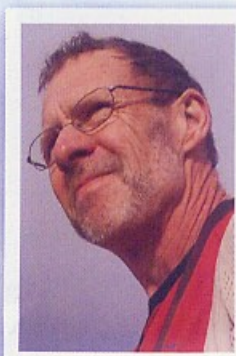
【Part. ① 亲历现场】

两种观点的交锋

在达喀尔，认识了两位来自美国的记者，他们都采访过走非洲线路的达喀尔，两个人对于达喀尔南美行的观点完全相反，非常有趣。 (采访) 刘志峰 (编译) 吴婕

我希望重返非洲

Thom Cannell (美国记者,此君三次采访达喀尔拉力赛)



刘: 请比较一下这届达喀尔和两年前的达喀尔有什么不同?

T: 2007年, 达喀尔的起点是在葡萄牙, 我们从里斯本出发。那里人口稠密, 欧洲风情浓郁, 路况不错, 观众友好, 酒店宜人, 今年的起点也有优良的公路、热情的观众、舒适的酒店, 这和以前很相似。

不过, 起点之后路况就不同了, 我们面对着从未遇到过的路。你可以想象一下,

路上多灰尘多石头, 地上没什么树, 就像是羽翼未丰的小雏鸡。接下来, 见到了非洲大陆的居民, 肤色异于我们, 文化也不同。

欧美国家的人对非洲这片大陆很感兴趣, 毕竟这是一片没有开发的土地, 某些方面很令人着迷。我第一次踏上那片土地的时候, 首先让我感到震撼的是, 在西班牙南部和我们所处的位置之间, 这两千多公里的土地上, 景致是多么的不同!

我们每到一处, 就能看到很多儿童, 用法文冲着我们喊“礼物”、“礼物”。孩子们像小鸡小狗似的跑来跑去, 他们指望不上别人, 主要靠自己。他们活得好不好, 他们的死活, 我认为没有太多人会在意。目睹此情此景, 我的第一感觉是“残酷”。也许他们的父母也很爱他们, 我不知道。

令人惊讶的是, 这些孩子们的衣服和皮肤, 仍然很干净。要知道, 他们长期生活在扬尘的环境里, 要做到这点很难。我们这些来自

干净环境里的人, 经过这段路程后都很邋遢了; 他们住在一个尘土飞扬的地方, 却尽己所能保持整洁。

刘: 许多人认为, 达喀尔第一次来到南美, 也是最后一次, 你怎么看? 达喀尔还应不应该继续它的南美行?

T: 就我个人来说, 我希望重返非洲。那里的生活设施如酒店什么的都很习惯、很方便。而作为一个写作者, 我非常喜欢和大家、和每一个人一起搞得浑身是土、去找地方冲凉, 也许只是一起洗洗袜子刷刷牙……这样的生活乐趣和我在美国的日常生活反差很大。

有朋友问我达喀尔是怎样的? 在广阔的视野里, 汽车开过, 带起很大的尘土, 像是一片云彩, 非常非常壮观, 你可以摸到它, 闻到它, 一切都很真实……

说起要不要再来南美, 我听到车手们说, 很喜欢这里的赛段, 尤其是第五赛段, 有宽路、窄路、尘土飞扬的路、巨石杂生的路……车手Mark Miller说, 他觉得组委会有意让车手们身陷困境, 这样摄影师就能从直升机上拍到一幅幅完美的照片。赛道上有时候会有大石头, 这个时候就得小心慢行, 但显然车手们都很享受这个过程。可以预见的是, 从现在起, 后面的比赛会更加、更加难。

所以, 我认为达喀尔应该再来南美。还有一个原因是, 这对大家来说都更公平。因为, 像彼得汉塞尔这样的明星车手, 对过去的达喀尔路况已经很熟悉了, 但是南美达喀尔的路线, 对大家都是陌生的, 即使是第二次来, 也没那么容易记下来。



刘: 又有一位摩托车手身亡, 你怎么看待达喀尔里的安全问题, 怎么评价 ASO 的组织工作?

T: 对于达喀尔来说, 死亡是不可避免的。对于任何一个组织者来说, 要保证每一个车手、每一个个体的生命安全, 是不可能做到的, 这只取决于每个人自身。ASO 可以制定规则, 例如对超车的限制……

他们做了很多努力, 两年前我看到有个车手撞车了, 25 分钟后直升飞机就赶到了现场。组委会一共准备了 7 架直升飞机, 供医疗和媒体使用, 首要的职责就是赛事安全和医疗, 其次才是拍照、摄影。

刘: 受经济影响, 斯巴鲁和铃木都退出了 WRC, 您怎么看待达喀尔的前景?

T: 经济危机爆发于我的国家 (美国), 对于国家政策我不予置评。在经济危机中, 对一个公司来说, 确保每一分钱花得有智慧是种负责任的态度。每个公司的信条不同, 我无法揣测。但即使在经济危机里, 公司仍然需要通过电视、报纸、杂志等渠道和消费者沟通, 他们只是要评估各种形式的“到达率”, 那么每个项目都势必会受到影响, 达喀尔也不例外。但是另一方面, 一些小的赞助商, 他们存了 2000 美金、5000 美金来参加达喀尔, 而不是像大公司那样动辄投入上千万。所以, 我想私人车手、小车队受到的影响会比厂队小一些。

我希望留在南美

Sue Mead (美国在线记者, 分别以车手和记者身份参与达喀尔多次)



刘: 你觉得南美达喀尔和以往有什么不同?

S: 当我抵达非洲, 有一种很浓烈的异域风情迎面而来, 因为, 非洲是第三世界, 来到这里会有种很不一样的感觉。

达喀尔非洲那一段很危险, 有时候, 车手会遇到地雷丧命。南美, 没有地雷。而组委会经历了去年因恐怖主义而取消达喀尔的事件后, 对于安保工作更加重视, 他们雇佣了三四万人确保这次比赛的安全, 实际效果也不错。

这是我第一次以记者身份来参加达喀尔, 不用像以前做车手时, 要每晚研究路书, 为第二天的比赛担心, 我可以住酒店、不住帐篷, 见识当地的风土人情, 这是完全不同的体验。在非洲, 几乎天天住帐篷。

达喀尔是世界上最热的地区之一, 当你经历千辛万苦, 终于到达那里时, 你会引以为豪, 不论成绩如何。今年的比赛, 已经有一半车手退赛。

我认为, 阿根廷对汽车运动很有热情, 很好客, 大家都喜欢这里。我希望达喀尔能继续在这里举行。我想, 组委会不会冒险把比赛带回非洲, 也许若干年后会, 但不是现在。

在本届达喀尔举行期间, 曾经运营达喀尔拉力赛的瑞梅杰在非洲利用原来达喀尔的路线, 组织了“非洲拉力赛”, 这很有趣。因为它规模比较小, 所以没有太多的媒体关注, 不像达喀尔, 吸引了很多媒体。

刘: 你认为本届达喀尔的组织工作如何? 赛事的保障充分吗?

S: 汽车运动是有风险的, 车手可能会在赛道上丧命。我 2000 年第一次参加达喀尔时, 就有车手死亡, 我非常难过。今年, 特里的死令人疑惑, 而造成他死亡的原因, 是错误的信息沟通。虽然我不知道即使及时救治他, 是否能救活他, 因为一根骨头刺穿了肺。

最后三天的比赛会很危险, 因为大家都已经很疲劳了, 这时候更容易出状况。今天赛段被取消, 是个好消息, 可以给大家一个休息的机会。

刘: 你认为经济危机会影响达喀尔吗?

S: 很多人不解, 达喀尔的价值在哪儿, 因为他们只看到比赛本身。事实上, 通过这项赛事, 组委会为举办国带来了数百万美元的收入, 包括食物消耗、雇佣当地工作人员等等, 我认为在当下的经济环境里, 这是件好事儿。



【Part. 2 解读南美版】

为什么是南美？

——达喀尔南美行之必然性

2008年1月4日，世界上最无惧挑战生命的比赛因恐怖主义的威胁而被迫取消。大概一个月之后，达喀尔拉力赛运营公司ASO马上宣布2009年的比赛将转移到南美进行。达喀尔最终选择南美的原因是什么？ ⑤ 梁晓明

30年来，达喀尔成功打造了一个挑战大自然、挑战生命极限的“男人的梦想”。它在北非的比赛路线是ASO在原法国殖民地上勾画的一条理想化探险线路，但ASO是并且只是“一个私营机构”，在得不到法国政府支持、声援的情况下，达喀尔继续留在北非的命运只能是不断承受战争、恐怖主义的滋扰。

无“保障”：最后一根稻草

可以说，促使达喀尔离开非洲的最后一根稻草并不是AK47的子弹，而是没有一家保险公司愿意对赛事进行担保。在“天时、地利、人和”无一有利的背景下，达喀尔只有选择离开。

有消息称ASO在几年前已经开始密谋为达喀尔寻求新的落脚点，可以说南美是目前最适合这样长距离比赛的场地。尽管阿塔卡马沙漠小了点，也不可能围绕安第斯山脉进行全部比赛，但还有辽阔的潘帕斯草原提供便利，尽管车手无法体会征服世界第一的撒哈拉大沙漠的成就感，却也能凑齐上万公里、地形丰富的赛段。

南美：唯一的备胎

事实上对于主办方ASO来说，除了要背负“把达喀尔变质”的骂名之外，他们去南美搞比赛几乎没有任何不划算的地方。据说南美的两个承办国阿根廷和智利答应把很大部分的比赛收益交给ASO，只要比赛开动就可以马上得到一大笔收入，ASO去年因取消比赛的经济损失或可借此弥补。

再加上来到民风纯朴的南美比赛，ASO可以拍着胸脯说已经解决了恐怖袭击的问题，也不会有地雷夺去车手们的生命，起码消除了影响安全的客观因素。

除南美之外，存在可能的选择还包括中东地区，只是这条线路实在太短；另外，巴黎—北京这条横亘欧亚的历史之路也不太可能，一月的俄罗斯、中国等沿途经行国家都冻得要命，难不成重演拿破仑远征俄罗斯的一幕？孤悬在太平洋上的澳大利亚也曾被考虑过，可行性还是不大。因此，要符合达喀尔拉力赛的条件，包括路线的长度、地形地貌、政府因素和商业因素，世界上最能替代非洲的，可能就只有南美了。

卡玛兹车队仍旧在达喀尔拉力赛卡卡组中占据王者之位。



达喀尔南美行事件回放

2008年1月4日 30年来第一次夭折

北京时间2008年1月4日晚，达喀尔拉力赛组委会正式宣布：因为毛里塔尼亚境内安全无法保障，2008年达喀尔拉力赛被迫取消。

该年的比赛原定于是1月5日从葡萄牙里斯本发车，由于2007年底12月24日四名法国游客在毛里塔尼亚境内被枪杀，事件中还有5人受伤。据称这三名劫匪与基地组织有联系。法国政府旋即告诫该国公民不要前往毛里塔尼亚。而当年达喀尔赛程中，15个赛段的比赛有9个赛段将在毛里塔尼亚境内进行。在政府强大的压力下，达喀尔组织方被迫取消了比赛，而当时大约有一半的赛车已经通过车检。

该年共有570多支车队报名参赛，其中包括来自中国的红河车队、郑州日产奥丁车队、三菱拉力艺车队，车手则有徐浪、周勇、刘斌和华庆先等。

2008年2月 补救方案出台

2008年2月，达喀尔组委会宣布组织达喀尔系列赛。包括4月的中欧拉力赛和9月的葡萄牙拉力赛。报名参加2008年达喀尔的车队和车手们将可免费参加这两项拉力赛的角逐，同时承诺都将得到和达喀尔拉力赛规模相仿的媒体覆盖效应。

其中中欧拉力赛是从匈牙利到罗马尼亚，将在4月20至26日举行，是ASO公司推出的第一个短距离越野拉力赛事。除了沙漠赛段，车手们将在那里遇到不同的路面，比赛难度不低于达喀尔拉力赛。

2008年2月12日 确定新赛程

2008年2月12日，ASO公司与阿根廷和智利方面签约并同时宣布：2009年达喀尔拉力赛将在1月3日至18日在阿根廷和智利举行。比赛的起终点都设在阿根廷首都布宜诺斯艾利斯。ASO同时还宣布，报名参加2008年达喀尔比赛的车手和车队将享受优先权。报名将在5月15日开始，欧洲地区的赛车船运时间将从

11月开始，船期约三周。

2008年5月 新赛季发布仪式举行

5月，达喀尔组委会在法国举行了今年达喀尔拉力赛盛大的发布仪式，同时宣布报名工作也正式启动。首先考虑2008年报名的车队和车手，时间从5月15日到6月15日，而之后从6月15日到6月30日属于新入国者报名时间。据悉，南美版达喀尔有600多位新入国者报名。出于安全考虑，达喀尔组委会最终维持了几乎与2008年的赛事规模，新人比例被限制在16%左右。

2008年9月 勘路开始

在报名工作大功告成后，9月，ASO公司按计划开赴南美确定路书，并将车辆的技术和行政检查分两次在法国和阿根廷举行。对于非美洲车手，车检将从11月26日到27日在法国勒阿弗尔港进行，检查结束后，相应车辆将会封存运送到阿根廷首都布宜诺斯艾利斯。

今年的比赛收到阿根廷和智利两国人民的热情欢迎。





【Part. 2 解读南美版】

利益的博弈

——达喀尔南美行之利害关系论

对于达喀尔这个关系复杂的网络而言，南美行毫无疑问地改变了原有的利益关系，一场利益的博弈在所难免。 (文) 何烨炜

作为一个运作多年的成熟赛事，达喀尔拥有一套相当完备的运作机制。它不仅能够养活它的组织方 ASO，在照顾参赛的车队、厂商、赞助商以及当地政府的利益时更是很有自己的一套——几乎人人都能从比赛中得到自己想要的好处。

发动机更换一个喷油嘴，整个性能特性都会发生很大的改变。对于达喀尔这个关系复杂的网络而言，南美行毫无疑问地改变了原有的利益关系，一场利益的博弈在所难免。

主办方与参赛者的博弈

2008 年达喀尔因受到恐怖主义威胁取消，ASO 一下子被推到风口浪尖。车队和厂商因比赛取消面临赞助商的索赔，于是纷纷要求 ASO 给个说法。成功运作环法自行车赛的 ASO 有着相当丰富的大赛组织经验，于是 2009 年移师南美的决定和一系列的补偿方案很快就公布了。

ASO 的挽留行动迅速启动，除免除 2008 年已报名车队的参赛费用外，还考虑到移师南美比赛，各车队都将大幅增加运输成本。于是，针对 2008 年已报名车队，由 ASO 方面承担多出的运费；针对新报名车队，把所有参赛费用维持在 2008 年的水平，以保持车队参赛积极性。此外，

不少私人车手开着经过各种程度改装的赛车来参赛，他们的精神才是最能代表达喀尔比赛的精神。

ASO 还帮助各参赛车队协调与赞助商之间的合同问题。这些举措收到了各大车队的积极反馈。

从表面上看，ASO 似乎在这次挽留行动中赔了大钱，但作为一个“敛财有道”的组织，他们必定不会做亏本买卖。亏掉的钱可以让别人买单，找谁呢？当然是在挑选达喀尔备用路线时最积极的阿根廷和智利政府。

承办国投入与回报的博弈

南美盛产优秀车手，有很好的赛车氛围，而阿根廷更拥有承办 WRC 的经验，但这个并不是达喀尔最终落户南美的主要原因。在挑选 2009 年新路线时，中欧、北美都曾在考虑之列，论赛车传统和办赛经验这些地方恐怕更加有优势。“主动充当冤大头”，这才是达喀尔选择南美的最大理由。阿根廷和智利政府都承担了很大一部分的比赛运营开支，还给 ASO 支付了相当大额的“好处费”，才使得 ASO 最终把线路定在南美。

在讨论这两个冤大头的动机前，我们不妨先看看阿根廷现在的经济状况。阿根廷经济有很大一部分是依靠外资引入来带动，但 2001 年的货币危机在一夜之间让阿根廷比索贬值了 40%，造成了国家经济迅速崩溃，并逐渐波及邻国智利和巴西。在 12 天内创纪录地更换了 5 次总统以





▲图为达喀尔比赛过程中的维修驻地，我们的记者刘志峰的帐篷驻扎在此图的右下角。

后，失去信心的外企纷纷从阿根廷撤资。如今阿根廷的经济虽然有所恢复，但外资的引入还达不到2001年前的水平，政府需要一些“刺激”来招商引资。

另外，在阿根廷的外资经济中，汽车业占了相当大的部分。不仅有大众和菲亚特等一线厂商在此兴建战略基地，很多汽车后市场企业也纷纷落脚于此，其中就包括很多参与达喀尔的忠实厂商和赞助商。对这些厂商而言，在家门口的比赛，无疑能让当地民众对品牌有更多切身认识，直接促进品牌知名度在南美地区的提升。

所以，两国为了刺激外资经济，愿意为达喀尔出力也在情理之中。

南美与北非路线的博弈

我们看到，大众在这次达喀尔南美行中，行动相当迅速，除了派出竞争力强大的车队外，还配合比赛在沿途作了不少形象广告投放。原因很

简单——这绝对比在非洲那些荒无人烟的地方宣传得力很多。

因为传统的北非路线不会经过什么文明地带，且当地居民消费水平有限。但在南美，比赛会途经很多文明地区，可以照顾到很多商业活动，而且这里还有比非洲高得多的消费水平，这恰恰是非洲达喀尔所不具备的。因此南美的达喀尔依然热闹，厂商赞助商的热情比在非洲时还要火热。

当然，南美行毕竟是头一遭，效果如何还有待评估，肯定也有厂商暂时持观望态度。

车队间的博弈

钟情南美市场的厂商们一积极，旗下的车队资金就宽裕了，于是一些车队的装备水平和后勤保障效率水涨船高。所以我们就看到了大众的强势、宝马的进步、悍马的神勇，以及三菱的式微。纵观整场比赛，三菱历来就体现出过去的那种统治力。比赛初段大家都以为三菱只是像以往



【达喀尔系列赛】

依据ASO在2008年达喀尔拉力赛取消时的承诺，在即将宣布2009年达喀尔拉力赛细节之前，ASO在2008年春天举办一项全新的拉力系列赛。这个系列赛在匈牙利和罗马尼亚等多个国家举行分站赛，每个分站的距离和难度均不逊色于非洲的达喀尔比赛。已报名参加

2008年达喀尔的车队均可免费参赛，比赛本身也运作得十分成功。

目前，ASO正有意将该赛事办成一项达喀尔的正式分支赛事以求达到更大范围的影响力。



【“山寨”达喀尔拉力赛】

“山寨”达喀尔拉力赛的名称是“非洲拉力赛”，于2008年达喀尔拉力赛宣布取消之后创办。它的组织者是前达喀尔摩托车和汽车组双料冠军，后来的达喀尔赛委会主席奥利尔。由于非洲拉力赛的路线和形式完全照搬了达喀尔拉力赛，ASO于2008年起诉奥利尔侵犯版权。为了保住非洲拉力赛，奥利尔退出非洲拉力赛的运营，并请来“穿越东方越野赛”的组织者，同样在ASO有过领导经验的三届达喀尔冠军梅瑞吉来接替赛事运营。

2008年12月，“山寨”达喀尔得以顺利举行并于2009年1月13日顺利结束。

一样慢热，但到了第七赛段，三菱的车手名单上竟只剩下罗马一个名字。虽然这与三菱采用了柴油发动机有很大的关系，但三菱对于本届的达喀尔似乎本来就有点心不在焉。在三菱母公司减少投入的情况下，若不是今年主赞助商REPSOL出了大部分资金赞助三菱车队坚持比赛的话，恐怕今年还不一定能见到这支昔日达喀尔的王者之师。

相反，无论补给还是赛前的资料收集，大众都能比所有对手到位。加上大众的途锐赛车本身就擅长在相对硬一点的路况作赛，比赛也从一开始就基本完全被大众车队掌控。宝马和悍马车队也有着和大众车队相似的厂商支持背景和赛车特性，因此在比赛结束时他们都无一例外地把三菱赛车抛在了身后。三菱也因此

成了移师南美的最大受害者，达喀尔的势力格局经历了一次全新的洗牌。

也有些传统车队选择不参与本届达喀尔的比赛，这其中就包括施莱瑟这样的强队。他们的缺席也一定程度上减少了达喀尔的意外元素，造成本届比赛竞争性削弱。

达喀尔与竞争对手的博弈

参加达喀尔这样的大赛是施莱瑟这类私人车队唯一的存活方式，不参加达喀尔他们能去哪？答案还是达喀尔。迷糊了？此“达喀尔”非彼“达喀尔”，是真正地理意义上的达喀尔。

在ASO宣布放弃2009年的非洲路线的同时，由前ASO主席奥利尔和三届达喀尔冠军梅瑞杰领衔的一干人等就开始计划在2009年

沿着原达喀尔路线办一场比赛，以满足一些钟情于沙漠的死硬派达喀尔迷的参赛愿望，并于2008年底付诸实施。

比赛不但得到了施莱瑟等传统达喀尔强队的积极响应，还吸引了KTM等已经参加南美达喀尔的车队两线作战。难得的是，这次比赛还很成功。不仅比赛时间基本与传统达喀尔一致，就连规模和排场都达到了正版标准，而且全程没有受到任何恐怖袭击威胁，还收到很不错的商业效果。

对于此举，ASO通过法律手段控告奥利尔侵权并胜诉。不过换个角度来想，ASO也得谢谢奥利尔和梅瑞杰，因为他已经以身试法地给ASO探了一次路，证明非洲线路并非那么不安全。



【南美汽车运动】

南美是块对赛车拥有极高热情的热土，除了能够诞生大量优秀车手以外，多年来也一直有承办世界重大赛车比赛的历史。像这次南美达喀尔承办国之一的阿根廷就一直有举办WRC世界拉力锦标赛的传统，如今FIA GT也很热衷在这里举行分站赛，而邻国巴西则拥有更有影响力的F1巴西大奖赛。

如今的南美正在进一步扩大自己在赛车界的影响力，继南美达喀尔成功举办之后，巴西也在尽力争取A1 GP分站赛事的落户，南美正发展成为欧洲外另一个赛车发达地区。





作为达喀尔背后推手，总经理拉维尼对于南美当地政府积极配合大为赞赏，但表示依然会探讨回归非洲可能性。

【ASO背景介绍】

ASO (全称 Amaury Sport Organisation) 创建于1992年9月，是一个致力于组织和运作国际重大体育赛事的机构。在背后支持它的母公司是传媒巨头法国报业集团，该集团旗下拥有《队报》、足球权威杂志《法国足球》等多份著名报纸和刊物，资金十分雄厚。

作为一个已经在世界上拥有相当影响力的体育赛事运作机构，ASO已经成功操办了环法自行车赛、巴黎马拉松、国际马术邀请赛、达喀尔拉力赛和世界最古老的高尔夫球公开赛——法国高尔夫公开赛等国际重大赛事，其运作能力得到了世界的广泛认可。

ASO 的达喀尔博弈

或许已经感受到达喀尔拉力赛本身的局限性，在做了多番论证后，ASO 发现在非洲以外办长途越野赛也很有“钱”景，于是打算搬出达喀尔这块金字招牌，以达喀尔系列赛的名义在世界各地举办类似的比赛，南美达喀尔就是原计划中2010年的一部分。

去年的恐怖威胁迫使ASO 提早进行了正式的海外试验，ASO 在2008年取消比赛后为了安抚各参赛车队，把达喀尔系列赛作为一项补偿举措提前推出，这让很多车队在一定程度上能对赞助商有所交代，包括大众、宝马和三菱（帕杰罗）都参加了2008年的系列赛。从商业角度上看来，南美一点也不逊色于非洲，海外模式被证明的确是个可行的发展方向。

或许竞争者让ASO 进一步感觉到竞争的压力，最近他们已经开始着手对非洲的线路进行修整，以后的非洲达喀尔很可能使用全新路线来抗击对手们的模仿。不过以ASO 一贯的作风，不管这条新线路是比赛用途还是一项新的系列赛，ASO 都会是大的获益者。

总的来说，无论对ASO、承办国、厂商、车队、甚至竞争对手而言，这场南美达喀尔似乎真的满足了和这件事扯上关系的大多数人的利益，甚至还让一些人得到了原来在非洲不可能得到的好处。虽然像三菱这样的原达喀尔坚定支持者并没有笑到最后，但抛开比赛的传统性和竞争性，就商业运作和利益瓜分而言，这次博弈绝对是为ASO 带来了一场胜利。





【Part. ③ 转折·达喀尔】

变者，天下之公理

任何事物的每一次转变，总是由它自身的内在特性与外部环境共同作用的结果。
我们将从古老的星相学角度探寻当中的规律。⊗ 周永昕

当我们回过头去看达喀尔走过的三十年的路程，会发现，达喀尔去南美，也许只是因为它到了该改变的时候了。

生于突破时代

巴黎 - 达喀尔拉力赛诞生于 1978 年 12 月 26 日。

从传统星相学上来看，当时冥王星正准备回归最强势的天蝎座，世界进入时代交替期。推动时代变迁的冥王星的每一次换宫，都为世界带来一个新主题，而这一次变迁对世人来说无疑是幸运的，它开启了一个突破的时代。

单就 20 世纪的演变不难看出，在这之前，冥王星已经为人类制造了太多的沧桑：

1910 年代 - 1940 年代，冥王星经过代表家、国、固有事物和财富的巨蟹座，为世界带来两次世界大战和多国内战，经济大萧条、人民流离失所，也为中国带来战争、封建王朝的崩溃和五四运动；

1940 年代 - 1950 年代，冥王星经过代表开创和领袖的狮子座，为世界带来各种各样新生实体的诞生和生育高潮，这一时期里，当今不少大企业诞生，新中国成立，F1 大奖赛揭幕；

1950 年代 - 1960 年代，冥王星经过代表社会规范、生产、民生、粮食的处女座，为世界带来高效的生产和新的社会规范，在中国，是社会秩序的颠覆和生产停顿；

1960 年代 - 1970 年代，冥王星经过与之违和的天秤座，天秤座代表的是金钱、性、人我关系，故为世界带来频发的经济危机、阶级斗争、女权运动和性解放，中国也经历着激烈的社会运动。

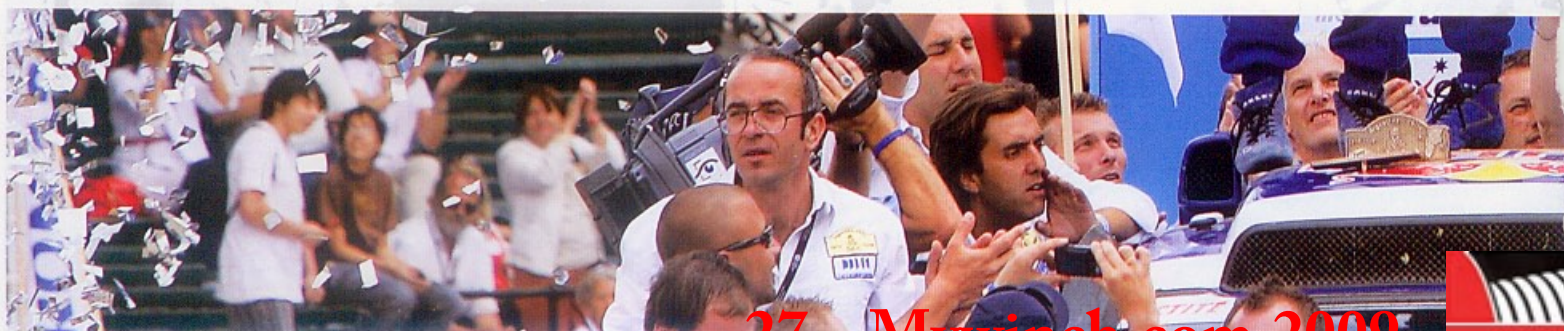
真正成熟的复苏、发展期出现在 1970 年代中后期到 1990 年代中期，冥王星终于来到它最能发挥所长的位置，经过代表资源重整、生命轮回的天蝎座，给世界带来新的突破，为人们带来了贴近生命本质的重新思考，并还原人们内心的真实欲望。

这是一个突破陈旧观念、摆脱陈旧模式，勇于追寻内心真实想法的年代，似乎理所当然地，这个时代催生了许多新兴事物和新形态，巴黎 - 达喀尔拉力赛正是诞生在这么一个摆脱痛苦和寻求突破的转折期。这就奠定了比赛本身具有顽强生命力和充满张力的性格，也注定了它在发展历程中难以回避的争议！回顾当时的中国和西方国家也迎来了多个领域的重大突破，我们还记得几个关键词，“星球大战”、“苏联解体”、“改革开放”，这颗星球仿佛正发挥饱满的想象力和创造力，除旧创新、突破自我。

30 年——必经的转折点

约 29 年的土星回归周期是星相学上最重要的周期之一。

任何事物（包括国家、企业、个人）每当到达土星回归周期（大约第 29-31 年）时，都会经历一次转折。这种转折告诉人们，如果过去做对了，建设性的发展格局会呈现，如果过去错了，你又能作出改变，那就消失



1979

2009

吧!——多数情况下,这种转折都会带来阵痛——一种对过去的否定所带来的不适应感。然而这同时也是积极的,这是一个从幼稚的青年走向成熟的转折点。

或者先从一些事例来了解土星“荣归”的作用。

1970年代中后期,F1赛事迎来土星第一次回归,经历了一连串惨烈的伤亡事故和“明星”人物的加入,引发了赛事的重新思考,并且马上进行了一系列的改革,一是安全标准的强势推行,二是由伯尼牵头联合媒体多元整合的商业操作的开始,为当时的F1打开了一条真正走向成熟的道路。同样,中国也在1970年代迎来土星第一次回归,中国人重新思考,重整社会秩序,调整发展方针,为之后的29年指明了发展方向。

2007年下半年,达喀尔拉力赛也迎来了它为期约2年半的第一次土星回归,这个重要转折点集中体现在2008及2009赛季:

2008赛季,因安全理由取消正是因为土星第一次周期的结束,即对第一个29年的周期来一次总清算和反省。作为比赛本身,在土星的刻意安排下,已经在前面的29年里完成了比赛本身原创的、年轻的幻想,完成了一轮“实验”。在实验期中,一切事物通常都无法根本地认识自己是谁,和自己如何存在。

所以到了这个轮回的终点,达喀尔比赛会被探讨和被重新思考,究竟应该作为一个怎样的角色存在,还有就是如何存在。一般而言,任何事物只要在这次土星回归中懂得痛定思痛,舍弃、清除掉本质里的一些老旧、幼稚的东西,并且积极改变,才能不遭遇消弭的危险。

从达喀尔因安全理由停办一年,可以看出其蜕变的压力和决心,不能再一条黑路走到底了,摆在比赛前面的路其实只有一条——改变。

到了2009年赛季,达喀尔比赛终于踏入第二个土星周期,比赛及时壮士断臂,移师南美,正式展开了一段新的轮回,这是一个新开始!标志着比赛本身已经思考出新的结论,勇于舍弃过去不合理的部分,并且积极作出改变,调整方向,进入了“成熟”期。

这是一个重新定位的赛季,为未来29年的比赛发展订立了基调,但真正的成熟仍需要到2011年才能逐渐实现,达喀尔还将继续摸索。

难以改变的宿命

达喀尔比赛最显著的星体效应是火星效应,也就是中国人所说的“荧惑”,主铁路、运动、破坏、体能,以及血光之灾,所以多被定义为凶星。火星是赛车运动不可或缺的主导能量之一,而职业车手的命盘上火星也多为强势,这就是为什么赛车手一般都自我本位,气魄、欲望都强,易有外伤或手术的原因。达喀尔的本命火星也同时发挥着这两种好的和不好的作用。

火星带给达喀尔的好处有三:

一、合太阳让比赛充满竞争性和粗野,让它几乎不太可能成为一种“爆米花”式的娱乐竞赛;

二、土星的加入让比赛能不断在技术或管理上进行改进,一步步一个脚印,历久不衰;

三、火星的阴性能量集结在天蝎座,为比赛带来对世界、生命的关怀力量,具有一定济世作用。

火星带来的破坏也是令人伤感的:

一、与木星的不协调让赛事需要更长的时间才能得到政府、法规、权威的认可,并在长期发展过程中引发“拉锯”;

二、火星强烈的八宫效应让达喀尔长期蒙上了伤亡和流血的阴影,这是火星最负面的作用,也是它被称为凶星的主要原因。

这些都是达喀尔赛事本身所具备的“命格”,不管赛事如何改变,都无法真正避免,包括人们最关心的赛事衍生的伤亡问题,也将像梦魇一样阴魂不散,无法根本解决。

世事往往就是这样的一体两面,正是达喀尔拉力赛的不平凡宿命让它永远充满魅惑。

喜欢这项赛事的人,不管是职业车手还是一介平民,无不希望通过达喀尔的传奇和粗野来探照出最真实的自我,探照出生命本身的意义。而赛事的发展也跟我们所有人一样,都要经历必要的转折——从幼稚走向成熟,这在所难免。





【Part. ③ 转折·达喀尔】

南美是南美，非洲是非洲

——马大立谈达喀尔的改变

达喀尔离开非洲后，一些在非洲被奉为真理的定律在南美完全无法套用。是什么造成了这种变化？南美和非洲的达喀尔到底有哪些区别？（采访）何烨炜

您能说一下达喀尔在南美和非洲的区别吗？

首先，非洲就是非洲，南美就是南美。在非洲时条件很艰苦，我们工作人员只有两天住在酒店。现在在南美举行，就变成只有几天没法住酒店。虽然途经的地方文明很多，但南美的路况也很烂，比赛本身还是比较难。

今年大众和宝马都是用了柴油机，效果也都不错。三菱似乎也意识到了，所以新的Lancer赛车也采用了柴油引擎。您怎么看这个现象呢？

这是全世界的趋势。现在很多柴油技术都比汽油技术稳定可靠，而且马力也更大。大众的柴油V10就比汽油版的发动机快很多，所以三菱用柴油是大势所趋。在欧洲，柴油技术早就超越汽油技术了，在欧洲市场上任何一款车都有柴油版，而且性能上也强过汽油很多，但日本的柴油技术现在还非常落后。

三菱已经意识到，要打入欧洲市场就需要在柴油技术上下工夫。可是三菱现在最新一款民用柴油机是2000年出的4N41，是3升涡轮增压机，完全不是欧洲柴油机的对手。就算现在日本最好的柴油机，丰田在Land Cruiser（LC200）上用的新V8柴油机也无法和欧洲比，就更不用说之前那套从LC60一直用到2005年LC100的技术了。所以现在三菱

才开始投入柴油机参赛，你能想象得到结果是不可能理想的。

参与这种长途比赛，并不是全力跑快就能赢的，要取得成绩还要考虑赛车的消耗。您觉得作为车手应该怎么掌握这个平衡呢？

有经验的车手都是平均地跑，心态不能急，这是参加达喀尔的要诀。一些老车手经常这样说一些菜鸟：“在初段，超我车就超吧，跑得快，不消几天就会从名单里消失的了。”这句话的确是达喀尔的真谛，三菱强盛的时期都是后发制人，一来要平均分配车手的体力，二来还要保护赛车。

开法也要注意，慢、稳是重点。那些大车队的跑法不适合我们，他们有任务。那种比我们车队的后勤车都快的速度也只有零配件上没有后顾之忧的厂队车手才做得出来。我记得以前大车队的赛车一般是下午3点左右就能到终点，我们的后勤车大概5、6点，而我们的赛车要晚上10点左右才能到，差距就是这么大。因此我们的目标只是完赛，而不是和他们斗，况且他们对线路还很熟。所以，除了大车队外，一般车手就要稳，因为只要能完赛，成绩肯定不会差到哪里去。

跑达喀尔，就是希望对手退出，千万不能快，越快越容易退出，但要是争名次的话，也不能太慢，一定得跑在前30%的车手里，这就是经验。

您觉得最辛苦的是哪类车手呢？

Buggy的车手比车厉害，车手的实力占70%，因为Buggy容易打滑，比较难开；而摩托车手们都是英雄，他们很可能是最危险的，一天都要站着开车，所以当我们看到摩托车手时都会敬礼。

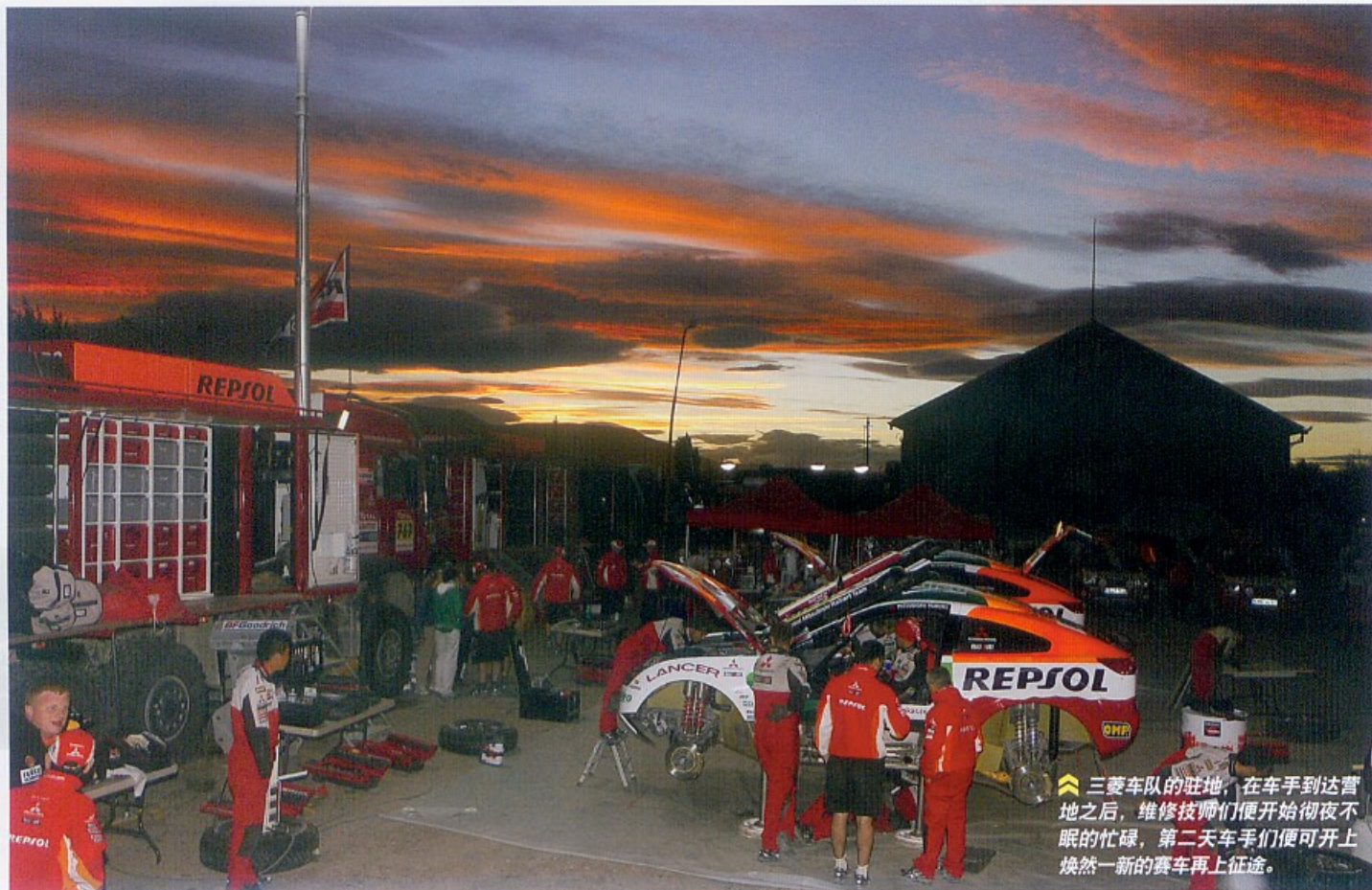
达喀尔是很危险的比赛，您能介绍一下在这项危险赛事里的求生和人道方面的信息吗？

达喀尔是最艰巨的比赛，某种程度上和如今的社会风气背道而驰。ASO自身只是单单宣扬比赛的艰巨，但对车手本身什么也不管。我举个例，车队要是打电话给组委会为车手求助的话，车手会被加罚时间。我第一次听到这个规定时很愕然，因为这要是放在达喀尔刚开办的那个年代，我可以理解，时代背景让人们喜欢挑战，但现在时代不同了。

我问组委会，这电话什么时候用，组委会的回答是，真的快

图为香港四驱专家马大力，曾两次亲身体验达喀尔比赛的过程。





三菱车队的驻地，在车手到达营地之后，维修技师们便开始彻夜不眠的忙碌，第二天车手们便可开上焕然一新的赛车再上征途。

人命时再用。我的天哪！虽然达喀尔的参赛者都有随时牺牲的心理准备，但组委会这样“逼”人去死就有点过分了。

而且GPS的作用并不是以帮车手为主，监控车手在行驶路段有没有超速、需不需要罚时才是这套系统的主要功用。可能读者会觉得我偏激，但亲身参加过比赛的人都会这么跟你说。内幕就是这样，这个比赛不是合理的比赛。

根据您以往的参赛经验介绍一下若参加达喀尔要做哪些参赛准备？

如果没有大赞助商，去也没意思。一个车队要有一辆赛车，还要配比赛用的卡车好几辆，这些卡车还要做好为赛车牺牲的准备。改装也要彻底，千万不要带什么原型车参加比赛。要知道在达喀尔，其实是没有原装车的，所谓的原装组，只是发动机和变速箱是原车的，其他地方都可以改，也是必须改的。没有钱作为后盾，这些基本的参赛条件都无法满足。参加达喀尔，玩的就是烧钱。

达喀尔就是在比赛搬房子。一些有钱的车队会带上很多套零件参加比赛，每辆车的备用零件多得可以再装三辆车出来。这一点都不夸张，除了原装组（发动机和变速箱不能换），无限改装组的车都是这样的。当年大众就是这么有钱的：他们带了两个班的人，日夜轮班处理赛车维修，保证工作人员的精力。

车队实力从车队带去的卡车数量上也能看出。其实参赛的卡车大多都是为了赛车组准备的维修车。因为正规的后勤车是不能进赛道的，这时在赛车组后面出发的卡车就能随时应对车队的赛车在前面发生的一切情况——这些卡车里可都是带足了赛车零件的！而且这些大

车队每天回来都会把所有东西都换掉，三四万的氮气避震器，用一天就强行报废掉了。因为对他们而言，这些零件的任务就是应付一天的比赛而已。甚至像我当年看到的一样，三菱和大众的车回来时撞得一塌糊涂，但第二天出发时新得连漆面都没划痕，你简直会怀疑他们是不是钱多得脑子进水了，而我们小车队只能靠贴胶带修补了。

那您认为以后的比赛是否会回到非洲呢？

虽然在南美比赛，对记者和媒体而言是好事，但我认为迟早要回非洲。为什么这么说呢？以前在非洲，没人可以帮到你，驻扎的所谓村落，就是几十间茅棚，非常荒芜。南美就不同，很多地方有人住，遇到困难时随时有人帮你。就连新闻发布会都是安排在酒店进行，以前那种向大自然挑战的味道少了，感觉没那么吸引人了。

以前我参加达喀尔的时候，在一次穿越沙漠路段的时候迷了路，因为路书上的沙丘在几个月后已经移位了。这时后勤车的一个前达喀尔老车手上来说我，按照他的线路走。果然我真的很快就走出了这个路段。后来才知道，那个家伙已经有20多年的达喀尔经验了，手上都没路书，但线路都能背出来了，你能想象他有多熟悉！

有人说今年南美也很难吸引啊。因为这只是第一年，大家没经验。如果还能在南美跑几届，大家熟悉了以后，就会想回非洲了。毕竟非洲有它自己独特的魅力。

据我所知，已经有很多车手希望回到非洲，如果你赛前采访我的话，我告诉你的也是这样。我不是马后炮，热爱达喀尔的人都会这么觉得。



【Part. 3 转折·达喀尔】

双雄记

——达喀尔赛车的改装

南美的地势环境与非洲不一样，赛车调校和改装也不尽相同。我们《四驱与改装》的高手们从专业角度为大家解读这些新赛车的变化。⊗ 章懿哲、袁晓锦

冠军车的进化——大众途锐2达喀尔赛车分析

现在的途锐 Dakar 赛车于 2005 年研发而成，每年都会有一定的改进。今年的 Dakar 拉力赛不在 Dakar 举行，而到了南美。途中经过的阿塔卡马沙漠是世界上最干旱的沙漠，盛夏时的气温轻松达到 40℃ 以上；而翻过安第斯山脉时，不仅要跋山涉水，气温还会低至零度。不过，途锐 Dakar 原型车依照“为一切不可预料做好准备（Expect the Unexpected）”的原则仍然没变。就像大众运动部门技术总监 Lautner 所说，从工程和技术上来说，让赛车的所有零件在差异如此巨大的环境和如此恶劣的条件下时刻保持良好的状态，这是个不小的挑战。

赛车的发动机在严格的赛会规则下制造（比如发动机进气口必须在 38mm 以下），在双涡轮的工作下，这台 2.5L TDI 柴油发动机爆发出 280ps 马力和 600Nm 的扭力；双阶开启的

涡轮让发动机的扭力输出更加平均。车身形态基本保持了 2005 年从风洞试验中得到的最佳曲线，变化只是优化了发动机盖的形状，让车手的视野更好。悬挂方面（前后均使用双 A 臂独立悬挂），优化后悬挂的动力学结构，使车身高速行驶更加稳定，提供更精准的操控。

不过 Dakar 比赛将 F1 一个赛季所跑的里程在两个星期内完成（条件更是恶劣百倍），比性能更重要的是赛车的安全和可靠。柴油发动机的经济性在这种长距离的比赛中能够带来巨大优势，当然在材料和零件的使用上要绝对保证其可靠性；大众的两个合作伙伴——百路驰轮胎和德国 ZF 变速箱在保证性能输出的同时也让车手更安心于驾驶；航空用金属材料的防滚架在赛车的这两个方面都有很大帮助。

◎ 车辆数据

发动机结构：直列五缸双增压柴油增压发动机，25 气门，干式油底壳润滑系统

排量：2.500L

马力：206kw（280ps）

扭矩：超过 600Nm

燃油系统：高压共轨燃油喷射系统

变速系统：序列式五速序列式比赛变速箱

驱动方式：恒时四驱+三机械式中央差速器锁+限滑差速器锁

前悬挂：螺旋弹簧双 A 臂独立悬架系统

后悬挂：螺旋弹簧双 A 臂独立悬架系统+防倾杆

阻尼系统：可调阻尼系统

车轮行程（前后）：250mm

转向系统：齿轮齿条式助力转向系统

刹车系统：前后铝制通风盘+前六后四活塞卡钳

轮毂：16 英寸铝合金轮圈

轮胎：百路驰轮胎

底盘/车体：钢材空间架构车体，碳纤维车壳

长/宽：4171/1996/1762(mm)

轮距（前/后）：1750/1750（mm）

轴距：2820mm

整备质量：1787.5kg



高脚枪骑兵——三菱Racing Lancer达喀尔赛车分析

为了准备这次的达喀尔，三菱赛车运动部早在2006年4月就开始设计赛车用发动机，并且在2007年6月在三菱Pajero Evolution上测试。而车体的研发则是开始于2007年8月，经过1年的研发，新车架在2008年6月完成了首次比赛，而整车则是在比意大利常规越野地形更棒的摩洛哥和西班牙进行了长达一周的测试。

从发动机来看，这款3.0LV6柴油发动机为峰值扭矩650NM，最大马力也达到280P，如此高扭力输出的特性使得Lancer达喀尔赛车在丛林与沙丘具有强大的穿越能力。发动机润滑系统采用成本昂贵的干式油底壳润滑系统，使得发动机的功率得以更加稳定高效的发挥。此外，发动机还安装了双涡轮增压系统，采用一大一小两个涡轮，工作时可以提供强劲的动力输出与良好的反应表现。为了避免达喀尔比赛中巨大的沙尘对冷却系统造成损坏，中冷器被安置在了车后部并使用电子风扇强制降温。

为了对应发动机巨大的扭力输出，三菱为赛车配备了英国Ricardo赛车设备公司手动五速序列式变速箱，而全车的前后差速系统则使用了曾经装备在Pajero Evolution上的自动差速器。

赛车的前后悬挂经过多次修订最终采用双叉臂系统，配备油压阻尼器和线圈弹簧，外置的BOS油壶则提供了更宽广的阻尼调节范围。

另外，百路驰最新开发的低滚阻越野拉力胎、OZ铝合金轮毂以及Brembo六活塞刹车系统也被装置在了赛车上。

◎ 车辆数据

发动机结构：V6柴油增压发动机，24气门，干式油底壳润滑系统

排量：2.997L

马力：206kw (280ps)

扭矩：650Nm

燃油系统：高压共轨燃油喷射系统

变速系统：Ricardo五速序列式机械变速箱

驱动方式：恒时四驱+机械式中央差速器锁+Ricardo前后自动差速器锁

前悬挂：螺旋弹簧双A臂独立悬架系统

后悬挂：螺旋弹簧双A臂独立悬架系统+防倾杆

阻尼系统：BOS可调阻尼系统

车轮行程(前后)：250mm

转向系统：齿轮齿条式助力转向系统

刹车系统：Brembo前后通风盘+前后对向六活塞卡钳

轮毂：OZ铝合金轮圈

轮胎：百路驰轮胎

底盘/车体：航空钢材空间架构车体，碳纤维车壳

长/宽：4475/1990 (mm)

轮距(前/后)：1750/1750 (mm)

轴距：2900mm

整备质量：1900kg



【Buggy的梦魇】

今年的南美达喀尔有一个比较值得注意的现象：过去在非洲沙漠出尽风头的Buggy在南美的土地上集体溃败，前十之内没有一辆Buggy，成绩单上Buggy更是“集体断后”。其实出现这种情况可以说是必然的，因为南美的路况完全不适合Buggy参赛。

我们首先分析一下Buggy车的特点。Buggy是为了征服沙漠而设计出来的越野赛车。为了保证在沙漠里转向时不出现陷沙，动力上都采用中置后驱的布局。而为了减轻重量从而降低在沙漠上行驶的阻力，Buggy还采用了钢管车身结构，并以超宽的车身降低对路面的压强。由于车身轻，一个2.5升发动机就能让Buggy在沙漠上获得“沙上飞”的速度了。所以说它完全就是为了沙漠而生。

但这种沙漠动物在南美就鲜有用武之地了。虽然还是有两天的沙漠路段，但南美的赛道还是基本以硬质戈壁、砂石和泥地的拉力路面为主，在这里后驱的Buggy后轮很难获得足够的抓地力，这使整个行驶过程几乎都在飘移和打滑中进行，根本无法全速前进。而且南美有不少像第9赛段那种两边都是灌木丛的羊肠小道，采用超宽车体Buggy几乎没有任何调整的空间，别说超车了，连开快点都容易撞。于是Buggy在本届比赛只能在大队的后面扎堆了。







【Part. ④ 达喀尔·后话】

达喀尔南美行毁誉参半

虽然达喀尔南美行基本是成功的，但在南美却失去了最重要的一个东西——法国文化。 ⑤ 蒋古什

2009 达喀尔拉力赛的首次南美之行结束了。德国大众车队首次取得达喀尔拉力赛冠军，并且首次使用柴油赛车夺冠。不过，这次达喀尔的南美之行还有很多不和谐之音，而未来达喀尔在哪里举行更加引人关注。

支持：南美的热情令人难忘

50 万人观看 2009 达喀尔拉力赛开幕式，这在达喀尔历史上也是第一次。显然，南美车迷的狂热给参赛者留下了很深的印象。本次比赛获得亚军的大众队车手米勒就说：“我们比赛中可以从当地观众的热情中得到很大鼓舞。”

赛段的难度也超过了非洲。主要体现在赛段的多样性，一位技术单纯的车手在这里并不吃香。获得冠军的德维尔认为这条赛道是一个“很标准的达喀尔拉力赛”。“我认为比赛很难，有些地方我听别人说是相当难。但我还不认为是‘相当难’。达喀尔就是应该这样。”

米勒也说：“当然，赛段的变化很大。不是一种驾驶风格可以满足的，而且也不是拉力风格，需要各种不同的风格。我多少算是全能性车手，所以我认为这个比赛非常适合我。”

驾驶尼桑赛车获得总成绩第五的捷克车手霍洛维谢克也认为这个比赛让所有车手都感到有兴趣。他说：“有很多艰苦的赛段，有些技术要求非常高。我很喜欢。”

宝马车队经理克安特（Quandt）也承认：“这次达喀尔可能是最难的比赛之一。路面不同就会要求驾驶方式不同。”

我估计，排名前十的车手都希望明年能在南美再举办一次达喀尔拉力赛，这个心情是完全可以理解的。

批评：ASO 没有预见性

这次阿根廷和智利的比赛由于技术和天气原因，至少三个赛段被缩短，一个赛段被取消，有的是因为赛段被水淹，有的是因为有大雾。

库安特指出，大会在勘路时就应预见到。“南美的沙漠的夏天与冬季情况完全不同。天热时沙丘是非常难爬的，因为沙面非常软。而在非洲的这个时候，爬沙丘比这里容易得多。而在早上的时候，这里的路面像柏油一样硬。”

他批评说：“组委会只要在勘路时向当地人了解一下就会知道夏天和冬天的路面不同。而且他们有很多时间作准备。”

库安特还批评了这次比赛的赛段设置和路书制作。第一，赛段的安排不合理。特别是在休息日之前有三个难度很大的赛段相连。第二是路书错误大，很多车手在比赛中都不参照路书，开始自己闯路。他认为，“应该在一两个难路比赛之后，有一个大家都容易完成的赛段。第 12 赛段居然有 90 辆赛车困在赛段里，这也太多了。我对很多车手遭到罚时感到不公平。”

德维尔也批评这次的路书，认为是“胡画”。库安特觉得大会在做路书时应该找一个当地向导，他们应该知道哪些路夏天可以走，哪些不行。他也对业余车手能否完赛表示过担心。

本届达喀尔还发生了一个重大事件——法国摩托车手特里失踪，尸体在两天后才被找到。更麻烦的是，设在巴黎的总部还欺骗泰里的家属说人已经送到医院。

ASO 在休息日为此专门召开记者招待会，并承认大会的信息沟通有问题。但这次事故是人为问题，还是技术问题，ASO 希望媒体封口。不过，特里的家属不会罢休，他们准备将 ASO 告上法庭。

除了比赛事故，其他车辆在行驶线路上也发生车祸，至少造成 1 人死亡，2 人重伤。

ASO 事后将这些问题归结到阿根廷和智利首次承办缺乏组织经验，但我认为组委会应该多从自身找原因。

未来：ASO 必须尽快重返非洲

比赛刚刚结束，马上面临新问题：下届达喀尔拉力赛在哪里举行？

ASO 经理拉维尼赛后承认，达喀尔拉力赛在南美焕发了生机。不过，2010 年的达喀尔拉力赛有望重回非洲。ASO 的另一位负责人克拉马诺维奇（Roger Kalmanovich）却表示，未来达喀尔在哪里举行并没有定论，“或者回到这里，或者走非洲东线。”

据悉，ASO 考虑了两条非洲线路，一路是突尼斯、利比亚和埃及，一路是南非、纳米比亚和博茨瓦纳。

来自阿根廷的消息称，阿根廷政府希望达喀尔拉力赛明年还在南美举行，因为 2010 年正好是阿根廷纪念独立 200 周年，阿根廷力争将这项传统赛事打造成阿根廷的“国家名片”。

不过，如果达喀尔不尽快返回非洲的话，这里将没有他们的空间。据来自英国的消息称，NPO 公司刚刚更换了总裁，他们将国际汽联与国际摩联协调起来，今年 4 月底在突尼斯和利比亚举行 FIA 世界杯的首站比赛。如果比赛成型，将成为“合法的”小达喀尔。

此外，就在达喀尔拉力赛在南美如火如荼地进行时，另外一个山寨版的达喀尔拉力赛——非洲拉力赛也在非洲传统的达喀尔线路上进行。ASO 去年底宣布这个赛事侵权，但组织者、法国人瑞梅杰（穿越东方拉力赛的组织者）还是成功地举办了这次比赛，而且没有一个人死亡。

达喀尔拉力赛是在 2008 年因遇到非洲恐怖组织威胁取消了在非洲的比赛而转道南美。虽然这次比赛基本是成功的，但在南美却失去了最重要的一个东西——法国文化。南美的观众再热情也都是讲西班牙语的。达喀尔拉力赛如果不尽快重返非洲，就要“变味了”。

【Part. 4 达喀尔·后话】

崇拜英雄？崇拜成功人士？

大部分车迷像尊敬英雄一样崇拜中国车手，但达喀尔偏偏不是一个以成败论英雄的赛事。那是什么让我们对投身达喀尔的中国车手肃然起敬呢？ 徐凯

历经两周时间，行程近万公里的南美版第31届达喀尔拉力赛，终于在几百名车手滚滚车轮聚起的痛苦、欢乐、刺激、迷茫、事故、死亡之中完成了鏖战。

为什么关注他们？

可以说，国内大小媒体在这两周时间里一直关注着在南美大陆举办的由法国人扯旗干起来的“危险游戏”达喀尔拉力赛。参与其中的四位中国车手被热爱赛车运动的中国车迷牵肠挂肚。正像赛事总监讲的那样，中国有近3亿人关心着这项“危险游戏”。自己也是整天眼巴巴寻找着达喀尔新闻，追踪着中国车手的身影。

对于李智恒、陈建国和魏广辉以及老将卢宁军在南美版达喀尔拉力赛艰苦卓绝的经历，人们永远不会忘记。无论是中途退赛，还是跑完全程，他们的成功与失败，经验和教训，对于中国汽车运动而言都是宝贵经验的积累。他们百折不挠的英雄气概，勇于挑战自我的斗志，敢于“亮剑”的精神，正是我们面对未来的一种积极的精神诉求。

关注英雄还是成功人士？

一位朋友讲：我们对中国车手的热切关注是崇拜英雄还是崇拜成功人士？

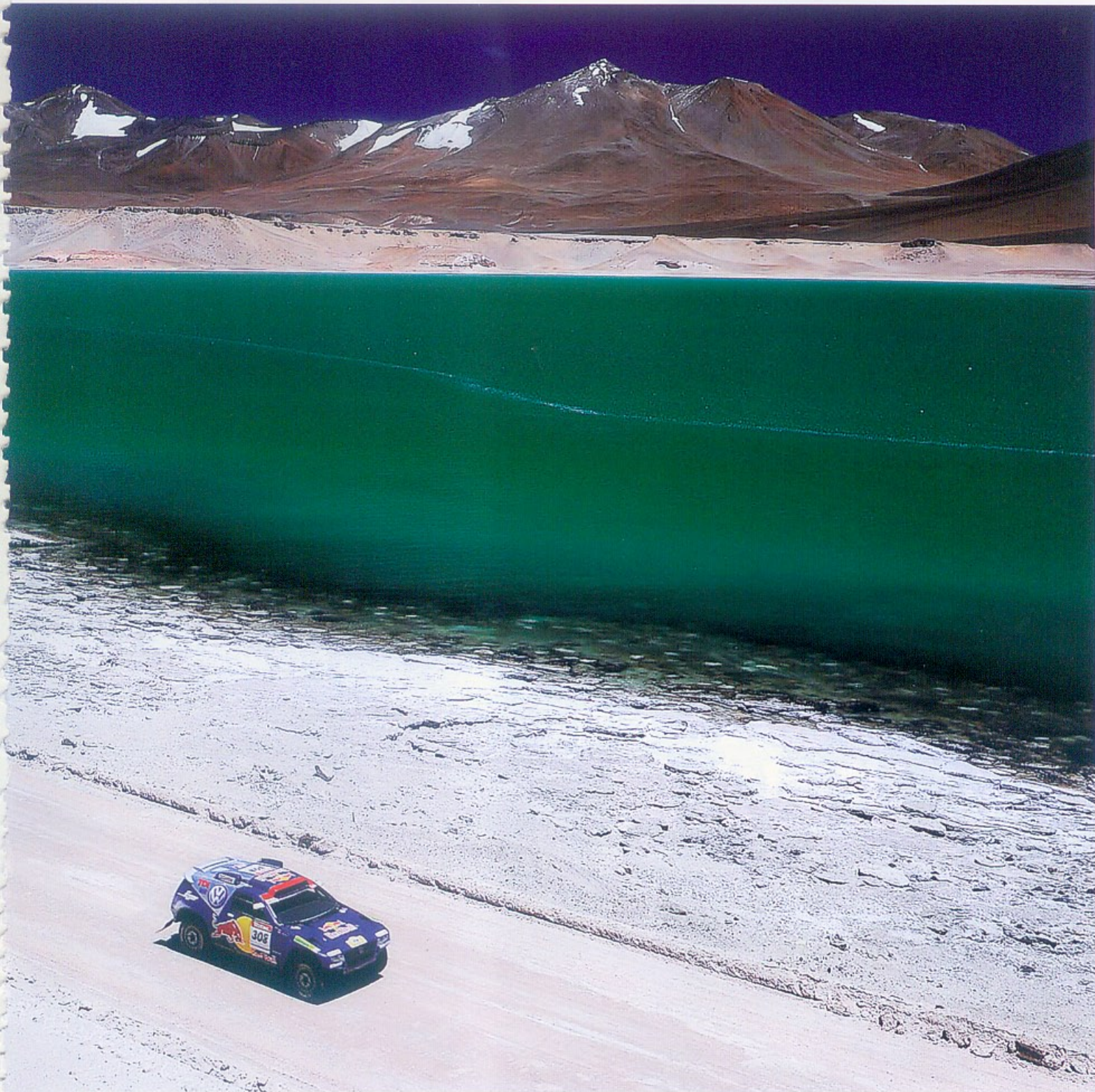
“英雄”在《现代汉语词典》里的定义：“不怕困难，不顾自己，为人民利益而英勇斗争，令人钦敬的人。”

我们从小听“战斗英雄”和“民族英雄”故事长大，知道“要奋斗就会有牺牲”的英雄格言；知道了“英雄不死”的美好期盼；知道“英雄”不必是常胜将军，甚至可以虽败犹荣。知道各行各业都有自己的“英雄”。

这年头，每个人都想在社会上出类拔萃，当一把英雄。或是倡导英雄主义：一个人所具有的不甘落后、不愿平庸地生活和工作，喜爱做出超常的惊世之举的一种精神风貌和意志品质。

第一次以个人身份报名参赛的摩托车手李智恒，凭借一腔激情和以“砸锅卖铁”的代价勇闯南美达喀尔。最后因手续不全没能上阵参赛。对于眼前未知的艰险旅程，李智恒发出铮铮铁言：“我是在用生命换取我心中的梦想，即使有再多艰险，我也绝不后悔！”

为了参加达喀尔，中国极限骑士陈建国和魏广辉准备了十年时间。



十年备战达喀尔的酸甜苦辣，使两位车手在比赛体能消耗过大的情况下，始终不愿意去按救援的按钮。他们倍感珍惜这来之不易的比赛。

已经 51 岁的中国车手卢宁军，有过五次奋战达喀尔的艰难经历。多变的南美气候让老卢“快要冻死了”，他的体能受到极大的考验。因赛段尘土飞扬，能见度极低，卢宁军两次险些被其它赛车撞翻……

在赛段大营，当卢宁军如同土泥人儿一样从赛车里钻出来时，面带微笑的卢宁军只有牙齿是白的：“比赛才刚刚开始……”

说实话，英雄主义彰显的崇高价值，除了一般的社会意义外，在生命人格的塑造上更值得弘扬。所以，真正的英雄主义精神，不只是少数英豪的个人行为，而是与我们每一个人的精神诉求、生命涵养息

息相关。

时下是一个个人英雄主义的时代，更是一个仰慕成功人士的时代。一个人想做什么事情，通过自己的付出与努力做成了就是成功。这个想做一件事情而做成了的人就是成功人士。

而失败者的一切经历在他们的不断总结中成为经验和教训，给后人以启迪。值得称颂的是失败者以自己的失败铺就了后来人的成功之路。他们拥有太多的痛苦，太多的不幸，但他们的意志是最顽强的，他们为了自己心中的目标而奋斗了一生。

正是那些失败者亲手铸造了未来的成功人士。我希望我们每一个人都能够以平常心对待这一切。





【Part. ④ 达喀尔·后话】

进退之间

ASO敲定09年去南美时，几乎所有人都打了一个大大的问号。事实上，从我现场观察和得到的反馈来说，大家对南美版达喀尔还是很买账的。⑤ 刘志峰

经历过08年取消风波之后，关于达喀尔拉力赛下一步如何走，往哪里走的讨论一直不绝于耳，09年来到南美办赛被很多人认为是北非之外的最好选择了，事实上是这样吗？

观点一：安全有了保障

过往在北非办比赛，人身安全是一个最大问题，车手，包括媒体都有点提心吊胆去参加比赛，提防随时发生偷盗、抢劫，甚至生命威胁，危险似乎无处不在，这次改到南美比赛，最革命的变化是安全系数有了很大提高，无论是在首都布宜诺斯艾利斯，还是途经南部一些小城镇，再入境智利，感受到最多的是当地人民的热情，我们驱车进出加油站，甚至要“拨开”拥挤人群才能到位；在行驶路段，我们的车被拦下来要求拍照多次，每天回到大本营，车手们总是不自觉地摇下窗与热情的南美观众互动一番等，这样狂热的现场气氛跟北非相比是截然不同的，车手们都很享受在南美跑比赛：“对于南美人民疯狂地追逐达喀尔，我们感到大为震惊，自己也很享受这种比赛气氛。”达喀尔比赛前后要持续十几天，这种在情感上

的支持与鼓励往往给车手、工作人员来说有一种特殊的激励作用。

当然，为了赛事正常运行，必须要将观众与赛事合理分隔开的，当地政府部署了大量的警力在赛道和每天大本营都维持秩序，整个比赛期间都维持了一个安全系数较高的安全防范和保护体系，大家都放心地这里比赛。

观点二：死亡事件的影响

如果说比较负面的消息就是法国摩托车手特里因为抢救不及时的死亡事件，作为组委会ASO当然难辞其咎，其实这件事也暴露出组委会和当地政府危机处理不足的问题，ASO也承认离开法属腹地之后，现场沟通和通讯的确存在问题，ASO多次出面进行解释，但在一片和谐的气氛之下出现车手死亡事件始终给今年达喀尔赛事蒙上阴影，ASO对此备受压力和指责，现场很多人都认为这段不愉快的经历将加速ASO着手将达喀尔回归非洲的进程。——不是自己地盘，话语权始终不在自己手上。





观点三：比赛难度太大

记得在赛前，ASO 总经理拉维尼已经有言在先：09 年达喀尔比赛难度只会有增无减（相比北非来说）。当时，所有人都有点不以为然，但经过十四个赛段煎熬，车手们都有点死里逃生的感觉：路况复杂多变；风沙漫天，视野极差；每天赛段长达 600、700km；路书指引不明确等一系列问题都让车手处于连续疲劳作战当中，尤其是今年是第一年在这里比赛，车手和领航都尚属于摸索阶段，不少车手因此在这种迷茫过程中吃了大亏，最鲜活的例子是一直处于领先的大众车手塞恩斯重重摔倒在第十二赛段的深沟里了，场面触目惊心。

对于达喀尔要保持挑战极限的难度，车手们都表示理解和认同，但在赛段设置、整体节奏把控，包括最重要的路书制定方面仍存在很多问题。ASO 要想继续在这里跑比赛，重整比赛路线和调整难度是必不可少的。

观点四：达喀尔路在何方

达喀尔拉力赛经过在北非将近三十年浮沉，今年却大胆出走南美，

完成了一次极具历史意义的转身，此役对于这项堪称全世界最艰苦的拉力赛来说有着非常重要的承接作用，在此过程中，组委会 ASO 强大组织能力应该得到肯定的，南美版达喀尔顺利进行清晰地传达给人们一个信号：达喀尔拉力赛离开非洲一样可以办，一定程度上回应了去年因为赛事停办所造成的信任危机。

至于，达喀尔拉力赛下一步如何走，目前尚没有一个定案（据说在未来一个月会公布），但外界普遍相信 ASO 已经在做好回归非洲的准备，只是没有最终敲定走哪条线路而已，ASO 执意要回归非洲，除了控制权之外，成本是一个很大的问题，据了解 2009 年达喀尔拉力赛整体运作费用约 2 亿美金，成本大增意味着盈利空间在萎缩，这点对于“敛财”的 ASO 来说是一个重要的心理关口，所以南美版达喀尔前景都不被人看好，回归非洲是迟早的事情。☺

未完待续

下期《中国赛车杂志》将继续探讨南美版达喀尔拉力赛，敬请关注。