



A Budapest-Bamako túra udvarhelyi indulóját, a motoros Lázár Árpádot szerda reggel sikerült elérnünk az egyik mauritániai bivakponton.

Lázárék a mezőny odaérkezéséhez képest néhány nappal hamarabb utaztak Marokkóba repülővel, és pár napot motoroztak is az észak-afrikai országban, mielőtt csatlakoztak a mezőnyhöz. Mostanra több ezer kilométer van mögöttük.

– Az elején aszfalton mentünk, mert Észak-Marokkóban nem igazán van alkalmas terep, de motoroztunk műúton, murván, esőben, hóban az Atlasz-hegységen keresztül. Negyedik nap csatlakoztunk a mezőnyhöz, onnan már terepszakaszokon mentünk a sivatagban. Voltunk homoksivatagban, kősvivatagban, motoroztunk dűnéken. A kősvivatagot úgy kell elképzelni, hogy az egészen kicsi, aprókavicsos részekről a nagy, nehéz kövekig minden van – mesélte Lázár első motoros élményeit a fekete kontinensen.

160-nal is lehet menni annak, aki meri

A csapat egyelőre még jól bírja a gyűrődéseket, tagjai küzdenek a terepviszonyokkal, de már többször romlott el a motorjuk, ami komoly szervizelést igényelt.

„Motoroztunk kiszáradt patakmedrekben, nagyon gyors tempójú kiszáradt tavak helyén, ami azt jelenti, hogy huzamosan 100 km/h fölötti tempóval mentünk. Egyik srác csúcssebessége 160 km/h volt. Rendesen lehetett húzni, csak azon múlt, hogy ki mennyit mert bevállalni” – mondta portálunknak Árpád.

Bár nem verseny kategóriában nevezett a Transilvania 4 Africa Team, nem vallottak szégyent a fiúk: kondícióban és technikában is tartják a lépést a mezőnnyel. „A motorok mellett minket is rendesen igénybe vesz a terep, de a többiekhez képest, eléggé rendben vagyunk fizikailag és technikailag is. Nem igaz, hogy nem fáradunk ki, de eddig jól bírtuk” – mesélte az udvarhelyi motoros.



Nem sok idejük marad a pihenésre, ugyanis Lázár elmondása szerint a táborokhoz általában este tíz után érkeznek meg, és másnap reggel hét körül már indulnak a következő napi szakaszra. A kettő között kell motort szereljeníük, aludniuk, illetve felkészülníük a másnapi etapra.

„A leghosszabb szakaszunk 680 kilométer volt, aminek körülbelül egyharmada terep, illetve volt még egy 510 kilométeres szakasz, ami szinte csak terep volt. Ez volt a leghúzószabb nap, ez egy speciális szakasz volt, összesen húsz jármű érte el a célt, mi versenyen kívül elsőként érkeztünk”.

Kétes eredetű benzin, drágán

Bár a napi távolságok ritkán haladják meg az 5-600 kilométert, azért Lázáréknak így is akadt problémájuk az üzemanyaggal. Volt egy eset, amikor helyi falvakból ismeretlen eredetű benzint kellett venniük, amit a helyiek kannákban árultak.

„Az egyik szakasznál egy oázishoz kellett elmenni majd vissza, az itinerben az volt megadva,

hogy 1200 kilométerre elegendő üzemanyag legyen nálunk. Ez a mennyiség még az autóknak sem volt lehetséges, ezért ilyen-olyan falvakban műanyag palackban vettünk kétes eredetű benzint, ami életem legdrágább benzinje is volt egyben, ugyanis 1,5-2,5 euróért kaptuk attól függően, hogy kivel hogy tudtunk megegyezni.

Velünk, szerencsére, minden rendben volt, másoknak viszont akadtak nehézségeik, bent ragadtak a sivatagban, és a katonaságnak kellett kihozni őket. Mauritániában mozgósítva van a katonaság, vigyáznak ránk mindenhol, tudnak rólunk, a táborokat őrzik.



A kísérő autó nem mindig tud ott lenni, volt hogy motoros ruhában várták a reggelt.

A helyiek is nagyon segítőkészek, ha megállsz valahol, akár a dűnék között, tíz perc múlva már ott van valaki, hogy segítsen. Mi, motorosok apróságokat tudunk nekik adni, mint csoki, golyóstoll, de az autósok rendszeren osztogatják a csomagokat. Ruhát, focilabdát adnak, ilyesmire van szükségük. Amikor valahol megjelenünk, a legkisebb gyerektől a legnagyobb terepjárósig mindenki integet nekünk.

Hatalmas a nyomor, európai mércével felfoghatatlan szegénység van. Amikor a sivatagban kis falvakat keresztezünk, egyszerűen elképzelhetetlen a látvány, ami ott van" – meséli Lázár a fekete kontinens sötét oldalát.

Még nagyjából 2000 kilométert kell teljesíteni

a célig. Lázár Árpád egyelőre bizakodó, úgy érzi, ezt meg tudják csinálni. Ha nem is a teljes

csapat, de valószínűleg lesz, aki célba ér tőlük. Eddig ugyan sikerült legyűrni a gondokat, de fennáll annak a lehetősége, hogy a motorok nem bírják ki.

„Elég rossz minőségű az üzemanyag, és prüszkölnek a motorok. Az én motoromon is már egy injektort kicseréltünk. 50 kilométert vontatott az egyik motoros kolléga, aztán bementünk egy sivatagos részre, ahol már nem tudott húzatni. Onnan a helyiek vittek el a 30 kilométerre levő bivakpontra. A homokos terepen nehezen lehetett közlekedni, 1,5-2 órába telt, amire a platós autón elvittek ezen a 30 kilométeren” – emlékszik vissza a marokkói kalandra.”



A gyenge minőségű benzint megsínylik a motorok, Lázár egyik csapattársa tegnap ki kellett, hogy álljon a napi szakaszból, az ő motorja is meghibásodott, amit még meg kell javítaniuk. Hogy sikerül-e elindulni a következő szakaszon az mindig kérdéses, hiszen nem lehet tudni, hogy a motort megtudják-e a javítani helyszínen. Azt, hogy mennyire nehéz terepen motoroznak, az is jelzi, hogy Lázár óvatos becslése szerint a résztvevők 20 százaléka tudja gond nélkül befejezni a napi szakaszokat.

A csapat ma még Mauritániában lesz, de estére a napi szakaszon már átlépnek Mali területére. A mai etappal együtt négy szakaszt kell teljesíteniük február 1-ig. A csapat pontos [helyzetét itt lehet követni](#).