

# 神奇玉环! 不光出跑神 还出车神



本报记者 杨静  
实习生 厉安恬  
图片由受访者提供

前不久结束的达喀尔拉力赛上,来自我省台州玉环的赛车手韩魏以第8名的总成绩再度刷新中国车手的最佳排名,而他的“大黄蜂”赛车也是全场首个冲过终点的两驱车。

曾经五度挑战达喀尔的韩魏与擅长越野跑的陈盆滨一样,都是从海岛玉环走向世界的民间体育榜样人物。



## 草根英雄梦

### 全世界最艰苦的拉力赛

#### 历年平均完赛率仅为38%

达喀尔拉力赛,被称为勇敢者的游戏、世界上最艰苦的拉力赛。作为最严酷和最富有冒险精神的赛事,受到全球五亿人以上的热切关注。

达喀尔拉力赛始于1977年,创始人泽利·萨宾有次在沙漠中迷了路,无意间发现了一个很适合进行拉力赛的地方,第二年便创办了该项赛事。

这项赛事到底有多艰险?它几乎每年都会夺去人们生命。最早在非洲举行的该赛事因受到恐怖分子威胁而被迫迁至南美洲及亚洲,虽名为拉力赛,比赛路线却远离公路,途中需要经过的地形要比普通拉力赛复杂得多,需穿越数千公里的沙漠、砾石、泥泞,每天行驶路段达数百公里,要持续十几天。

车手们白天要经受40℃以上高温,晚上又要在零下的低温中度过。参赛车辆都为越野车,而非普通拉力赛中的改装轿车。除了通常的赛车故障以外,一旦迷失方向,就要面临断油、断粮甚至放弃赛车的局面。因此,这是一场人与自然真正较量的比赛。

此外,数据也可看出这项比赛的艰难程度——历年达喀尔平均完赛率仅为38%。

从理论上来说,不管专业还是业余车手都能参加达喀尔比赛,报名程序看上去也并不复杂。但真正想要参加比赛,则比想象中困难得多。

首先,除了缴纳昂贵的报名费,参赛者必须拥有中国汽联颁发的R级国际赛车执照,还要两到三年参加过国家级大型赛事才能申请。如果你没有这些大赛经验,即使有钱也去不了。

其次,报名车手要有一台符合组委会要求的赛车。这车要经过特殊的改装,初步估计在不追求名次的前提下,光在车上的花费都至少要100万元。

当然,光有台车肯定不行,达喀尔拉力赛条件这么艰苦,比赛中车子出状况了怎么办?所以还得有一支保障队伍进行后援支持。后援队的人员进场,每人需要缴纳数千欧元的报名费。除了人,车同样需要缴纳报名费,其中后勤车的报名费按照车的类别进行收费,费用从四五千欧元至一万多欧元不等。

所以,一位车手跑一次达喀尔,至少需要人民币200万~300万以上的投入。而这样的投入,在这项赛事中仅仅“勉强及格”。要想取得好成绩,需要加大投入,所以最好能得到企业的赞助和支持。

### 第五次参赛达喀尔

#### 再度刷新中国车手最佳排名

“我是2019年首次报名这项赛事的,今年已是第五次参赛。”这些年,越来越多的中国车手亮相达喀尔拉力赛。韩魏说,在大家心目中,它相当于越野赛车界的奥运会。能进入这个最高殿堂本身就是荣誉,如果能拿到好成绩,那就是最完美的结局。

今年的达喀尔拉力赛继续在沙特举办,比赛路线从红海沿岸开始,横跨整个沙特阿拉伯半岛,到达波斯湾的达曼,约8600公里,其中特殊赛段约4700公里被誉为“史诗般的沙丘拉力赛冒险”,堪称难度爆表级别。

在之前四届比赛中,韩魏的最好表现是2020年总成绩第十名,这也是中国车手在这项赛事中的最好成绩。“虽然今年是这项比赛第四次在沙特举办,但其中70%的路线是往届没有跑过的。而组委会的路线设计是从来不会让车手轻松去跑,要拼命地磨练你。除了现有难度,还会制造难度。”

今年比赛除了连绵不绝的断头沙山让车手们一不小心就翻车,还特别在石头山上开辟了一条路,稍不留神,那锋利的石块就会割破赛车轮胎。

过去的比赛让韩魏对中东的地形颇为了解,这对把控比赛有很大的帮助。在前半段的石头赛道上,韩魏驾驶着重量更轻的两驱车一路超车。到了后半段“断头山”密集地带,则降低速度确保顺利完赛。

而突发的恶劣天气也给选手们增添了前所未有的考验,在沙特,一年中的下雨天屈指可数,这次十多天比赛却有8天在下雨,还碰上了沙漠中发洪水。“赛道里都是高耸的沙山,雨水冲下来的速度非常快。”远高于车身的水花、陷在泥水中的赛车、无计可施的领航员,韩魏用“惨烈”二字形容了当时的场景,幸运的是自己在洪水到达前已跑出了该赛段。

“有舍得才能得到更多。”凭借着丰富的经验和良好的心态,以及性能稳定的赛车做保障,14个特殊赛段过后,韩魏赢得了两驱组冠军、汽车组总成绩第八名的好成绩,打破了自己2020年创造的中国车手最高排名纪录(第十名),这是属于中国车手的新高度,并以23个积分暂列在2023赛季W2RC世界越野拉力赛年度积分榜的第七名。

