

Sudbina je htjela da skonča svoj život baš na afričkom tlu, radeći ono što je najviše volio - vozeći motor otišao je u legendu. "L'Africano", kako su zvali ovog 47-godišnjeg Talijana, jednom je rekao: "Afrika mi je dala mnogo, pravedno je da i ja vratim nešto Africi"



Fabrizio Meoni

Meonijev posljednji ples

PIŠE: MICHELE DAGOSTIN

"Ovo je moj posljednji Dakar" - tako je govorio Fabrizio Meoni, pred sam start ovogodišnjeg Dakara. Ovu odluku Meoni je donio i godinu ranije, jer sa 47 godina na leđima nije lako izdržati fizičke i psihološke napore koje ova utrka zahtjeva od vozača. No, želja i strast da pred "mirovinu" još jednom ode u pohod na Dakar prevladali su razum, te se tako Meoni po 13. put pojavio na startu ove legendarne utrke.

Pred jedanaestu etapu ovogodišnjeg afričkog maratona Meoni je zauzimao drugu poziciju u ukupnom poretku, iza Despresa. Do kobnog pada došlo je na 184. km etape, malo nakon vremenske kontrole i nadolijevanja goriva. Helikopter prve pomoći stigao je dvadeset minuta nakon pada, no za Meonija je bilo prekasno. Točno u 11 sati i 11 minuta liječnici su proglasili smrt, uzrokovanu srčanim udarom.

Meonija su od milja zvali "L'Africano" (Afrikanac). Taj kontinent je bitno utjecao na njegov život, a Meoni mu se posvetio do kraja. Ironija sudbine htjela je da baš na afričkom tlu skonča svoj život, radeći ono što je najviše volio. Vozeći motor otišao je u legendu.

Vratimo se malo u prošlost i pogledajmo tko je zapravo bio taj temperamentni Talijan, tako omiljen kod svih sudionika Dakara i kakvi su bili njegovi počeci.

Sve je počelo daleke 1972. god. kada se kao petnaestogodišnjak zarazio enduro motorima i nabavio prvog Fantica Cabalera od 50 ccm. Prve utrke počinje voziti 1975. god. na Ancillottiju 50 ccm. S vremenom prelazi na 125-ice i 250-ice i utrkuje se u regionalnom i nacionalnom enduro prvenstvu Italije, gdje postiže odlične rezultate i osvaja naslove u regionalnom prvenstvu i drugo mjesto u ukupnom poretku državnog prvenstva u klasi Junior 125 ccm, a vozeći Ancillotti 250 čak osvaja i dva treća mjesta na prvenstvu Europe 1980. god. Ono što je karakteristično za to doba, a pratilo ga je i kasnije u karijeri, jest činjenica da zbog posla nije imao vremena trenirati, pa je vozio utrke bez ikakvih priprema. 1981. godine povjeren mu je tvornički SWM 175, no Meoni ubrzo nakon toga otvara s prijateljem vlastitu radionicu i prodaju enduro motocikla i napušta SWM, te se samo povremeno natječe na vlastitom KTM-u 250. 1982. godine napušta utrke i posvećuje se isključivo svom privatnom poslu.

Pet godina kasnije strast za utrkivanjem ponovno prevladava i Meoni je opet u sedlu KTM-a 250. 1988. godine skreće pozornost na sebe osvajanjem naslova prvaka Italije u klasi Junior 250 ccm. Sljedeće 1988. godine dolazi do prekretnice koja je odredila njegovu natjecateljsku karijeru: prvi se put okušao na "Rally raid" utrci. Bilo je to na Inca's reliju u Peruu. Već je na svom prvom

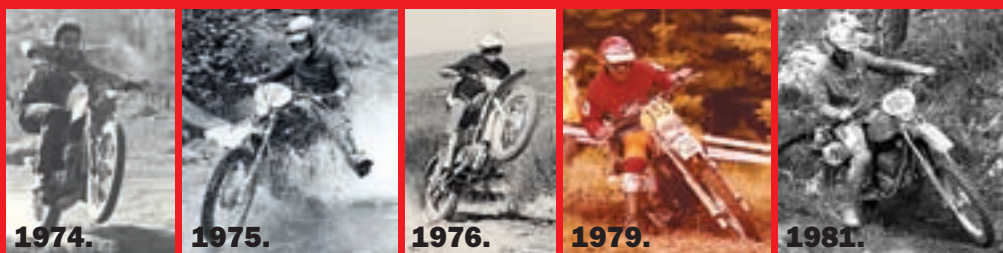
maratonskom reliju bio u prilici da pobjedi, no zbog ozljede na kraju završava kao četvrti. No, ta ga je utrka promijenila i od tada se posvećuje endurance utrkama na kojima ostvaruje svoje najveće uspjehe.

1990. godine na iznajmljenom dvotaktnom KTM-u 500 prvi put nastupa u Africi na Tunis Reliju. Bez ikakvog iskustva na pijesku i u navigaciji, Meoni se ozljeđuje i ne uspije završiti utrku. No, njegova tvrdoglavost i želja za osvetom dovodi ga tri mjeseca kasnije do pobjede na "Inca's" reliju nakon 20 dana utrkivanja. Te je godine u Tunisu zaradio ono što Talijani zovu "mal d'Afrika" ili "afrička bolest": kad se jednom zarazite Afrikom, uvijek joj se vraćate.

Tako se i Meoni vraća 1992. godine svojim prvim nastupom na Dakaru. 30 dana bilo je potrebno da bi se prešao put od Pariza do LeCapa u Južnoafričkoj Republici. Na tom najdužem izdanju Dakara Meoni kao debitant osvaja 12. mjesto u ukupnom poretku i prvo mjesto u poretku privatnih vozača. Vozio je Yamahu XTZ 660, a iste godine na Yamahi WR 490 osvaja treće mjesto na Faraon reliju. Dvije godine kasnije vraća se na Dakar, te na Hondi XR 600, završava treći u ukupnom poretku, prvi među jednocilindarskim motorima i prvi među privatnim vozačima. Bez obzira na treće mjesto, Meoni riskira da zbog financija ne nastupi na Granada-Dakaru 1995. godine. Tako bez mehaničara i bez tehničke podrške, sam samcat odlučio nastupiti. Zbog pada kojeg je imao na pripremama liječnici mu savjetuju da ne bi smio nastupiti. Meoni usprkos svemu star-

NAJVEĆI USPJESI

1988. Juniorski prvak Italije u enduru, klasa 250
1990. Pobjeda na Incas reliju
1992. Pobjeda na Transitalia Marathonu
1994. 3. mjesto na Pariz-Dakar-u
1995. 4. mjesto na Pariz-Dakar-u
1996. Pobjeda na Desert Cannonball-u
1997. Pobjeda na Tunis reliju
1998. Pobjeda na reliju Egipat, 2. na Pariz-Dakar-u
1999. Pobjede
2000. Pobjede na relijima Tunis, Egipat i Master Rally, svjetski prvak u Tout Terrain prvenstvu
2001. Pobjeda na Pariz-Dakar-u i relijima Tunis i Egipat
2002. Pobjeda na Pariz-Dakar-u
2003. Pobjeda na Tunis reliju i 3. na Dakaru



ta i cijelu utrku vozi s teškim bolovima u ledima. Na polovici relija, nakon maratonske etape od 511 km, za vodeće slijedi 24 sata odmora, no ne i za Meonija, koji mora sam pokrpati svoj motor i pripremiti ga za ostatak utrke. Nakon što je cijeli slobodan dan iskoristio za popravke na motoru Meoni se srušio na pod, nije bio u stanju ni stajati na nogama, grčio se od bolova. Pronašao ga je jedan talijanski mehaničar i nagovarao ga da se podvrgne liječničkom pregledu. Meoni je to kategorički odbio jer je znao da mu ne bi dopustili nastavak utrke. Uzeo je veću količinu vode i tablete za bolove i temperaturu, te pokušao prespavati do jutra. Sljedećeg jutra već je bio na startu etape spreman za nastavak. Meoni se nije predao, te na kraju osvaja četvrto mjesto u ukupnom poretku, ponovo s Hondom XR600.

Prelazak na KTM 660 dogodio se 1996. godine, kada je pobijedio na tri etape, ali je nakon jednog pada oštetio motor i bio prisiljen na odustajanje. Vidjevši da može do pobjede Meoni odlučuje pojačati pripreme. Još uvijek mu posao oduzima puno vremena, pa stigne voziti jedino vikendom, ne zaboravimo da su svi njegovi rivali za pobjedu na Dakaru profesionalni vozači i ne bave se ničim drugim osim utrkanjem, što samo pokazuje veličinu talenta i upornosti kod njega.

Sljedeće godine KTM ga konačno uvrstava u tvornički tim, no on nažalost već drugoga dana odustaje zbog teškog pada.

1998. godine u sedlu tvorničkog KTM-a 660 Meoni se bori za pobjedu, ali mu na 12. etapi otkazuje GPS sustav (tada još u razvoju) zbog problema uzrokovanih radom motora koji utječe na GPS uređaj. Zbog toga je tvornička ekipa imala montirane i rezervne GPS uređaje, no Meoniju ni to nije pomoglo. Jako bijesan pred TV kamerama izvodi sada već legendarnu scenu sa GPS-om uzvikujući "Prokleti GPS! Sranje! Sranje! Sranje!" Ta je scena obišla svijet i Meoni postaje poznat široj javnosti. Nažalost, taj ga je kvar onemogućio da pobjedi, te završava na drugoj poziciji. Iste godine ostvaruje i pobjedu na Egipat reliju, drugi je na relijima Tunis, Dubai i Master Reliju Pariz-Moskva.

1999. god. Meoni osjeća da može jurišati na pobjedu. Cijelo vrijeme prate ga problemi s motociklom, najviše s rezervoarima, te na jednoj etapi ostaje bez goriva i gubi dragocjeno vrijeme. U posljednju etapu ulazi kao trećeplasirani s 15 minuta zaostatka, na plaži ispred Dakara otkazuje mu motor, prateća ekipa stiže nakon nekoliko sati i Meoni završava na desetoj mjestu u ukupnom poretku. KTM iste godine reže troškove i Meoni je opet "slobodan" vozač. U Meonija ponovno vjeruju prijatelji, te uz pomoć privatnih sponzora ide se u pohod na Egipat i Dubai. Pobjeđuje na oba relija ispred tvorničkih vozača pa ga iz KTM-a ponovo žele natrag u tim.

U KTM-u napokon shvaćaju Meonijevu kvalitetu i posvećuju mu se više nego ikad. Za Dakar 2000. pripremaju mu potpuno novi motor, Meoni je sumnjičav i želi nastupati sa starim provjerenim modelom. Zbog problema s motorom i

zbog ozljede odustaje nakon četvrte etape. Do kraja iste godine osvaja tri relija Tunis, Master Rally i Egipat.

Na Dakar 2001. dolazi kao osvajač naslova prvaka u Rally Raid prvenstvu za proteklu godinu. Odlučuje promijeniti taktiku za 360, nakon 12.000 km do Dakara stiže bez ijedne etapne pobjede, ali zato u cilj ulazi kao pobjednik. Na podiju ga čekaju žena Elena i sin Gioel, a Meonijevoj sreći nema kraja. Napokon ostvaruje svoj san nakon gotovo deset godina od svog prvog nastupa na Dakaru. Već je prije Meoni obećao sebi i svojoj porodici da će, kad jednom osvoji Dakar, prestati s utrkama. Razlog tomu je da je želio više vremena provoditi sa svojimima. Kako je želja za Afrikom još uvijek bila jaka, a dio njega nije htio prekršiti obećanje da će se posvetiti porodici, napravio je kompromis: nije se odrekao utrka, već se odrekao posla. Tako svoj privatni posao prepušta prijatelju, a on se u 44. godini života po prvi puta u karijeri profesionalno posvećuje samo utrkama.

KTM mu prepušta razvoj novog motocikla koji se radio u Mattighofenu, Adventurera sa dvocilindričnim LC8 motorom. 2002. Meoni i KTM ostvaruju još jednu nemoguću misiju, pobjeđuju s motociklom koji debitira na utrkama, a kojeg nitko nije želio voziti. Bio je težak, glomazan i nedovoljno provjeren. Meoni osvaja svoj drugi Dakar za redom nakon mučne borbe s Romom koji je pred sam kraj utrke krivo skrenuo u "slijepu ulicu", te je nakon mahnite vožnje u krug poput kakve prestrašene zvjeri u kavezu doživio psiho-fizički slom.

2003. opet nastupa sa dvocilindričnim KTM-om, ali konfiguracija terena i etape nikako ne idu na ruku tom motociklu, pa Meoni osvaja tek treću poziciju iza Saincta i Despresa na jednocilindričnim KTM-ima. Iste godine osvaja još i reli u Tunisu.

Sljedeće 2004. od vodećih vozača još samo Meoni vjeruje u koncept "big twin" KTM-a, premda svi su se ostali vratili na manje jednocilindrične Rally 660 modele, koji su se sveukupno ipak pokazali bolji za ovakve teške utrke. Meoni je ukupno "tek" peti sa dvije osvojene etape, a prvi među dvocilindričnim motociklima. To je za njega trebao biti posljednji Dakar, nažalost morao je potvrditi svoju tvrdoglavost i po 13. put startati na ovogodišnjem izdanju.

Meoni nije bio velik samo kao vozač, bio je i velik čovjek, a Afriku je volio svim svojim srcem i jednom je rekao "Afrika mi je dala mnogo, pravedno je da i ja vratim nešto Africi." Manje je poznato da je Meoni inicijator dobrotvorne akcije kojom je u Africi izgrađena i jedna škola koju već pohađaju tamošnja djeca.

Gubitkom Meonija Dakar nije izgubio samo još jednog natjecatelja, izgubio je veličinu kakva će se teško ponoviti, sportaša koji se nikad nije predavao, pa ni kad je bilo najteže, motociklistu do kosti koji je na pitanja o prelasku na četiri kotača sa smiješkom odgovarao: "Dakar se ne vozi zatvoren u kabini, prava avantura je na motociklu". ■

DAKAR



Despresu prvi Dakar

● Iz prošlog broja Moto Pulsa ostali smo vam dužni još samo jedan podatak - koji već zasigurno znate - ali ga nije na odmet ponoviti. Naime, tužnu utrku u kojoj su život izgubila čak dva motociklista, od kojih je jedan nikad prežaljeni Fabrizio Meoni, očekivano je pobijedio

Cyril Despres. To je Francuzu na KTM-u prva pobjeda na ovom reliju, a posvetio ju je preminulom kolegi iz momčadi. Drugo je mjesto zadržao Španjolac Marc Coma, dok je Južnoafrikanac Alfie Cox uspio u posljednjim etapama preteći Puyola i tako osvojiti treće mjesto. Najbolje plasirani vozač koji ne vozi KTM je Francuz David Fretigne na Yamahi. Valja izdvojiti i sjajan plasman Australca Andyja Caldecotta, koji je i pobijedio na prvoj afričkoj etapi.

DOSADAŠNJI POBJEDNICI

2004: Roma (ESP/KTM)
2003: Sainct (FRA/KTM)
2002: Meoni (ITA/KTM)
2001: Meoni (ITA/KTM)
2000: Sainct (FRA/BMW)
1999: Sainct (FRA/BMW)
1998: Peterhansel (FR./Y.)
1997: Peterhansel (FR./Y.)
1996: Orioli (ITA/Yamaha)
1995: Peterhansel (FR./Y.)
1994: Orioli (ITA/Cagiva)
1993: Peterhansel (FR./Y.)
1992: Peterhansel (FR./Y.)
1991: Peterhansel (FR./Y.)
1990: Orioli (ITA/Cagiva)
1989: Lalay (FRA/Honda)
1988: Orioli (ITA/Honda)
1987: Neveu (FRA/Honda)
1986: Neveu (FRA/Honda)
1985: Rahier (BEL/BMW)
1984: Rahier (BEL/BMW)
1983: Auril (FRA/BMW)
1982: Neveu (FRA/Honda)
1981: Auril (FRA/BMW)
1980: Neveu (FR./Yamaha)
1979: Neveu (FR./Yamaha)

KONAČNI REZULTATI DAKAR 2005.

Poz.	Vozač	Motocikl	Vrijeme
1	DESPRES	KTM	47h 27' 31"
2	COMA	KTM	47h 36' 48"
3	COX	KTM	47h 39' 00"
4	ESTEVE PUJOL	KTM	47h 39' 22"
5	FRETIGNE	YAMAHA	48h 01' 07"
6	CALDECOTT	KTM	48h 15' 42"
7	DE AZEVEDO	KTM	48h 55' 12"
8	SALA	KTM	49h 01' 24"
9	BLAIS	KTM	49h 20' 41"
10	BRUCY	KTM	50h 39' 10"
11	DABROWSKI	KTM	51h 19' 03"
12	CZACHOR	KTM	51h 44' 10"
13	CASTEU	KTM	52h 00' 32"
14	DUCLOS	KTM	52h 21' 25"
15	GRAZIANI	KTM	53h 23' 00"
16	VERHOEVEN	YAMAHA	54h 33' 32"
17	HARDEN	KTM	54h 48' 31"
18	CHARBONNEL	KTM	55h 13' 08"
19	QUINONERO	KTM	56h 30' 51"
20	LEPAN	KTM	56h 56' 41"
...			
104	PERIGAUD	KTM	107h 56' 10"



1995.

1996.

2002.

2003.