

kad Benedikto mechanikai padėjo suremontuoti Antano automobilį, kad visi mūsų lenktynininkai tęsia kovą su smėlynais ir tai yra labai puiku.

Pakalbėkime apie pinigus. Lietuvos ekipažai kasmet išleidžia apie milijoną eurų. Kitų sporto šakų kontekste tai yra nemenka suma. Kaip dakariečiai sugeba rasti tiek pinigų, sugundyti rėmėjus?

Pinigai čia yra labai svarbi tema. Juk visi nori lenktyniauti, dalyvauti, turėti pakankamai rankų ir atsarginių dalių, tačiau niekas nelinkęs lenktyniauti „Lietuvos rinktinėje“. Šiemet tokią mažą rinktinę buvo subūrę Antanas su Vaidotu. Deja, mūsų rinka nėra didelė, didelių įmonių nelabai daug, tad dėl biudžetų visi kovoja atskirai ir dėl finansų stengiasi sušokti kuo gražesnę viliotinį.

Tame kontekste išskirčiau Benediktą: jo biudžetas būna didžiausias, jis sugeba rasti daugiausia rėmėjų. Sugeba todėl, kad, ko gero, moka geriausiai įtikinti ir „atidirbti“ rėmėjui. Jis turi bene didžiausią komandą, dirbančių ties šiuo klausimu.

Žinoma, akivaizdu, kad kitiems, kaip ir mums, lieka mažiau galimybių rasti rėmimą. Gal ir ne visiems tai patinka, bet Benas surenka didžiausią biudžetą, o kitiems tenka mažiau. Ką padarysi, reikia su tuo susitaikyti ir atkakliai ieškoti savo partnerio. Įsivaizduokite, kaip yra „lengva“ tokiems kaip mes, ateinantiems vėliau, kai jau Trys Karaliai „pakalėdojo“.

Reziumuojant pokalbį, galime pasakyti kad 2019 metų Dakaras lietuviams buvo sėkmingas, gal net pats sėkmingiausias?

Taip. Išskyrus Balį.

Pirmiausia, tai norėčiau išskirti ne Benedikto triumfą, bet tai, kad turime pirmą Dakaro ralio legendą Lietuvoje, Baltijos šalyse, o gal net ir visoje Skandinavijoje. Taip, Antanas šiemet nepasiekė aukštos vietos, bet jis ir jo komanda darė viską, kad pasiektų finišą ir labai džiaugiamės, jog jiems pavyko. Antanui norimą rezultatą sutrukdė pasiekti avarija bei variklio problemos. Jeigu ne tai, finiše jis tikrai būtų stovėjęs šalia kitų tautiečių.

Arūnas Gelažmininkas – nauja Lietuvos viltis. Pirmąsyk startavęs, jis užėmė ypač aukštą, rekordinę Lietuvai 24 vietą. Važiavo labai racionaliai, be didelių nuotykių, nuo pozicijos viduryje kasdien vis po truputį didino tempą ir artėjo prie lyderių grupės. Jis nepasidavė emocijoms ir nepuolė lenktyniauti su jais. Manau, kad tai padarys jau kitame Dakare, kuriame startuos su nauja, modernesne technika ir didesniu patirties bagažu.



2019 metais Antano mechanikams lengvų dienų nebuvo

Benediktas pasiekė patį geriausią savo ir lietuvių rezultatą per istoriją – finišavo 11 vietoje, o iki 10 vietos trūko sekundžių. Galima sakyti, kad Dakaro dievai jam buvo palankūs: Benediktą lydėjo sėkmė, jis sugebėjo sutramdyti save ir važiuoti atsakingai. Jau minėjau, kad didelių klaidų nebuvo, išskyrus vieną labai rizikingą šuolį, kurį turbūt jau matė visi Dakaro sirgaliai.

Įrašuose, paskelbtuose iš kabinėje buvusių vaizdo kamerų, matėme, kaip jis važiuoja, – greitai, techniškai ir be proto nerizikuodamas. Panašiai darė ir kiti lietuviai. Tuose įrašuose buvo įdomu žiūrėti, kaip porą dienų lietuviai po keliasdešimt kilometrų važiavo drauge. Tai vienas išsiveržia į priekį, tai kitas, tačiau jų tempas buvo panašus.

Vaidotas Žala finišavo dvyliktas. Jauniausias mūsų pilotas važiavo greitai ir racionaliai. Galima sakyti, kad jie su Sauliumi padarė daugiausia, kaip sakė Vaidas, „padarėm maksimumą – tiek, kiek leido technika“, o geresnį rezultatą galėjo nulemti tik geresnis ar naujesnis automobilis ir pilnesnis atsarginių detalių sandėlis. Drįsčiau prognozuoti, kad Vaidotas yra perspektyviausias mūsų „dakarietis“, ir jeigu jo išdas visuomet bus pilnas, jis pateks į dešimtuką.

Buvo toks kelio knygų detektyvas. Kas per istorija?

Į vieno etapo finišą atskrido ralio direktorius ir surinko visų lyderių kelio knygas. Jose rado daug pastabų, papildomos informacijos, kuri nebuvo žinoma „papas-



„Agro Rodeo“ mechanikas Edvardas Lucevičius



Kastuvai ir „sand track'ai“ – kasdieniai dykumų lenktynininkų ginklai. Teko juos išbandyti ir medijų kariams

tiems mirtingiesiems“. Tą vakarą organizatoriai paskelbė draudimą dalyviams bet ką žymėti kelio knygoje.

Ši revizija buvo surengta norint sulygtinti visų dalyvių galimybes. Iki šiol dažnai būdavo, kad gamyklinių komandų motociklininkai atlekia į finišą panašiu laiku, o visi kiti atvažiuoja po valandos. Visiems kildavo įtarimas, kad jie turi daugiau už kitus informacijos apie ralio trasą ir ją pažymi kelio knygoje.

Kalbėta apie tai, kad komandose dirba skautai-žvalgai, kurie studijuoja ralio trasą „Google“ žemėlapiuose, kituose šaltiniuose ir informaciją perduoda dalyviams. Kalbėta ir apie skautus, kurie dar prieš Dakarą pervažiuoja trasą ir viską patikrina.

Pavyzdžiui, pažiūrėjome paskutinio greičio ruožo vaizdo įrašą „Youtube“ kanale – motociklininkas Pablas Quintanilla nukrinta nuo kopos, o Toby'is Price'as iš karto po įvykio atvyksta ir apvažiuoja tą vietą, lyg iš anksto žinodamas trasą. Juk jis negalėjo matyti, kad už kopos yra nuvirtęs varžovas, tai kodėl apsuko tą vietą, jeigu vėžės ėjo tiesiai? Tokie vaizdai kelia daug klausimų. Taigi, galop maratono organizatoriai paskelbė, kad 2020 metų maratone kelio knygos bus išduodamos ryte, prieš pat startą.

Papasakok apie medijų darbą. „Medijų kariai“ turi atskirą trasą, savas užduotis, grafiką. Ar jūsų automobilis taip pat genda, įstringa smėlynuose, ar patiriate nuotykių trasose?

Atsikėlė anksti rytą mes irgi stengiamės kuo greičiau pasiekti lenktynių startą arba finišą, atvykti į stovyklą. O iki tol dar norime įlįsti į trasą, fotografuoti, filmuoti mūsų dalyvius. Taigi turime išlaikyti tam tikrą tempą. O jis intensyvus. Būna, kad medijų komandos nariai dirba vienam dalyviui, o mes sekėme penkis. Žinoma,



Kasdien žurnalistai stovykloje pasitinka sugrįžtančius herojus

būna visko. Avarijų nesame padarę, tačiau pakliūti į smėlio spąstus teko ne kartą. Vieną dieną Andrius labai norėjo į trasą, norėjo fotografuoti veiksmą smėlynuose. Tad sutarėme, kad jeigu įklimpsime, tai kastuvu darbuosis jis. Tą dieną jam teko net tris kartus atkasinti įstrigusią mašiną... Juk tarėmės.

Patys pamatėme, kas vadinama „piltuvėliu“. Važiuojome vidury dienos, saulė švietė tiesiai virš galvų, atrodė, kad priekyje lygus smėlis, tačiau staiga priešais automobilį išvydome gal 15 metrų gylio duobę – „piltuvėlį“. Gerai, kad smarkiai nelėkėme, tad spėjome sustoti ant paties jo krašto.

Šiomet teko daug talkinti kitiems, vykdėme gal septynias gelbėjimo operacijas – padėjome ištraukti ir dalyvius, ir medijų komandas, technikų automobilius. Antanas dar Le Havre, Prancūzijoje, priėjęs klausė: ko nedalyvaujate? Sakė, kad jo mašina pirmąkart buvusi prastesnė nei dabartinė mūsų.

Stovykloje buvo daug Lietuvos medijų atstovų, dirbusių su atskiromis komandomis. Konkuruoja komandos, konkuruoja ir žurnalistai?

Lietuvos žurnalistai tarpusavyje smagiai bendrauja ir yra mieli kolegos, tačiau konkurencijos tikrai esama. Visoms lenktynių komandoms rūpi, kad jų žinutė



STAIGMENA SENBUVIAMS – MOTOCIKLININKAS IŠ LIETUVOS

Didžiausia Dakaro 2019 staigmena tapo ne Benedikto Vanago įspūdingas rezultatas, 11 vieta, nes jis tam ruošėsi daugybę metų. Labiausiai nustebino motociklininkas Arūnas Gelažninkas, finišavęs 24 vietoje.

Tai buvo jo pirmasis Dakaras. Žinoma, gero rezultato vertėjo tikėtis žinant, kad Arūnas laikomas bene „kiečiausiu“ Lietuvos motociklininku. 33 metų sulaukęs vyras savo sportinę karjerą pradėjo prieš 25 metus.

Pirmosiosiose lenktynėse dalyvavau aštuonerių. Pirmasis motociklas, tiksliau, mopedas buvo „Stela“. Namuose su kastuvu dariau tramplinus, dėjau lentas ant plytų, kad galėčiau šokinėti. Treniravausi tol, kol motociklo rėmas ėmė lūžti.

Tuomet tėvukas man nupirko 65 kubinių centimetrų „Kawasaki“. 1994 metais pirmąsyk sėdau ant jo ir tėvai rudenį mane nuvežė į Latvijoje, Kegumse vykusias varžybas. Ten buvo labai šlapia ir sugebėjau visuose važiavimuose įveikti tik po vieną ratą.

Prisimenu, kad tais laikais ne dalyviai mokėjo startinius mokesčius, bet organizatoriai dalyviams. Aš gavau 40 vokiškų markių, prisipirkau saldumynų ir džiaugiausi varžybonis.

Pavasariį dalyvavau varžybose Estijoje ir ten buvau penktas, o kitą dieną laimėjau lenktynes Latvijoje. Organizatoriai klausė, o kodėl jūs pernai neatvažiavote? Tėvai apstulbino organizatorius atsakę, kad tai tik antrosios mano varžybos. Tais metais pirmąsyk tapau Lietuvos čempionu.

Kiek turi čempiono titulų?

17 kartų Lietuvos čempionas, kelis sykius Baltijos, Europos čempionato prizinininkas.

Dažniausiai tėvai saugo vaikus nuo motociklų, o taviškiai – skatino.

Tėtis labai norėjo, kad aš važiuočiau, o mama pasakė: „Iki pirmos traumos.“ 1996 metų pavasariį, Vilijampolės trasoje susilaužiau koją. Mama tuo metu gulėjo ligoninėje, Vilniuje. Nuvažiavau jos aplankyti su ramentais. Sakiausi, kad nukritau kieme nuo dviračio. Gal ji ir suprato, kas įvyko, bet nieko nesakė.

Ji nepritarė tam mano užsiėmimui, bet kategoriškai nedraudė ir mane palaikė.“



33 metų motociklininkas Arūnas Gelažninkas karjerą pradėjo prieš... 25 metus. Dėl to nereikia stebėtis, kad Dakaro finiše jis atsidūrė tarp stipriausiųjų

Tai kiek tų traumų būta iš viso? Mažiau nei čempiono titulų?

Po to kojos lūžio kita trauma buvo gal tik 2004 metais. Europos čempionato etape Ukrainoje susilaužiau ranką.

2006 metais Didžiojoje Britanijoje kritau susidūręs su varžovu. Buvau praradęs sąmonę. Tyrimas parodė, kad lūžo stuburo slanksteliai. Savaitę praleidau Oksfordo ligoninėje, tada grįžau į Lietuvą. Čia daktaras pasakė, kad jei sportuosiu – gyvenimą baigsiu neįgaliojo vežimėlyje. Tai man sukėlė savotišką depresijos bangą.

Porą metų nespportavau, po to pradėjau ieškoti klinikos tolimesniems tyrimams. Kaume susiradau profesorių Valerių Jasiūną, gerą stuburo problemų specialistą. Jis man rekomendavo visokių rehabilitacijos priemonių, masažų, pratimų ir taip aš 2008 metais vėl sėdau ant sportinio motociklo. Įgūdžiai buvo išlikę, tačiau greitis sumažėjęs, šiek tiek „užrūdijau“.

Tada – vėl Europos čempionatas, vėl Ukraina, vėl kritimas. Susilaužiau dešinės kojos blauzdos abu kaulus. Sekė operacija, priverstinės metus trukusios atostogos.



Patyręs sportininkas smėlynuose neišvengė kritimų, tačiau jie nebuvo labai skaudūs

Kitų metų žiemą vėl iš naujo pradėjau važinėti, persėdau ant „Kawasaki“. Varžybos Latvijoje, vėl kritimas, lūžo kairės kojos čiurna. Ir vėl operacija, vėl varžytai, atostogos trims mėnesiams. Po to buvo varžtų šalinimo operacija. 2010 metais man nuolat skaudėjo tą koją.

Pasveikęs vėl grįžau į Didžiąją Britaniją, vėl dalyvavau varžybose, įveikiau visą sezoną. Čia supratau, kad tie sportininkai, kurie anksčiau važiavo taip, kaip aš, dabar jau yra lyderiai, o aš sunkiai į penkioliktąją teprasibraunu. Ir tada padariau lemiamą sprendimą – nutariau, kad motokrosas jau ne man.

Grįžau į Lietuvą. Čia manęs paprašė padėti enduro sportininkai. Aš juos treniravau ir jie įkalbėjo, kad ateičiau į enduro varžybas. Taip pradėjau važiuoti enduro varžybose, tapau ramesnis, protingesnis.

O nuo enduro prasidėjo ir raliai. Dabar važiuoju vadovaudamasis galva, o ne emocijom. Atsirado saugiklis. Greitose motokroso varžybose jis kliudytų, tačiau maratonuose – padeda.

Ar Dakaro lyderiai irgi turi saugiklius?

Ne, neturi. Jie patys pripažįsta, kad kasdien žaidžia rusišką ruletę, kasdien labai rizikuoja, dideliu greičiu įveikdami nematomus posūkius, nematomus tramplinus.

Tas pats Bareda Bortas pripažįsta, kad kiekvieną dieną patenka į keletą ekstremalių situacijų. Matome, kad pastaraisiais metais jam sunkiai pavyksta pasiekti finišą.

Aš stengiuosi važiuoti maksimaliai greitai, bet kartu ir maksimaliai saugiai.

Turbūt kiekvienas Dakaro karys nori būti Dakaro generolu, kiekvienais metais gerinti rezultatą, užimti aukštesnę vietą. Įtariu, kad ir tu norėsi kitąmet patekti bent jau į dvidešimtuką ar dar aukščiau.

Be abejo. Įsigijau naują motociklą, su juo galėsiu važiuoti greičiau, vadinasi, reikės labiau rizikuoti, daugiau iš savęs reikalausiu.

Iki Dakaro starto turėsiu dar visokių varžybų, kuriose sėsiuosi patirties.

Labai svarbu, kad šiemet bus laiko įprasti prie naujos technikos. Mat pernai visiškai neturėjau laiko „prisijaukinti“ motociklo. Maratone jautau didelį skirtumą, kaip važiavau pirmosiomis, ir kaip – paskutinėmis dienomis.

Tavo stiprybė – navigaciniai gebėjimai, greitis, technika, važiavimas kalnuose, smėlyje?

Smėlyje jaučiuosi gerai, nebijau važiuoti greitai, galiu suvaldyti motociklą.

Čia reikia važiuoti greitai. Kuo lėčiau važiuoji, tuo sunkiau. Tačiau negali ir lėkti per smarkiai.

Pavyzdžiui, „Tuaregų“ ralyje kartais startuodavau pirmas. Trasoje nebūdavo jokių pėdsakų, jokių vėžių. Tada reikėdavo labai protingai šokti per kopos viršūnę, nes užsimojęs persukti greičiau, gali skaudžiai kristi. O jei greičio bus per mažai, užklimpsi.

Ar pavyko išvengti kritimų?

„Tuaregų“ ralyje kritau gal kokius penkis kartus. Viskas baigėsi laimingai.

Dakare tris dienas visai nekritau. Ketvirtą dieną sulanksčiau galinį stabdžių diską, dingo galiniai stabdžiai ir dėl to porą sykių kritau. Vėliau buvo dar keli kartai.

Vietos, kurių labiausiai bijai – tai?..

Gal „fesh-fesh“. Tai panašu į miltus. Juose dar slypi aštrūs akmenys. Labai sunku pasirinkti tinkamą greitį: per lėtai važiuosi – sustosi, užklimpsi. Per greitai važiuosi – sulaužysi motociklą ir sulūši pats. Man pasisekė tuos ruožus įveikti nenukritus. Tačiau buvo tokių, kurie toje košėje baigė lenktynes.



VAIDOTAS ŽALA: SENAS EUROPOS RALYJE, JAUNAS DAKARE

31 metų vilnietis Vaidotas Žala, sunkiai pralenkiamas Lietuvos ralio meistras, sako, kad Europos čempionate jaučiasi senas, nes „tempą diktuoja aštuoniolikmečiai“. Tačiau Dakaro maratone jis laikomas jaunuoliu. Nepaisydamas ne itin didelės patirties, lietuvis mina ant kulnų pirmojo dešimtuko pilotams.

Ar visus metus domiesi būsimu Dakaro maratonu, ieškai informacijos, kaip vyks lenktynės naujoje vietoje – Saudo Arabijoje?

Kol kas žinau labai nedaug. Turime tik organizatorių nubraižytą preliminarų maršrutą bei žinome apytikslį atstumą. Mano žiniomis, maratonas skirsis nuo to, kuris pastaruosius kelerius metus vyko Pietų Amerikoje. Čia bus mažiau civilizacijos, aplink nerasime viešbučių, teks miegoti stovykloje.

Matyt, bus daugiau smėlio. Vėl važiuosime ilgai, apie 6000 greičio ruožų kilometrų. Manoma, kad oro sąlygos bus kitokios nei Lotynų Amerikoje. Bus vėsiau. Dienomis temperatūra neperkops 20 laipsnių, o naktimis vietomis gali nukristi net iki 0. Reikia ruoštis ne tik karščiui, bet ir šalčiui. Pavyzdžiui, kad neužšaltų variklio aušinimo skystis.

Galima tikėtis daugiau dalyvių, nes maratonas vyks arčiau. Be to, tose šalyse yra daugybė benzinalvių. Jie turi gerų mašinų, pinigų ir azarto. Pamatysime vietinių herojų, tačiau gali būti mažiau dalyvių iš Pietų Amerikos.

Mums šios lenktynės kainuos kiek pigiau. Skrydžiai bus gal trečdaliu pigesni, be to, organizatoriai žada nemokamus degalus. Pernai degalams išleidome apie 12 000 eurų. Nemažai, tačiau tai nėra ženkli bendro biudžeto dalis.

Organizatoriai žada, kad dėl vizų neturėsime problemų, dalyviams vizos bus išduodamos paprastesne tvarka. Taip pat ir Dakaro turistams.

Saudo Arabija – konservatyvi islamo valstybė, kurioje moterims draudžiama vairuoti automobilius, negalima vartoti alkoholinių gėrimų. Taigi koks likimas laukia moterų ekipažų? O vyrai stovykloje ar galės atsigaivinti alaus skardine ar vyno taure?

Skaičiau, kad ši šalis vis labiau modernėja, tampa atviresnė pasauliui, kad ten ir moterims jau leidžiama vairuoti. Dėl alkoholio nežinau, nes mums tai neaktualu. Bijau, kad nebus leidžiama, nes vartojantys alkoholį baudžiami, net įkalinami.



Puikus ekipažas: jaunas, greitas lenktynininkas Vaidotas ir vyresnis, labiau patyręs šturmanas Saulius

Kuo važiuosi? Šį klausimą tau užduoda visi. Pardavei senąjį „Hilux“, o naujo automobilio vis neįsirengi...

Automobilio klausimą sprendžiame labai lėtai. Senąjį pardavėme – tai yra šauku, tačiau reikia viską susiderinti su banku ir automobilių gamintojais.

Tai, ko norime, yra labai brangu. Jeigu norime žengti žingsnį į priekį – vadinasi, reikia išleisti apie pusę milijono eurų, nes pigiau nieko negausi. Už šiuos pinigus galima įsigyti naują „Toyota Hilux“ arba naudotą „Mimi“.

Rodos, nauja „Toyota“ turėtų būti geriau – juk naujas daiktas patikimesnis?

Nesu dėl to tikras. B. Vanagas turėjo problemų ir su visiškai nauja „Toyota“.

Tačiau važiuodamas pranašesniu automobiliu galėtum tikėtis vietos dešimtuks?

Iš dalies taip. Svoris mažesnis, balansas geresnis, pakaba tobulesnė, šiek tiek daugiau galios. Visas tas kompleksas leidžia jaustis drąsiau bekelėje, kopose, kai reikia dažnai stabdyti, dažnai greitėti, vis sutaupant po kelias sekundes. O per šimtus ir tūkstančius kilometrų susidaro daug minučių.



Iš senojo „Hilux“ Vaidotas išspaudė viską, kas įmanoma

Ieškote naujo automobilio, galvojate, kad tai atvers duris į pirmąjį dešimtuką. Tačiau automobilis – dar ne viskas; pirmojo dešimtuko komandose kelis kartus daugiau žmonių, jie turi kelis kartus daugiau mechanikų ir techninės pagalbos mašinų. Visi jie be išimties turi T4 grupės sunkvežimius, kurie lekia paskui lenktynininkus trasa, – juose sėdi mechanikai, jų misija – suremontuoti trasoje sugedusį automobilį, atvežti reikiamų detalių. T4 sunkvežimio kol kas neturi nė vienas lietuvių ekipažas. Ar negalvojate apie tokį komandos pastiprinimą?

Taip, tokia praktika yra. T4 sunkvežimius turi visi lyderiai, o kai kurie – ir po du. Be to, dažnai lyderiai dar turi ir techninio palaikymo visureigį, važiuojantį trasoje. Jis važiuoja lenktynių ritmu, gal ne pirmuosiuose dešimtuose, gal kažkur viduryje, bet jo ekipažo tikslas – gelbėti lyderius. Jie veža tam tikrą, nelabai didelį dalių paketą. Na, ir dar viena pagalbos forma – jeigu komandoje yra keturi visureigiai, tai paskutiniojo misija – padėti pirmajam. Tad jeigu pirmajam sulūžo pakaba, dalys nuimamos nuo paskutiniojo, o šis laukia T4.

Kiek padidina biudžetą trasoje važiuojantis T4 techninės pagalbos sunkvežimis?

Jeigu jis lydėtų tik vieną ekipažą, tai kainuotų 100 000 eurų, o gal ir daugiau. Jeigu T4 mašina rūpinsis keliais ekipažais ir tu būsi ne pirmas eilėje, tai greičiausiai gali



V. Žalos mechanikai didele vargo neturėjo, apsiribota tradiciniais detalių keitimais



Stovykloje Saulius reikalus tvarkė važinėdamas elektriniu dviračiu

atpigti net iki 20 000 eurų. Tačiau toks sunkvežimis turi aptarnauti vienodo tipo mašinas, kad vežtų vienodas dalis. Tarkime, B. Vanagas bendradarbiauja su „Overdrive“ komanda, kuri pagamina jo automobilį, ir jų sunkvežimis talkina trasoje.

Žinoma, jie nespėja lėkti sportininkų tempu, atvažiuoja po valandos kitos, tačiau savo darbą padaro – suremontuoja sugedusį automobilį.

Kiek žmonių važiuoja jūsų komandoje ir kiek turi lyderiai?

2020 metų Dakare mūsų komandoje bus 10 žmonių. Tarkime, čeko M. Prokopo komandoje yra apie 40 žmonių. Aišku, jis turi ir T4, ir trasoje važiuojantį dubliuojantį visureigį. Poilsio dieną automobilis visiškai išardomas.

Koks buvo jūsų komandos biudžetas ir kokio jo reikia pretenduojant į pirmąjį dešimtuką?

Mūsų komandos metinis biudžetas siekia apie 300 000 eurų, neskaičiuojant automobilio kainos, o tik jo atnaujinimą. Išsinuomoti konkurencingą automobilį galima už 400 000.

Pirmojo dešimtuko biudžetus sunku įsivaizduoti. Jame dažniausiai yra gamyklinės komandos su milijoniniais biudžetais.

Laikas bėga, jau vasaros vidury, ar nebijai, kad liksi ant ledo ir negausi jokio automobilio?

Turiu atsarginį planą – sėsti į SxS klasės bagį. Už 100 000 eurų galima įsigyti