

大漠黄沙任我行

五一又快到了，去哪呢？继续上山自虐还是？

我的大拖拉机跟我已经半年多了，平时总在山脚下的校园里静静的躺着，每到周末例行工作必是擦车修车，最远到过密云云蒙峡，最糟糕的路是天仙瀑的山道，最大的作用是班车和搬家运输车，渐渐地，自我觉得越发地熟悉它了，驾驶起来也很轻松，于是考虑该去豁豁了。

节前把车着实修整了一下，全车重新喷漆，左右页子板及前眉更换，全车更换弓子板，前后吊耳加长4公分，用以提高底盘，加装大后视镜，从新装饰顶棚。

车似乎是准备好了，最终决定与蜂鸟再度深层接触内蒙，我以为这次不同于去年十一的旅行无外乎就是路线问题，但实际是远比我想象地艰苦，也比想象地有趣和深刻。

2002年5月2日 北京 多伦 451公里 耗油58升

车辆状况：良好，驾驶员座椅轻度松动

早八点集结于奥体东门的蜂鸟俱乐部，嘿，我还算早的，领队老阎以前是玩赛车的，一身的迷彩，高高的个子，显得很精神。副领队杨毅（以后简称叉子）也在作着最后的车辆检查，虽然与两个人接触不多，但感觉都不错。我也趁势检查一下自己的车辆，灯光胎压一切正常，可就在无所事事的时候，无意中发现右前轮镶了一颗钉子，因为是真空胎，所以也不知道扎的深浅，经验老道的叉子还是建议换上备胎，以防不测，于是喊哩咔嚓换上备胎，队伍已经集结完毕，开始编队出发了。同行的共13台车，叉子头车，阎队收尾，我被排在老二，主要是照顾我的车跑不快，后面是小陆迪老梁，再后面是清一水的切切和一台4500。

一路的柏油路，路况良好，出了市区，车辆渐渐稀少起来，天空飘起了雨花，头一次跟车队，感觉不错，随着头车不断的报告路况，大家保持队形，在蜿蜒的山道上保持着不温不火的速度，一路说笑，很是轻松。叉子讲述着一对鸡过马路的故事，刚好经过一个小村镇，可能是有行人过马路，一个急停站住了，我正听着鸡过马路的故事，有些入神，发现前车停下后，也跟着一个急刹，眼看两车间隙越来越近，我心里估算着这回得撞上了，还好在最后时刻，大陆迪终于停住了，估摸着也就差一个拳头。只听见对讲机里传来叉子的声音，“我的吗呀，什么东西黑呼呼的，光顾听故事了吧”我则吓得一身冷汗再也不敢跟的太近了。随着路面的积水越来越多，路况也差了下来，坑洼的地方也不太容易辨认，对讲机里不知谁在讲话：“小坑看不见，大坑一闭眼”，遇到一些稍大的积水，也顾不了太多，就这样车队小试牛刀，故事才刚刚开始。

中午十分，雨过天晴，在路边的小饭馆吃了便饭，一下车我便哭诉着腰酸背痛，向阎队吐了实话，我可是头一次开这么长时间车，据阎队后来讲，一听到这个他心里咯噔一下，“我的吗呀，我怎么把这小子带出来了。”

借着吃饭的间隙，插空我给每台车的前后挡风洗了洗脸，也许是感觉到自己是这个圈子的新手，免不了需要大家照顾，（事实证明队伍中车况和车技最差的是我，最拖大家后腿的也是我，谁让我本来就抱着学习的目的来的，只是门槛高了些，还没学会走，就跟大家跑了起来）。

随着海拔的攀升，队伍渐渐的上了盘山道，降到3档，还是觉得车子没劲，有的地方不得不用2档冲坡，冲上坝子，眼前一亮，已是草原风光了，路况也还凑活，不知是什么时候开始，我屁股下面的座椅开始松动，随着弯道的坡度，身子与座椅一同在摇摆，由于松动的不是很厉害，所以也没在乎，但这对第二天穿越浑善达克沙地多少有些不利影响。

经过一天的奔波，终于到达了第一站多伦，一切还算顺利，除了刘伟的切切水箱有些漏水，右前减震螺丝脱落外，整个车队基本完好。我则早已脖子梗直，右大腿酸痛的下不来车子了。

2002年5月3日 多伦 浑善达克沙地 - 锡林浩特 354公里 耗油 71升

车辆状况：驾驶员座椅彻底松动，大灯失灵，左膀子刮蹭，前驱失灵，积水壶颠裂，水箱开锅4回，后轴油封漏油，机油油底漏油，排气管松动。

昨晚早早的睡了，早上早早的爬起来，检查了一下车辆，主要是看看新换的弓子板和吊耳，又检查了水箱，感觉还好，顺便擦拭了一下脏兮兮的车身，遭到了别人的嘲笑，因为大家都知道今天是一场恶战，只有我还不当回事。

加完油回来等待队伍集结，忽的发现水箱有些漏水，想必是下水管接口处，好在漏的不厉害，于是拿出折叠水桶带了10升备用。由于头车多了向导，于是精通GPS和摩托车驾驶的胡大成了我的副驾驶，没想到胡大曾经是个赛车高手，还曾经拿过名次，也正是胡大，在后面的恶战中给了我巨大的帮助。

出了多伦，很快就没了柏油路，只有颠簸的石子路和坑洼的土路，前几日的雨水积出了水坑，看着前面的头车冲了过去，我也不躲不藏的扎了进去，只见泥水从四周围飞溅起来，顿时什么也看不见了，还真有点越野的感觉。没走多远又是一个大坑，不敢贸然挺进，从边上绕过，再次遭到了后面的队友的一致“嘲笑”。

经过沙地边最后一个村子，我们彻底进入浑善达克沙地，随着头车报告路况，得知前面有一个大沙坡，一辆当地的农用车深陷沙地，不能自拔，直到这时我才意识到自己今天将要体验一种从未经历过的生活，虽然以前坐车进过楼兰，穿过塔克拉玛干，但今天方向盘握在自己手里，还真有些紧张。等候在坡下的我看看别人是如何冲坡的，挂上四驱，加大马力，一股劲的冲了上去，可就在快到坡顶时，有一个弯道，我的大吉普再也没劲了，陷在那里只得倒下来，可就在這時我才被当头打了一棒，原来我的前驱根本没挂上，出发前换的轴头离合器没有好好测试，如今发现根本不管用，而且误了大事。无奈只得挂上四驱低速，利用发动机的扭力凭借着后轮驱动再次冲破，这回选择了另一条路线，果然发动机的声音变得疯狂的多，动力也有所加强，但还是折在了一转弯处，而且倒都倒不下来，没办法只得等待阎队的6缸来救援了。看着别人一个个轻松的冲上坡顶，自己心里嘀咕着：这回可现了，出去爬山从来都是我帮别人，这回得要别人帮了。

同行队友和向导纷纷过来关心一下，让我多少有些安慰，但后面的沙坡还多着呢，没办法只好硬着头皮继续上路，4驱低速令发动机始终高转速轰鸣着，水温也渐渐上来了，又是一个沙坡，紧接着是个沟槽，前面的小陆迪突然停住了，我的大陆迪也只能站住，可没了惯性，它再也冲不上去了，左侧半个车身斜架在槽坡上，形成40度的倾斜，由于无法后撤，我只得缴枪，副驾驶胡大一开车门，一下子掉了出去，我担心的问：“会不会翻哪？”“早着呐，翻不了”胡大自信的上了驾驶座椅，我则跑到前面观察路况，此时所有队友已经撩出很远，只剩阎队收尾。随着飞机起飞般的轰鸣声，大陆迪先是后撤了几米，然后又吃力的攀上了40度的斜坡，令我立刻对胡大刮目相看，此时已经顾不上心疼车了，保证通过性，不至于掉队才是最重要的，后面的路还长着呐，如果车队出不了沙地，后面的麻烦就更多了。

虽然出发时雄心勃勃的要自己跑完全程，但为了不太拖后腿，我只得让位给了胡大，大陆迪在胡大的操控下凭借着后轮的四驱低速冲过了一个又一个沙坡，发动机转速已经到了4千多转，水温也接近了沸点，为了安全，决定停车加水。胡大戴着手套尝试着拧开水箱盖，由于没有垫布，高温的水汽立刻灼伤了胡大的手指，他再也按不住了，水箱的水并着水汽如泉水般喷涌出来，开锅了，歇息片刻赶紧加水，顾不上太多，继续赶路。

在一处平缓的沙地大陆迪再次深陷其中，不能自拔，无奈只得等待救援，阎队的金切挂上拖车绳，试图将我的大陆迪拖出困境，但以拖绳断裂宣告失败，于是又改后拖，在数人的

帮助下，车子终于挪动了，到了稍硬的地面，胡大再次疯狂的从另一条路冲破，但行进到一半时，再度歇菜，无奈只有两驱，而且大陆迪加上架子，自重已经等于坐了6个人。还是阎队经过数次努力才将大陆迪摆脱出来。

拖车绳已经费掉了4根，后面不知还有多少险路等着呐。追上大部队发现前面的一片沙地抛锚着一辆切诺基，王龙昆的大切歇菜了。自知帮不了别人，还是自顾自吧，自己能通过不需别人帮忙已是对别人最大的帮助了。胡大分析了一下路况，加大马力做第一次尝试，正如我所料，还是陷了进去，与此同时小陆迪前来救助大切诺基，本想用绞盘营救，可电瓶没电，只得另寻出路，可一不留神，车灭了，由于电瓶亏电，再也打不着了。这下可好，三台车陷在同一块沙地，可够阎队收拾的。

阎队先把我的大陆迪拽出了沙地，接着救助小陆迪，最关键打着车，大伙齐动手试图将小陆迪推着，但经三番五次的尝试，均告失败，最终还是阎队凭借高潮的技艺将小陆迪救出来，又经过大伙齐出力，小陆迪的发动机终于再次轰鸣起来。只剩下切诺基了，阎队使用同样的办法，从后面把它拽了出来。总共耗时约一个钟头。继续赶路，坐在副驾驶位子上的我一点也没闲着，右腿一直绷着劲，不知是在踩油门还是刹车，总之还处于驾驶状态（回到北京后腿是放松了，可夜里做梦一直在开车，每天早上醒来一定是踩着刹车的，这种状态持续了4天。）赶上大部队，发现他们正在休闲的一塌糊涂，有的拿出了折叠座椅，有的摆着各种姿势在照相。我们则见缝插针忙着加水，谁让我们的车不给劲呢。

又不知经过几次加水，几次拖车，终于我们看到了人家，这意味着沙地恶梦快结束了，于是我又返回到驾驶员的位置，没想到座椅已经禁不住折腾，彻底松动了，随着弯道的转向，人跟座椅一并移动，无奈前面的队友已经走出很远，紧握方向盘，紧盯眼前的路，忽略闪过的风景，忽略耳边的轰鸣声，只剩一个字：追。途中遇到几个危险的情况，都是冲破急弯，由于驾驶经验不足，还曾经冲出赛道，要是比赛一定被判出局。不知开了多久，渐渐地头脑有些发昏，又是个小沙坡，开足马力冲了上去，而后面依旧是沙地，方向开始失控，车子向左侧滑，而那边是立着圈围草场地水泥立柱，只听见咚咚咚三声巨响，夹杂着兔兔啊地惊叫声，赶紧修正方向，顿时猜测着“完了，这回可要挂彩了，左膀子一定破了相”了，开出沙地，不碍得停车看看伤情，也许是吓晕了，半天没能下车，还是胡大下车瞧了瞧，“没事儿，防滚架蹭破点皮，左前楣撞掉了一块”坐在驾驶室里的我决定还是把方向盘交回给胡大，我得休息一下。

大陆迪再次受控于胡大，除了发动机得轰鸣声更大了，想必是排气管松动或开裂，更象拖拉机了。但凭借着胡大精湛的驾车技术，大陆迪还是顺利地通过了剩下地一个个险关，我不得不称他为胡大爷。

终于在天黑前，整个车队全部穿越浑善达克沙地，上了国道。剩下的104公里公路赛还算顺利，我的大灯半路上曾经眨了眨眼，之后再也没亮过，又是胡大凭借着丰富的夜路经验，紧跟车队。就在我们超越一个个队友，重新排到老二不久，忽的发现头车叉子减慢了速度，右后轮冒出浓浓的烟并伴随着强烈的胶皮味道，爆胎了，这离锡林浩特没多远了，到了到了还给点插曲。

精神高度紧张，疲惫的睡了，眼前依旧是无尽的沙坡和土路。

2002年5月4日 锡盟 11连 锡盟 494公里耗油83升

车辆状况：4根全新减震完全断裂，左后轮胎爆裂，轮眉全部费掉，迫于安全。

早上早早的爬起来，借助拐弯抹角的一个朋友介绍，找到一个锡盟的修车铺，修了座椅和排气管，换了油封，拆掉碍事的轴头离合器，又检查了底盘，还好没有大碍，今天依旧是恶战一场。

返回旅店，大家加油的加油，修车的修车，约十点钟再度出发。今天的目的地是边境

的 11 连，往返 500 公里，其中一百多柏油路面，剩下的是沙石土路与草原高速公路的混合。公路赛段自然没什么问题，只是有些掉队，依旧是阎队一直在后面收尾，不时提醒我不要开的太快，长时间超过 3000 转，492 发动机受不了。

经过一个多小时的跋涉，就在快到阿巴嘎旗的时候，前队报告一辆北京的切诺基抛锚在路边，阎队便留下来帮助解决问题，其余车辆在镇子中稍做休息。

约 12 点，开始了后面的边疆行，目的地中蒙边境的 11 连。出了镇子便是石子路，由于风小，所以尘土很大，久久不能散开，车距在这时开始拉开，大坑小坑无数，有些地方的车辙已经被轧得形成了深深的沟槽，旁边又有无数条新车辙在向前延伸，紧握方向盘的我顾不上别的，一门心思盯准路况，在颠簸的路上飞驰着，经过两天的折腾，车里已经变得象个西红柿罐头，所有的东西都变了位置，最颠簸的时候，后面的兔兔已经无数次“冲顶”，还曾经被后面的储物箱砸个正着。

不知走了多久这样的路面，忽然眼前豁然开朗，一个大下坡，下面是一望无际的大草原，小陆迪老梁已经英姿飒爽的冲在最前头，后面是一溜尘埃，随着叉子的一声令下，“快呀，抓兔子呀”。一群恶浪疯子般的冲下陡坡，顺着尘埃的尾迹追去。

这时的路况好的很，草原高速坡度较缓，又没有石头，偶尔有个小坑，车子也就忽悠悠的飘了过去，时速保持在 80 左右，跑了一阵子，看见前面的叉子停车照相，也没看见示意停车，于是继续追赶前车，在一马平川的草原上飞驰，感觉真的不错，十几台车从不同的路线，向着相同的目的地狂奔着。路上又看见两台车停下了，因为看见前方的刘伟，于是停也没停，继续开着，但后面一下子没车了，心里多少有些嘀咕，前面是个高坡，冲上去，终于看见刘大人停住了，我也趁势收油，站到了一起。

这时整个车队已经被分割成几块，我所能目及到的有六台车，经过电台的联系，才发现我们狂奔捕捉的猎物老梁早就在大伙不知不觉中停下了，只有我们这些傻冒在还在不知趣的跑着，而且走了一条错误的路线，距离大部队直线距离 13.8 公里。

于是听从阎队的指挥，所有 6 台车先集结在一起，根据大部队的坐标直插，胡大拿着 GPS 做导航，开始这些切切还踏踏实实跟在大陆迪后面，没多久便忘乎所以奔着一个方向冲到了前面，我也有些着急，在追赶的过程中有几处纵道并线，车子颠簸的特别厉害，在一处上坡的地方出现了一条小河，正在大家不知所措的时候，我忽然听见底盘有剧烈的撞击声，而且不像石头的打击，因为从音量大小和发出的位置都很一致，于是不安的问胡大，“这有点不对劲吧”。于是停车检查，我的妈呀，减震带着固定在大梁上的爪一并耷拉着，随着车子的颠簸，敲击着底盘。果然中了早上修车铺老板的话，没想到这么快就应验了。

拆吧，拿出工具，倒是也不费劲，加紧赶路。正准备直插小河时，后车通过对讲机告诉我，大陆迪你后面怎么还多两只脚呀？下车一看，哈^_^，后面的两只减震也耷拉着呢，接着拆。现在只剩左前减震了，车子的操控性大为降低，遇到坑坎，颠簸的厉害，好在 20 的钢板结构还算结实。而过河是由于择路不当，再度深陷泥潭，摆脱困境后我决定缴枪，胡大坐到了我的位置，而为减轻车的自重，兔兔被转移到 5 号切诺基上。

胡大将没有减震的大陆迪开的发了疯，我时不常的提醒他，“胡大爷，悠着点”，我是担心没了减震，轮圈会蹭轮胎，实际上我当时已经感觉到有些不对劲了，又走出约 10 公里，终于赶上大部队，第一件事就是下车检查轮胎，果然，外侧的字迹已经磨掉了一些，用手能够感觉到侧面有凹凸的感觉，不能再这样疯狂的开了。我再次握住了方向盘，不紧不慢的跟着大队，4500 停下来拍照，陈刚由于帮我拖车，所以落到后面，刚刚提起速度，就听见对讲机传来“什么，后传动轴掉啦，这有点不靠谱。”说话的是阎队，我以为是在开玩笑，后面有阎队，一定不会有什么问题。

我继续保持着匀速前进着，看到了远处的尘土延伸的方向似乎有房子，那应该是 11 连连部，也是我们今天的目的地，而时间已经是下午 3 点多了，一路上只顾开车，也没顾上吃

东西，忽的觉得有些饿了。

到了连部，显然我们的人有些多了，军营里依旧保持着特有的秩序和宁静，我们则将车一一停好，等待后面的阎队。过了很久，阎队的车回来了，但只有一台车，车上似乎绑着什么东西，走进一看，原来是根后轴，坏了，这回大家可都没心思考虑吃饭了，纷纷跑过来询问情况，轴是已经变形了，据说是颠起来后，刚好落在在一块不大的石头上，生生的给磕下来的。大家一起出谋划策，既然一块进来的，就也要一块走出去，陈刚怕耽误大家时间，硬是坚持要把后轴砸直，再凑活的开出去，但这种方案不靠谱，容易导致闸箱等更多部件的损坏，阎队反对，但要是把车拖出去，这一百多公里的路真不知道要拖到何时，同时大家也想出了其他的办法，但一一的都被打上了叉子，最后还是决定要试试弄直后轴，看看能否凑活，于是大家纷纷想辙，用千斤顶是可能的，关键是找到合适的基座，先是尝试用阎队的轮毂做底座，但显然力量不够，于是又找营区内的石台，号称学工程力学的刘伟想出了一些办法，我们则负责出力，经过众人的合谋，终于见了成效，基本复位，下面就看能否凑活的让车开起来。

于是阎队再次带着伤残的后轴返回到坏车地点，其他人抓紧吃饭，我则趁势拆掉后面的减震，而碍事的轮眉也在老梁的建议下，被踹掉了，当时场面极为火爆，这时候保证轮胎不受磨损才是最重要的。天色已晚，估摸着明天凌晨能到锡林浩特就不错了。没过多久阎队带回了坏消息，后轴的连接处已经完全变形，根本无法装上，只有一个办法，拖。

晚上七点我们终于出发了，天已经渐渐暗下来了，知道要走夜路，我已经将所有车辆的前后灯擦拭了一遍，下坡不久，便到了坏车的地方，这时天已经完全黑了，大家停在陈刚的车周围，用车灯照着，阎队将已经接了又接的拖车绳挂上陈刚的白切，这一挂，就意味着他们有可能今天走不出去了，精通 GPS 的胡大再次发挥了作用，被请到了阎队的车上，负责校对路线，我的车上则多了个从陈刚车上分下来的兄弟，叉子带着向导在前面领队，4500 负责断后，我则处在靠后的位置。由于昨天的增光器出了问题，所以我的大灯真是不给劲，好在 4500 灯光巨亮，我可以借些光。第一次夜间在荒郊野岭的地方开车，也顾不上太多，紧盯前面的尾灯，隐约能看见眼前的车辙，而没了减震的大陆迪欢快的厉害，一路上蹦蹦跳跳，有点收不住。经过一段土路，前车卷起的尘土令人觉得象进了澡堂，车箱里也尽是“泥土芬芳”。精神高度紧张的我似乎也忘记了困倦，眼前的车辙如同列车进站前并线的铁轨，无数条线交织在一起，可惜就是没有尽头，怎么也看不到月台。

对讲机已经快没电了，我们只能断断续续的听到阎队的声音，这已经令我们感到很是惊奇，说明阎队离我们并不太远，他是如何在灯光不良的情况下，又拖着个残废跑的如此之快呢？这个问题还是留到出去之后再找答案吧。

不知跑了多久，终于看到前面的尾灯在爬坡，我知道离柏油路不远了，应该还有 40 公里左右，那正是我们白天开始抓“兔子”的地方。但后面的路多为大石头路，我依然不敢掉以轻心。车子在颠簸着，我的双眼圆睁着，路似乎依旧没有尽头。忽然听到左前那熟悉的金属撞击声，“坏了，一定是那最后的减震再也受不了大陆迪的折磨，掉了”我用对讲机向叉子报告了情况，4500 也停下来询问情况，我麻利拿出工具开始拆减震，并告诉大家一个好消息，4 个减震都掉完了，再也不会再有减震掉了。上车继续追赶前队，石头越来越多，车子也越来越颠，我也一直担心自己的轮胎，时刻注意着异响。路还再延伸，真不知道何时是个头，而我自己也在提醒自己快出去了，一定要小心，可还是出了叉子，左后轮似乎不太对劲，有碾胎的声音，赶紧停下来，我的妈呀，胎爆了，应该是石头扎的，前队在远处停了下来，我则赶紧换胎，又是 4500 和王龙昆过来帮忙，折腾了半天，总算换上了。于是更加小心的往前赶路，4500 从我的右侧超了过去，看到他那儿的车辙比较深，便自作聪明的选择了旁边的一条路，可走出没几米，发现不对劲，赶紧停下来，原来前面是绝路，这时 4500 上的老王也下来示意不能再走了，否则有可能掉下左侧的深沟，看了看路况，决定向右越过一米

深的沟槽，挂上4驱，缓缓的冲过了过去，还真的对得起我，总算上了正路。

赶上大部队，已经离白音图嘎不远了，可以看见灯火了，终于让我松了口气，后面的一百多公里柏油路就好多了。就在我进入镇子，加入编队时，后面两辆切诺基忽的从我身边掠过，定神一看，我简直不敢相信自己的眼睛，原来是阎队他们，"没错，中间还有拖车绳呢"我们总算踏实了。

由于大陆迪经过一番折腾，已经累得不行了，加上没了减震，在公路上不敢跑的太快，整个车队也队不愿抛下我，都降低了速度，刘伟跟在最后，4500特意装上了超亮后雾灯，用以提醒我，保持着70公里的时速奔驰着，中间几度我想把方向盘交给副驾驶小宿，但我还是一再的问自己，倒要看看自己能不能坚持下来。前面4500的尾灯加上后雾灯曾经被我幻觉般的看成一个大惊叹号，大家都累了，叉子在这时唱起了歌，我已经记不得是什么歌了，但却在关键时刻令我骨起了勇气，打起了精神，终于在凌晨3点多，我们再次看到了灯火辉煌的锡林浩特市。

2002年5月5日 锡盟 太仆寺旗 344公里耗油69升

车况：良好，右前加长后视镜颠裂，备胎架松动，右后轮刹车弹簧脱落，导致制动轻度抱死

早上6点多就爬起来，算了算只睡了2个小时，但得把车修好，不然又得拖车队的后腿。从新装了4根2020原配的减震，又检查了底盘，而昨夜的爆胎已经彻底报废，无奈只得找了一条磨得没有任何花纹得具有典型内蒙风格得轮胎换上，虽然尺寸不完全一直，但好歹也是圆的，真要是再爆一个胎，也能凑活的跑路。

上午十点大家都回来了，再次集结出发开向今天的目的地，达来诺尔湖，然后穿越草原从303国道到207国道。

达来诺尔湖依旧象上次拜访她时阴晦着脸，大家纷纷开到水中冲浪，我也忍不住到里边耍了耍，结果分电器进了水汽，被搁在水中十多分钟。"要是涨了潮，恐怕我的大陆迪可能就变成了船了"陷在水中的我也在笑话自己的无知，好在没等涨潮，我就杀了出去，决定老老实实的在岸边休息。午饭前阎队带着我们在布满沟壑和深坑的草场中来了场自由追逐赛，很是疯狂，重新装上减震的大陆迪也老实多了，加上昨天艰苦的跋涉多少令我锻炼出了一些经验，自然显得轻松一些，但也还是不免令后面的兔兔重温了昨日的恶梦。在湖边稍做休息，我们重新返回到镇子上吃午饭，可就在出了草地的时候，忽的发现右后轮有异响，推测是刹车鼓抱死或是其他什么的，结果找到镇子中唯一的修车铺还处理不了，于是叉子帮我将刹车松了松，感觉不怎么蹭了，就先凑活着开着(回来后证明是鼓里的弹簧脱落，摩擦出的异响)

午饭后我们继续上路，穿过达来诺尔湖边的草场直插207国道，由于草场已被圈围起来，所以开始没能找到以前的车辙，经过短暂的迷茫与试探，阎队利用GPS直接指引方向，十三台车各行其道向着阎队指引的方向驶去，渐渐的大家上了正道，而此时天空飘起了雨花，略有些泥泞的路面对操控带来了一些影响，但大家还算欢快的驰骋在草原上，坐在驾驶员座椅上的我似乎找到了感觉，方向盘在我的手中左右转动，车子在向前飞奔，只睡了两个小时的我丝毫没感觉到困倦，午饭后的胡大本想在我的车上小憩一会，看到眼前的场面，不免的手痒，于是主动要求上阵，可惜没开出多久，便上了公路，平稳无聊的行驶很快让胡大的瞌睡虫开始活动，于是方向盘又回到了我的手中。雨渐渐小了，公路两边是半沙漠的景象，虽然还有些树木，但有些地方还是可以看到漫上公路的细纱，实际上我们是在再度穿越浑善达克沙地。

由于我的车速较慢，阎队负责跟在后面收尾，所以前队已经早已飞出了我们手台的接收范围，只能通过阎队的车台间接段续的了解一些前面的情况，天色已经开始暗淡下来，路况

开始越来越坏，由于修路，基本上是在路基以下行驶，速度也只能保持在 30 公里左右。冲上一个土坡，看见小陆迪停在路边加油，估计没什么问题，我们就继续前进了，阎队则留下来照看小陆迪，后来得知，小陆迪停下后，再也大不着火了，因为新装上的电瓶夹子是假货，已经颠簸碎了。我则单车继续追赶前对，由于路况不佳，所以前队的速度也有所放慢，从对讲机中可以感觉到我们越来越近了。

天完全黑了，中途在前队提到的加油站加了 50 块钱油，这时我们与前队的距离也就 2 - 3 公里，胡大则接过方向盘，再次在困难的时刻帮助了我。又行驶了半个小时，我们得知刘伟的水箱漏水越来越严重，而另一台车的轮胎被轧爆了，大部队停了下来，大陆迪趁机赶上了前队，并跑到了最前面，一下子我们成了头车，我责无旁贷的负责报告路况，“向右下路基，注意大坑，向左上路基，注意急弯……”

这样的路不知开了多久，胡大将我的大吉普也开到了极至，上坡下坡只是忽悠一下的事，而对讲机里不时传来刘伟等三人掐表计时给水箱加水，随着经验的丰富，他们已经做到分工明确，动作麻利，最终控制在 40 秒钟完成所有从下车到上车的工作，大家也纷纷惊叹他们的神速，但据说还是比 F1 方程式赛的工作人员略逊一筹，所以还是被当作后来聚会时的笑柄。

路虽然难走，但比起昨夜的狂奔已是强过百倍，不经意间，发现对面的车多了，路边也有了树木和房屋，啊，终于快到尽头了，今晚的目的地太仆寺旗就在眼前，而此时车里响起了许巍的《执着》，“纵然是苍白憔悴，伤痕累累，可我知道我无法后退”，这也是越野者的精神，而把伤痕累累用在我的大陆迪身上，恐怕是再贴切也不过了。

2002 年 5 月 6 日 太仆寺旗 北京 304 公里 耗油 43 升

车况：良好，备胎架螺丝脱落

昨夜睡的很沉，早上只是加满油箱，没有去修车，似乎还觉得少了什么事没干。

十点多，刘伟修好了水箱，大家按照出发时的顺序列队出发，镇子中的行人纷纷用惊异的目光看着我们。对讲机再次传来阎队的声音，“兄弟们，咱们的车经过几天来的折腾，人和车的状况都已经有所下降，咱们最后这一哆嗦了，一定是安全第一，慢点没关系，叉子一定控制好车速”经过几十公里平坦的土路，我们上了公路，在赤城吃过午饭，一路上欢歌笑语，除了下坝时走了些盘山道，让我有些紧张，一切顺利。我的大陆迪虽然经过一路的修补，但还是坚持了下来，飞奔在八达岭高速上的车队保持队形，在经过一处隧道时，所有车辆一齐鸣笛，各种喇叭的声音久久的响彻在隧道中，响彻在我的耳边至今另我难以忘怀。

后记：回来后的几天，每到晚上总在梦里握着方向盘，早上总是踩着刹车被我的闹钟惊醒。大陆迪回来后直接进了医院，一个星期后才出院，又花去了我 1000 圆人民币，但我所获得是用多少钱也买不到的。感谢阎队和叉子的照顾，感谢胡大在我最危急的时刻帮我摆脱了困境，感谢所有队员的关心与帮助，我喜欢越野的感觉。

FIDODIDO 北京 2002.5.14