

Yanbu, el 19 de enero 2024

## BRABEC Y SAINZ, MAESTROS DE LAS DUNAS

### Puntos destacados:

- *La edición 46 del Dakar es la quinta que se celebra en Arabia Saudí y llega a su fin tras más de 4.700 kilómetros de especiales y un total de casi 8.000 kilómetros que pusieron a prueba a los pilotos y copilotos desde la antigua ciudad de AlUla hasta las orillas del mar Rojo en Yanbu, pasando por el océano de dunas del Empty Quarter.*
- *Los grandes vencedores de la edición 2024 han sabido sacar partido, cada uno a su manera, de equipos capaces de construir un éxito basado en su fuerza colectiva. Entre los favoritos de Monster Energy Honda, el estadounidense Ricky Brabec logra un segundo título tras su victoria en 2020, resistiendo a Ross Branch con su Hero, primera moto india en el podio del Dakar, que Adrien Van Beveren alcanza por primera vez en su carrera (tercer puesto), también con una Honda.*
- *En la categoría de coches, no se esperaba la victoria del Audi híbrido de Carlos Sainz. En su pugna con Sébastien Loeb, que acabó en tercer puesto, el español se hizo con su cuarto título gracias en parte al apoyo de sus compañeros de equipo Stéphane Peterhansel y Mattias Ekström, y con una ventaja de 1h20 sobre el belga Guillaume de Mevius.*
- *En la última etapa, la batalla por la categoría Challenger se decantó del lado de Mitch Guthrie y a favor de Cristina Gutiérrez, que se convierte así en la primera mujer piloto que gana una categoría del Dakar desde Jutta Kleinschmidt en 2001.*
- *En la categoría SSV, Xavier de Soultrait también se impuso por la mínima. No consiguió ganar en su época de motorista, pero que se ha impuesto en un Polaris pilotando para Sébastien Loeb Racing... una pequeña revancha para el alsaciano.*
- *Por último, en la categoría de camiones, Martin Macík devolvió a la República Checa a lo más alto, 23 años después de la última victoria de Karel Loprais y por delante de su sobrino Aleš Loprais.*
- *Un total de 239 vehículos (de 340 iniciales) llegaron a Yanbu, entre ellos 96 motos (de 132), 7 quads (de 10), 55 coches Ultimate (de 70), 3 Stocks (de 3), 29 Challengers (de 42), 28 SSV (de 36) y 21 camiones (de 47). Entre ellos, los pilotos y copilotos de 182 vehículos han podido subir al podio final para recibir una medalla de 'finisher', mientras que los demás no han completado todo el recorrido.*
- *Por último, la cuarta edición del Dakar Classic, que reunió a 78 vehículos, se saldó con 71 tripulaciones y el español Carlos Santaolalla acabó como vencedor de la carrera de regularidad. Por su parte, el desafío Mission 1000, brindó a 10 vehículos con tecnologías innovadoras de motores alternativos la oportunidad de probar su valía en el Dakar y fijar una fecha para el futuro.*

### MOTOS:

#### RALLY GP: BRABEC NUNCA TITUBEÓ

Líder del rally desde las dunas del Empty Quarter y la despiadada etapa crono de 48 horas que puso al límite a muchos pilotos, **Ricky Brabec** nunca cedió el primer puesto y se ha adjudicado en Yanbu su segunda victoria en el Dakar. Un éxito aún más sabroso que el de hace cuatro años, ya que este año **Branch** le presionó hasta el final. Para resistir, **Brabec** pudo contar con el apoyo de sus compañeros de equipo y el de **Adrien Van Beveren** en particular, que abrió en más de una ocasión con el californiano. El francés aprovechó para terminar tercero y subir a su primer podio en nueve participaciones. Ha sido todo un alivio para el hombre que dice vivir y entrenarse para el Dakar todo el año... **Adrien Van Beveren** debe su éxito tanto a sus progresos en las piedras como a su Honda, que le ha permitido atacar con confianza de principio a fin. El constructor japonés colocó a dos de sus representantes en el podio para adjudicarse su octavo éxito en el Dakar. Y de no haber sido por un problema con la bomba de combustible al final del rally, **Nacho Cornejo** también podría haberse unido a sus compañeros de equipo para completar un podio totalmente rojo. Para ello, él y **Adrien Van**

**Beveren** hubieran tenido que adelantarse a la heroica Hero de **Ross Branch**. El botsuano siguió siendo un aspirante a la victoria hasta el final. Sin embargo, se vio privado de sus compañeros de equipo, que desaparecieron uno tras otro debido a caídas o problemas mecánicos. **Branch** lideró la primera semana antes de perder ante un Brabec en su mejor momento. No obstante, el botsuano dio al continente africano un podio que no se veía desde **Alfie Cox** en 2005 (tercer puesto). Además, gracias a **Ross Branch**, Hero se convierte en el primer fabricante indio en subir al podio del Dakar. Ha sido una mala edición para la galaxia KTM en el sentido más amplio. Los hermanos **Benavides**, **Toby Price** y **Daniel Sanders** nunca pudieron desafiar el dominio de los pilotos de Honda. Desde 2020, KTM siempre había colocado a uno de los suyos en el podio. Basta decir que se trata de un duro golpe. Cabe destacar que es la primera vez desde 1993 que ningún representante de un fabricante europeo aparece en el podio final.

### Rally 2: India entra en acción

La categoría Rally 2 también ha estado llena de sorpresas y novedades. Después de brillar en la primera semana, **Jean-Loup Lèpan** y **Romain Dumontier** se quedaron por el camino de camino a Yanbu. El primero perdió tiempo al despistarse y el segundo lo perdió a tenor de un escape roto. Las desgracias de los dos franceses fueron buenas noticias para **Harith Noah**. Único representante de Sherco en la meta, el piloto indio aceleró el ritmo en la segunda semana para tomar el mando de la categoría antes de la llegada. Se trata de un éxito histórico, ya que es la primera victoria india en el Dakar. **Noah** afirma que ha logrado este éxito sin pensar en el resultado, simplemente concentrándose en su pilotaje para terminar la etapa de cada día. La fórmula funcionó de la misma manera para **Tobias Ebster**, mejor debutante y sensación de este Dakar 2024. El joven sobrino de **Heinz Kinigadner** ha ganado la categoría Original by Motul e incluso ha terminado su primer Dakar entre los 20 primeros. Todo un logro sin duda. En la categoría de quads, la victoria se decidió entre **Manuel Andújar** y **Alexandre Giroud**. Ganador de las dos últimas ediciones, el francés perdió esta vez ante el argentino, cuya última victoria se remonta a 2021.

### ULTIMATE: EL SEÑOR DE LOS ANILLOS

No muchos apostaban por un final feliz para la aventura de Audi en el Dakar. En 2022, cuando la marca alemana se embarcó en la arriesgada apuesta de hacer triunfar un vehículo de propulsión híbrida, asestó un golpe en la mesa asegurándose los servicios de **Stéphane Peterhansel**, **Carlos Sainz** y **Mattias Ekström**. Entonces causó una gran impresión al ganar cuatro etapas desde el principio, siendo el campeón español el primero ese año en dar forma a tan ambiciosa revolución tecnológica. Tal vez fuera una señal del destino, incluso cuando los RS Q e-Tron atravesaron los tiempos de vacas flacas del año 2023, cuando nada más que uno de los tres vehículos, el de **Ekström**, llegó a la meta en el puesto 14 de la clasificación general. La temporada no había ido mucho mejor que digamos, a pesar de la única victoria de Audi de la mano de 'Peter' en Abu Dhabi. Y el trío parecía llegar a AIUla con la moral por los suelos. Todo cambió en el Empty Quarter, donde **Carlos Sainz** se presentó sin haber cometido ni un solo error, y resistió la contrarreloj de 48h mientras que todos sus rivales se encontraban dispersos: **Yazeed Al Rajhi** volcó y **Nasser Al Attiyah** quedó al margen de las lides en su terreno de juego favorito, pero **Sébastien Loeb** volvió al partido para ganar y supuso una amenaza real durante la segunda semana.

El duelo tuvo lugar, y tanto **Carlos Sainz** como el cazador alsaciano tropezaron sucesivamente, sobre todo en la décima etapa. Si bien **Carlos** pudo beneficiarse del apoyo de sus dos compañeros de equipo, descolgados en la general pero capaces de proporcionar un convoy seguro a su líder, **Seb** se lanzó a una persecución arriesgada y fracasó finalmente en su "remontada", al tiempo que salvaba en el último momento un tercer puesto en el podio final, el quinto de su carrera en las ocho veces que ha participado en el rally. **Sainz** llegó a Yanbu como un héroe de la marca de los anillos, sellando una cuarta victoria en el Dakar, que le sitúa a la altura de **Ari Vatanen** en los libros, pero habiendo ganado con cuatro marcas diferentes (Volkswagen, Mini, Peugeot, Audi) y en un intervalo de 14 años.

Entre el Audi de **Sainz** y el Hunter Prodrive de **Loeb**, una tercera marca subió al podio (por primera vez desde 2019), si bien no ha sido con el aspirante más esperado a este nivel. Tras la marcha de **AI**

**Attiyah**, Toyota tenía puestas todas sus esperanzas en **Yazeed Al Rajhi** para tomar el relevo. No fue así. La carta de **Guerlain Chicherit** era una de las más avanzadas para alcanzar finalmente la consagración, pero el mal comienzo que tuvo al perder hora y media en la cuarta etapa 4 malogró sus oportunidades. Sin embargo, el saboyano reaccionó y lo hizo con ganas de remontar y finalmente logró el mejor puesto de su carrera, al pie del podio, con dos etapas más en el bolsillo. Por encima de todo, **Chicherit** puede estar encantado de haber contado en su equipo con el joven piloto belga **Guillaume de Mevius**, que terminó segundo con un Hilux en su primera aparición en la categoría reina. En el clan Toyota (Overdrive y Gazoo Racing combinados), esto fue suficiente para compensar el accidentado debut de **Seth Quintero** (40º) y la caída de **Lucas Moraes** del tercer puesto al noveno a falta de dos días para el final.

Los puestos en el Top 10 se iban a vender caros este fin de semana, ya que detrás de **Martin Prokop**, el tercer ex piloto del WRC en el Top 5, los restantes cinco miembros de la élite estaban todos a menos de 25 minutos unos de otros y todos cambiaron de posición en los últimos tres días: mejoraron **Guy Boterill** (6º), **Giniel de Villiers** (7º) y **Benediktas Vanagas** (8º), pero no así **Moraes** (9º) ni **Mathieu Serradori** (10º). Al tercer clasificado francés le costará consolarse con el título de dos ruedas motrices y eso que era sexto al inicio de la decimoprimer etapa.

### CAMIONES: LA MAGIA DE MACÍK

La bandera checa ondeando al viento en el podio del Lago Rosa es una imagen clásica del Dakar de los años 90, durante la era Tatra de **Karel Loprais**, que se anotó su último éxito en 2001. En casa, por supuesto, tenían puestas las esperanzas en **Aleš Loprais**, el sobrino, que estuvo a punto de ganar el Dakar sin conseguirlo (3º en 2007, 4º en 2015 y 5º en 2019-21). Y al final ha sido Martin Macík quien ha devuelto a su país a lo más alto de la categoría de camiones, a lo grande y con honores. Y sin embargo, nadie parecía estar en condiciones de batir a **Janus Van Kasteren** en la lucha por el título, ni siquiera Aleš Loprais, su principal rival el año pasado antes de retirarse. Loprais se esforzó al principio, pero **Van Kasteren** siempre estuvo un peldaño por encima de él. Por su parte, Macík se tomó su tiempo para recuperar la forma. Con una desventaja de más de tres cuartos de hora en la tarde de la cuarta etapa, hizo gala de su paciencia, esperando el más mínimo error de sus rivales. Como dice el refrán, lo bueno se hace esperar. Durante la sexta etapa, crono de 48h, disputada en dos días y que **Macík** considera la más dura de las doce ediciones del Dakar en las que ha participado, Loprais perdió más de una hora en las dunas del Empty Quarter, una penalización casi tres veces más severa para **Janus Van Kasteren**, destrozando las esperanzas del neerlandés de revalidar su título. Esto fue suficiente para impulsar a **Macík** a lo más alto de la clasificación. A los mandos de su fiel Iveco, cariñosamente apodado "Cenda", Macík siempre ha estado entre los tres primeros de todas las etapas desde el quinto día de la carrera. Con cuatro victorias a sus espaldas y una ventaja de casi dos horas en la meta de Yanbu, la tripulación del "Cenda" no pasó apuros durante la segunda semana.

### CHALLENGER: EL "PEQUEÑO" GOCZAŁ DA PASOS DE GIGANTE

#### CHALLENGER: NO RENDIRSE NUNCA.

La descalificación de **Eryk Goczał** y de su tío **Michał**, así como la retirada de su padre Marek, fueron el acicate definitivo en la lucha por el título Challenger. En la tarde de la jornada de descanso, **Mitch Guthrie** se encontró al mando de la clasificación general, con unos veinte minutos de ventaja sobre **Cristina Gutiérrez**, su perseguidora más cercana. Ganador de la séptima etapa y en el podio de la siguiente, Guthrie siempre consiguió mantener un colchón de tiempo suficiente para llegar hasta la meta final y parecía destinado a la victoria en la general. Después de todo, habría sido suficiente recompensa para el hombre que desarrolló la versión inicial del Taurus T3 Max. Pero el adagio de que una carrera nunca termina hasta que se cruza la línea de meta resultó cierto una vez y de la forma más impredecible. No le quedaban nada más que 174 kilómetros para suceder a su compatriota **Austin Jones** en el trono del Dakar, pero no contaba con un problema mecánico que se produjo a los siete kilómetros de iniciada la especial. Apoyado por su navegante **Kellon Walch** en el cubo derecho, consiguió volver a la pista, pero su ventaja se redujo a poco más de minuto y medio. Fue un duro peaje que se hizo más pesado a medida que avanzaba la carrera y que pronto se volvió a favor de **Gutiérrez**. "Nunca se sabe lo que puede pasar, así que seguí atacando hasta el final. No rendirme nunca es uno de mis valores", explicó la española. **Guthrie** intentó salvar el día, pero la transmisión de su Taurus decidió lo contrario. El estadounidense consiguió llegar a la meta más de media hora por detrás de su

rival y puede consolarse con el segundo escalón del podio final completado por **Rokas Baciūška**, que hace un año perdió el Dakar en circunstancias similares en un SSV. Gutiérrez se convierte en la segunda mujer en ganar un título en el Dakar después de **Jutta Kleinschmidt**, que se impuso en coches de alta cilindrada en 2001.

#### **SSV: XAVIER DE SOULTRAIT LLEGA A LA META**

**Xavier de Soultrait** y su copiloto **Martin Bonnet** ya pueden tomarse un respiro porque han conseguido aguantar hasta el final. Sin embargo, los dos franceses han pasado calor en su Polaris. Para este Dakar, la fábrica americana se esforzó al máximo y desarrolló un RZR PRO R más ligero, más afilado y con mejores prestaciones. La receta funcionó a las mil maravillas desde el principio, ya que el equipo Sébastien Loeb Racing (SLR) ganó el prólogo, dando un anticipo de lo que estaba por venir. **Xavier de Soultrait**, regular y constante, también aprovechó los altibajos de algunos de sus rivales, como **Gerard Farrés**, para abrirse paso hasta la cima de la clasificación, que alcanzó en la tarde de la séptima etapa. Con tres victorias en su haber, João Ferreira intentó jugar al despiste, pero el portugués perdió más de una hora al final de la novena etapa. **Sara Price** y **Jérôme de Sadeleer**, ganadores de las etapas 10 y 11 respectivamente, se encontraron entonces entre los aspirantes. Penalizado tras la etapa 10, Xavier de Soultrait solamente tenía una ventaja de algo más de diez minutos sobre la estadounidense, que se autoexcluyó de la lucha por el título al día siguiente al perder más de una hora. **Jérôme de Sadeleer** estuvo a punto de cumplir su misión, acercándose a tres minutos cuando faltaban 174 kilómetros para la meta. Pero, como un viejo veterano del Dakar, **Xavier de Soultrait** aguantó. No perdió de vista a su rival suizo y no perdió nada más que unos veinte segundos en la general. Se embolsa así su primer título del Dakar. **Florent Vayssade**, compañero de equipo de **Xavier de Soultrait**, se impuso en la última especial, completando así una cosecha ya de por sí abundante para el equipo Polaris. Fue una apuesta exitosa para Polaris, que pone fin a un reinado casi indiscutible de los Can-Am.

#### **CLASSIC: CARLOS SANTAOLALA, EL OTRO MATADOR**

La cuarta edición del Dakar Classic es para un español llamado **Carlos**. No **Sainz**, sino **Santaolalla**. Un competidor feroz como 'el Matador' que lleva tres ediciones persiguiendo la victoria. Sexto en 2022 y segundo el año pasado, este año, el otro Carlos dominó con la cabeza y las alas de su Toyota HDJ 80 una edición que pasará a la historia como una de las más disputadas desde su creación. Desafiado por **Ondřej Klymčiw** en la primera semana, otro habitual de los puestos de honor como **Carlos**, fue entonces **Lorenzo Traglio** quien se mostró como una amenaza, hasta el punto de volver a situarse a un punto de diferencia a falta de dos jornadas. Tanto el Škoda del checo como el Nissan Pathfinder del italiano sufrieron pequeños problemas mecánicos. Es un detalle que no se puede perdonar cuando te enfrentas a un '80'. **Carlos Santaolalla** y **Jan Rosa I Vinas** ganan en Yanbu. Hasta ahora, ningún defensor del título ha logrado revalidarlo en el Dakar Classic. Los españoles tienen perfil de coleccionistas, como su modelo madrileño. ¡Nos vemos en 2025!

[Acceder a la media area.](#) / Fotos para uso editorial exclusivamente.

Mas informaciones: [www.dakar.com](http://www.dakar.com)

**CONTACTO DE PRENSA** : [pressedakar@aso.fr](mailto:pressedakar@aso.fr)