

AIUla, el 4 de enero de 2024

D-1: LA LLAMADA DEL DESIERTO

Puntos destacados:

- *En vísperas del inicio de la 46ª edición, los pilotos y equipos han completado el circuito de verificaciones técnicas y administrativas, requisito previo esencial para su inclusión en la lista oficial de salida, cuyas cifras exactas se revelarán esta misma tarde.*
- *El vigente campeón Nasser Al Attiyah, con dos victorias seguidas, competirá por primera vez al volante de un Hunter BRX, con Sébastien Loeb como compañero de equipo. Ambos se presentan más bien como aliados que rivales. Por su parte, Guerlain Chicherit, que ha sido en el pasado compañero de los dos favoritos, se alza ahora como su gran rival al volante de la última versión del Toyota Hilux, que destaca por su fiabilidad. Precisamente eso es lo que necesitará Audi, si Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz y Mattias Ekström desean participar en la pugna por la victoria.*
- *La cuestión de la rivalidad interna también se plantea en KTM, puesto que Toby Price ofrece una mayor regularidad que el ganador de 2023, Kevin Benavides, que acaba de recuperarse de una lesión, así como en Honda, que cuenta con seis aspirantes al título. Todos los pilotos y copilotos pasarán a la acción en el prólogo de 27 km previsto el viernes, pero antes están invitados a ofrecer un espectáculo en una ceremonia de bienvenida organizada por la Royal Commission de AIUla. En el centro de un espectáculo con cantos y danzas folclóricas, acrobacias BMX, un show de luz y sonido y varios DJs, desfilarán en esta ocasión a pie por el gran escenario del "Start Camp".*

AL ATTIYAH-LOEB: ¿UNA SILLA PARA DOS?

Nasser Al Attiyah y **Sébastien Loeb**, rivales directos en las últimas ediciones del Dakar en las que el francés acabó segundo por detrás del qatarí, por primera vez forman parte del mismo equipo, Prodrive. Se dice que no cantan dos gallos en un gallinero, pero el pentacampeón del Dakar no está de acuerdo con el dicho: *"Dos grandes pilotos en el mismo equipo no siempre es fácil, pero **Seb** y yo nos llevamos muy bien. Tenemos una relación muy transparente y cada uno de nosotros es libre de ganar, pero también será muy importante que nos ayudemos mutuamente. Si lidera la carrera, yo le ayudaré si es necesario y viceversa. No se trata solo de este Dakar, seremos un equipo hasta 2027, así que es importante cooperar. **Seb** también está contento de que yo esté aquí, ¡porque para tener un buen equipo se necesitan al menos dos buenos pilotos!".* **Mathieu Baumel**, copiloto y cómplice esencial del qatarí, explica las ventajas de esta colaboración: *"Este periodo de transición nos llevará disfrutar de tres años buenos con Dacia. La idea es empezar a trabajar juntos con los ingenieros, los mecánicos y también con nuestros compañeros de equipo. Esto nos permitirá trabajar de forma diferente. En lugar de arriesgarnos solos durante quince días de carrera, podremos compartir el trabajo. Para **Nasser** y para mí es un verdadero cambio, porque en Toyota siempre hemos estado solos. No teníamos compañeros de equipo capaces de tomar las riendas de la carrera un día para tirar de nosotros. Teníamos que conducir rápido, tener una buena estrategia, superar los problemas y no resultaba fácil gestionarlo todo".*

¡HA REGRESADO BARREDA!

“Bang Bang”, que ostenta el récord de victorias de etapa en el Dakar, lució el año pasado el eslogan “*last shot*” (¡última oportunidad!) en su casco. Eso fue con una Honda, al margen del equipo HRC. Aunque se estrelló en la 9ª etapa y acabó con las vértebras afectadas, conseguía antes aumentar su contador de etapas a 29. El español vuelve ahora por sorpresa por segunda vez, esta vez con Hero MotoSports, donde el número 88 se reencuentra con **Wolfgang Fischer**, el mánager que le reclutó en 2012 y que posteriormente pasó a Honda. Además de encargarse de entrenar a los pilotos del equipo indio, a **Joan Barreda** se le encomendó también el desarrollo de la moto. El coleccionista de *scratches* no ha regresado del Dakar “*con las manos vacías*” desde 2012, pero se sigue mostrando prudente en lo que respecta a sus ambiciones: “*Me siento bien, pero todavía tengo alguna duda después de un año sin competir y sobre todo por la cantidad de días que me esperan con la moto. Mi fortaleza mental sigue siendo la misma, pero habrá que ver cuál es mi posición después del primer día. Hace mes y medio empecé a sentir de nuevo dolor en las vértebras, así que espero poder aguantarlo*”.

DARSE UN RESPIRO

David Castera señala dos días que se verán marcados por las piedras. En la etapa 1 de pasado mañana, cuando se salga de AIUla rumbo a El Henakiyah, se presentarán “*150 km de rocas en mitad de la especial, que podrían empezar a causar estragos*”. Y la etapa 11, el 18 de enero, de regreso a AIUla, donde la carrera pasará por el tramo de la etapa 2 del Dakar 2023. ¡Una fecha aciaga por las piedras para Prodrive! Faltos de ruedas de repuesto tras varios pinchazos, **Sébastien Loeb** y **Guerlain Chicherit** perdieron casi una hora y media, el primero, y más de tres horas y media, el segundo. Los pinchazos son un problema importante en algunas jornadas del Dakar, por lo que conviene contar con el “*respaldo*” de los compañeros de equipo, única forma de poder acceder a una rueda de recambio en condiciones. En este sentido, los trece Hilux que lucen los colores de Toyota Gazoo Racing y Overdrive Racing contarán con una clara ventaja sobre los tres Audi. Prodrive puede afrontar la prueba este año con mayor tranquilidad, ya que son siete los Hunter en la carrera en esta ocasión, frente a los cuatro de 2023. Sin embargo, como señala **Sébastien Loeb**, “*nada garantiza que vayan a parar*”, sobre todo en la primera etapa, en la que aún no se ha establecido ninguna jerarquía. Por otra parte, se debe tener en cuenta un nuevo factor. Desde el Rallye du Maroc, todos los equipos oficiales mencionados están equipados con el nuevo BF Goodrich KDR 3, más polivalente que su predecesor y, sobre todo, con un flanco reforzado especialmente desarrollado para limitar los pinchazos. El pasado mes de octubre, Loeb nos confió que “*se había dado un paso importante*”. Dentro de 48 horas, podremos extraer balance de la situación, cuando se atravesase el tramo inédito en la prueba de rocas volcánicas que esperan la llegada de la carrera desde hace miles de años.

GUERLAIN CHICHERIT: “UNA BUENA BAZA”

Guerlain Chicherit, 10º en el Dakar 2023 con el Prodrive Hunter con el que ganó dos etapas, se presentaba este año con un Hilux con el que tuvo ocasión de familiarizarse en el Rallye du Maroc. Sin embargo, en el Dakar, el francés tomará la salida con la nueva versión EVO+, al igual que su cocapitán **Yazeed Al Rajhi**: “*Estuvimos a punto de formar parte del mismo equipo en 2010, cuando tenía el Hummer y buscaba un compañero de equipo. En aquel momento yo no conseguí el presupuesto, pero me llevo muy bien con él. Se nos presenta una muy buena oportunidad porque nuestros Hilux son fiables y rápidos. Los tres Audi van muy rápido con tres grandes pilotos, pero ¿su fiabilidad está a la altura de la de los Toyota? Los coches Prodrive de **Seb** y **Nasser** también irán muy rápido. Estoy muy familiarizado con este coche. Ha tenido algunos problemas menores iniciales, que a veces pueden persistir. Sin embargo, tenemos una buena baza, aunque veo dos inconvenientes. El primero es que voy a descubrir la evolución del coche y probablemente supondrá cambios importantes para la conducción. Necesitaré algunos kilómetros para adaptarme. La otra es que, aunque el EVO+ parece*

haber recorrido muchos kilómetros en Sudáfrica, aún no ha disputado muchas carreras. Habría estado bien haberlo probado en Marruecos antes de llegar a Arabia Saudí”.

PRICE NO OFRECE REBAJAS

*“2023 fue una buena temporada, pero fallé algunas veces”. Se quedó exactamente a 43 segundos de ganar el Dakar 2023 (lo nunca visto) contra **Kevin Benavides** y 4 a puntitos en el W2RC de superar a su hermano, **Luciano Benavides**. Así que **Toby Price** empezará su 10º Dakar con el número 2. A la sombra de los dos pilotos del año, el dos veces campeón (2016 y 2019) sigue gozando de gran popularidad en AIUla. “Después del Dakar, con un resultado difícil de digerir, un problema mecánico me impidió ganar el W2RC”, explica el australiano. “El deporte del motor es así. Pero tengo confianza. Gané el Rallye du Maroc y espero volver a poner las cosas en su sitio, es decir, pasar del número 2 al número 1”. Price luce el mismo color naranja de KTM que el mayor de los Benavides, que no puede presumir de la misma regularidad. El ganador del Dakar 2023 se fracturó el fémur unas semanas después de su coronación y no pudo participar en la 2ª prueba del W2RC en Abu Dabi. Tras el Sonora Rally, una nueva fractura, esta vez de muñeca, le impidió competir en las dos pruebas restantes. Y el 3 de diciembre, durante los entrenamientos previos al Dakar con su equipo, se fisuró el peroné. Sin embargo, estas lesiones no hicieron mella en el ánimo de **Kevin**. Entre tanto se ha convertido en el mejor analista del progreso de su hermano **Luciano**. “Me torcí la pierna en una curva y me fisuré el peroné”, comenta el desafortunado vigente campeón. “Me operaron y empecé una nueva carrera para poder llegar hasta aquí, a la salida. En general, estoy en buena forma: la pierna no está tan mal y me tranquilizaron las pruebas con la moto en el shakedown. Pero no estoy en una situación óptima para comenzar. Me he encontrado con muchas adversidades en 2023. Cada vez he aprendido algo nuevo sobre mí mismo y me tomo el Dakar como una oportunidad para poner fin a la mala suerte. **Luciano**, por su parte, ha aprovechado este año para mejorar en fuerza mental, porque para ganar no basta con ir rápido.”*

EL REGRESO DE "NANI" Y EL ARRANQUE DE FORD

Joan “Nani” Roma, ganador del Dakar 2004 en motos y luego en 2014 en coches, celebrará mañana el 10º y el 20º aniversario de sus éxitos iniciando el prólogo al volante del Ford M-Sport Ranger. Se trata de un pick-up que ha venido a Arabia Saudí a tantear el terreno y que abre el capítulo de la aventura de la marca estadounidense en el Dakar, así como el de la nueva vida de **Nani**: “El hecho de volver con un equipo como Ford M-Sport ya es una gran victoria personal y todo lo que venga después será un plus. Normalmente, después de un cáncer como el que tuve, acaba tu carrera deportiva. En marzo de 2022, pregunté cuánto tiempo me quedaba de vida y el médico me dijo que existían soluciones que ofrecían un 80 a un 90% de posibilidades de superarlo. Se trataba de un discurso completamente nuevo para un deportista. Antes, cuando me lesionaba, se trataba de ver cuánto tardaría en volver a competir, pero ahora hablábamos de salvarme la vida. Lo afronté como si me preparara para una carrera. Entender la enfermedad, hablar con profesionales sobre los efectos secundarios para estar preparado, todo eso me ayudó mucho a ver y aceptar la enfermedad. La quimioterapia a la que me sometí fue lo más duro que he vivido jamás, pero cada día que sufría, el objetivo de volver a subirme a un coche me daba fuerzas. En Ford sabían que luchaba contra la enfermedad y se limitaron a preguntarme si creía que estaría preparado para septiembre y las primeras pruebas. En un mundo competitivo como el nuestro, una actitud así resulta excepcional. Lo que me interesaba era el proyecto de construir un coche de última generación. Ford ha optado de forma inteligente por venir a ver la complejidad del rally raid este año en el Dakar. Hoy voy al máximo de lo que nos permite el coche. No espero nada más, pero en el Rally de Marruecos nos llevó hasta el podio”.

CRONO DE 48 HORAS: MODO DE EMPLEO

Para concluir la primera semana de la carrera, se ha inventado un formato de etapa de dos días para ofrecer a los pilotos una experiencia única en el corazón del Empty Quarter. Con Shubaytah como punto de partida, se han trazado dos recorridos de especial diferentes para las motos/quads y los coches/camiones: los primeros deberán completar 620 km en dos días y los segundos, 570 km. Para los inscritos FIM, se aplicará una condición especial a los pilotos Rally GP: saldrán en el orden inverso al de la clasificación en la etapa de la jornada anterior. En este vasto desierto de dunas, se han instalado siete vivacs minimalistas repartidos en seis puntos geográficos para recibir a los pilotos. Los competidores estarán obligados a detenerse en cuanto lleguen a uno de ellos cuando den las 16:00, la hora máxima fijada. Una vez allí, a cada piloto se le proporcionarán 6 litros de agua, una tienda de campaña, una esterilla, un edredón y una ración de supervivencia. Estas “áreas de descanso” también se encontrarán totalmente aisladas, sin conexión ni red telefónica: ¡los pilotos a la cabeza de la carrera apenas tendrán opciones para conocer el resultado de sus rivales! A la mañana siguiente, se dará la salida a los participantes al amanecer en intervalos de un minuto, según el orden de llegada al lugar. Otra pequeña novedad: como todas las categorías comparten los mismos puntos de salida, las motos y los coches comenzarán la especial alternándose, con una separación de 30 segundos entre ellos. A los pilotos más avanzados es posible que solo les quede por recorrer un centenar de kilómetros. Las bonificaciones concedidas a los que abran la carrera en motos aumentarán a 1,5 segundos/km, con el fin de reducir la ventaja que podría obtener el día anterior un piloto tentado de frenar para entrar en el área de descanso en segunda posición y no a la cabeza, por ejemplo. Cuando hayan regresado a Shubaytah, los mejores pilotos podrán, al fin, estar pendientes de la llegada de sus rivales y descubrir el alcance de su buena o mala jugada de cara a la clasificación general. Un avión les estará esperando para llevarlos a Riad, ¡donde les aguarda un bien merecido descanso!

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

Mas informaciones: www.dakar.com

CONTACTO DE PRENSA : pressedakar@aso.fr