

AlUla, el 3 de enero de 2024

D-2: LA HISTORIA EMPIEZA EN ALULA

Puntos destacados:

- *Los pilotos y equipos del Dakar 2024 se han reunido a las puertas de la ciudad milenaria de AlUla en un amplio "Start Camp" y se preparan para tomar la salida de un prólogo de 29 kilómetros el viernes 5 de enero, antes de abordar un recorrido exigente, según anunció el director de la prueba, David Castera, desde los primeros días de carrera. Una característica que sin duda habría seducido al tres veces ganador René Metge (1981-84-86), fallecido hoy a la edad de 82 años.*
- *Entre los últimos preparativos antes de la gran explicación en el desierto, los equipos y los vehículos pasan por el ritual de dos días de verificaciones técnicas y administrativas. El prometedor Mason Klein no ha podido hacerlo por el momento, ya que su moto sigue bloqueada en la aduana tras su viaje desde China.*
- *Con motivo del lanzamiento de la temporada 2024 del Campeonato del Mundo W2RC, que tiene a Rebellion como socio y cronometrador oficial, se presentaron en rueda de prensa los favoritos a los distintos títulos. En coches, se perfila un nuevo duelo entre Nasser Al Attiyah y Sébastien Loeb.*

Los aspirantes al título de la 46ª edición del Dakar en todas las categorías han sido invitados a mostrar sus ambiciones para los duelos que tendrán lugar durante dos semanas en Arabia Saudí. La foto de familia muestra la irrupción de una nueva generación de campeones, con jóvenes talentos en clara progresión, como Eryk Goczał (Challenger) y Seth Quintero (Ultimate).

DAVID CASTERA: "ALGUNOS DIRÁN QUE LA CARRERA EMPIEZA DEMASIADO FUERTE".

Los pilotos y equipos ya están avisados: según **David Castera**, el Dakar 2024 será "la edición más difícil de Arabia Saudí". Y no se trata de un eslogan, ya que el director de la carrera describe tres momentos especialmente exigentes que pondrán a prueba a los pilotos y a las máquinas. La primera dificultad llegará al día siguiente del prólogo: "Los tres primeros días serán auténticas especiales del Dakar, no habrá tiempos muertos. Quiero ser muy claro con los competidores, quiero que sepan adónde van. Algunos dirán que la carrera empieza demasiado fuerte, cosa que nunca puede convenir a todo el mundo". Tras esta secuencia de alta intensidad, los pilotos tendrán que recuperar rápidamente el ritmo antes del duro e inédito final de la primera semana en el Empty Quarter. "Recorrer 600 km por las dunas en dos días es algo que quizás no haya ocurrido nunca en la historia del Dakar. Los mejores pilotos de motos rodarán durante casi ocho horas a todo gas, algo a lo que no están acostumbrados. En términos de concentración, energía y fuerza física, es muy exigente. En coches, espero que los líderes también lo pasen mal. Me parecería genial que ellos también tuvieran que luchar un poco". Pero incluso después de superar esta temible fase, el plan urdido por **Castera** presenta un final de rally de lo más caliente: "La etapa 11 se disputará en el mismo terreno que la etapa 2 del año pasado, en la cual los coches sufrieron muchos pinchazos. Es algo totalmente deliberado. El año pasado esa segunda etapa fue demasiado selectiva, pero en esta ocasión puede dar pie a algunos cambios de guion, lo que tiene sentido al final del rally. ¡Me apetecía que pasaran cosas antes de la meta final!"

MASON KLEIN EN MODO CONTRARRELOJ

Mason Klein, el fenómeno del Dakar 2022, 9º y mejor *rookie* en su primera participación, vive un inicio de Dakar a imagen y semejanza de su temporada 2023: caótico. Después de retirarse tras una caída en enero de 2023, el americano se pasó el año buscando un manillar. Fue en vano. Su victoria en el Rally do Sertoos en Brasil no allanó el terreno para sus planes. A la vuelta del verano, **Mason** pensaba participar en su 3er Dakar en Original by Motul, en plan privado... cuando el fabricante chino Kove le ofreció un manillar. No oficial, sino dentro de su propia estructura KORR, para Klein Off Road Racing. Pero este plan de última hora no ha funcionado como estaba previsto. La moto de **Mason** no está en el vivac, sigue en Dubai, donde fue retenida en la aduana. Una furgoneta ha salido del vivac esta mañana con destino a los Emiratos, ¡tan cerca pero tan lejos! La primera carrera contrarreloj ha comenzado, y Mason es un mero espectador. Tiene tres opciones: que su moto llegue antes de que se cierre la inspección técnica mañana por la tarde, lo que sería el escenario ideal. Conseguir una Kove oficial, de antigua generación, que él no conoce. Sería como una amputación propuesta por el constructor chino, algo que el americano rechaza. O bien encontrar una KTM en el vivac y tomar la salida a toda prisa con su antigua máquina. El plan B. "Hemos pasado muchas horas preparando la moto, que es de última generación y que aún no se ha estrenado. El motor, el chasis, todo es nuevo. Unas cien horas en total durante dos o tres semanas. He apretado cada tornillo, he engrasado todo, todo lo hicimos mi padre y yo, así que todo está listo para la salida. Estoy muy satisfecho con las suspensiones Showa que me preparó mi amigo. La moto es genial, estoy muy contento con su potencia, es super buena. Pero se quedó atascada en la aduana de Dubai. No quiero correr en otra moto que no sea esta. Tal vez empiece con una KTM, ¿quién sabe? Estoy aquí, todo está pagado, sólo necesito una moto. Me gustaría pilotar mi Kove, la que he preparado para ser competitivo y que conozco bien. Acabar la carrera no es mi objetivo, he venido aquí para obtener un resultado, es lo que me gusta. Mentalmente es difícil. Esperaba mi moto para el 1 de enero, pero hoy es día 3 y la fecha límite es el 4 de enero. Espero que consigamos traerla a tiempo. Me siento muy a gusto con esa moto, sé que sería más rápido con la Kove, pero es muy frustrante."

RENÉ METGE, LA PASIÓN

Esta tarde, el vivac de AIUla ha recibido súbitamente el anuncio del fallecimiento a los 82 años de **René Metge**, uno de los pilotos que dejó su impronta en el Dakar en la época de los pioneros, ganándolo tres veces (1981-84-86) antes de convertirse en su director (1987-88) y de diseñar numerosas aventuras que hicieron viajar a los apasionados del rally raid, como la París-Moscú-Pekín (1992) o la Transoriental (2008). La imagen de **René Metge** está vinculada a la saga Porsche, pero David Castera recuerda la figura del organizador: "Le recuerdo como un artista, una persona apasionada que quería transmitir su pasión. Participé en mi primer gran rally con él en 1992, el París-Pekín. Era capaz de llevar a la gente a lugares donde nadie iba. Fue claramente una fuente de inspiración para mí". **Metge** siguió transmitiendo su vocación en el Dakar llevando a **Johnny Hallyday** por las pistas y las dunas de África (2002), así como al periodista **Bernard Chevalier** y a todos los lectores de L'Equipe (2004-06) y en su última participación, al piloto **Yvan Müller**, entonces especialista en carreras sobre hielo (2007). Pero su legado sigue muy presente en el Dakar 2024, ya que dos equipos del Dakar Classic han optado por inscribirse con dos réplicas del Porsche 959 de 1986, a saber, los defensores del título Juan Morera-Lidia Ruba y el dúo francés **Frédéric Larre-Jérémy Athimonn**. Los equipos del Dakar dan el pésame a su hija **Elodie**, a quien también confió el papel de copiloto en 2003, y a todos sus allegados.

TOYOTA APUESTA (TAMBIÉN) POR LA JUVENTUD

En el cuadro formado por Overdrive Racing y Toyota Gazoo Racing, no faltan pilotos experimentados capaces de ganar tras dos semanas de carrera, como **Giniel de Villiers**, **Yazeed Al Rajhi** o **Guerlain Chicherit**, dispuestos a pelear por el título. Pero queda claro que existe un verdadero deseo de prepararse para el futuro, ya que Hilux estará en manos de tres pilotos menores de 24 años, decididos a dejar su huella a corto o medio plazo entre los pilotos que contarán en la disciplina. **Juan Cruz Yacopini** disputa ya su cuarto Dakar, pero esta vez se presenta con una excelente referencia, ya que el año pasado terminó 3º en el W2RC. El argentino habla casi con la voz de la sabiduría, tras haber terminado 7º en la última edición: "Conozco mejor mi potencial después de una temporada en W2RC que me ha permitido ganar confianza y velocidad. Va a haber muchas dunas y eso me gusta, así que debería jugar a mi favor frente a aquellos que no las conocen". En realidad, no se puede llamar novato a **Seth Quintero**, porque a sus 21 años, tiene casi tantas etapas del Dakar a sus espaldas (20 en 3 ediciones) como velas en su tarta de cumpleaños. Insuperable en la categoría T3, en la que culminó su aprendizaje con el título del W2RC, el estadounidense no se toma a la ligera su ingreso en la categoría reina: "Soy nuevo en el mundo del T1+, en el que nunca he competido. Mi sueño sería ganar el rally, pero hay que ser realistas, y llegar a la meta es el objetivo. Creo que hemos demostrado nuestra velocidad contra **Nasser Al Attiyah** en la baja Dubai, algo que fue increíble. Si podemos repetirlo, veremos lo que ocurrirá en la segunda semana. El benjamín de la escudería acaba de cumplir la edad mínima para inscribirse como piloto: **Saood Variawa** es sin duda el piloto más joven a los mandos de un coche puntero. Hijo de **Shameer Variawa**, que participó dos veces en el Dakar y que actualmente dirige la empresa que desarrolla el Hilux T1+, Saood se ha curtido en el circuito, pero ya ha subido al podio de una prueba del campeonato sudafricano de todoterreno en compañía de **De Villiers** y **Lategan**: "El regalo que me ha hecho mi padre es un sueño hecho realidad. Cumplir 18 años y estar en un equipo oficial es una locura. Soy super joven y mi experiencia de sólo siete meses en un coche de rally raid no me hace sentir ninguna presión. Es la mejor manera de empezar en el Dakar.

BONIFICACIONES: NUEVAS REGLAS

Para la carrera de motos, desde la última edición se ha adoptado un sistema de bonificaciones con el fin de reducir la desventaja del piloto que sale primero en la especial, es decir, el ganador de la etapa del día anterior. Cuando un piloto sale en posición de abridor, se ve obligado a navegar sin una huella que le ayude y, por lo general, pierde terreno con respecto a sus perseguidores. Inicialmente, la compensación cronométrica se concedía por tramos a los tres primeros pilotos, con un máximo de 1,5 segundos por kilómetro en las distancias recorridas. Este año, la bonificación se concederá al primero, y potencialmente a todo el grupo con el que rueda si se cronometran a menos de 15". El baremo corresponderá a 1"/km y se aplicará a todos los miembros del grupo, siempre por tramos, pero sobre la práctica totalidad de la distancia de todas las especiales. Esta medida, que ya tuvo una buena acogida, es ahora aplaudida por los pilotos por su adaptación, como explica **Adrien Van Beveren**, uno de los principales interesados: "Durante la temporada de W2RC, me di cuenta de que no se adaptaba a todos los recorridos, las bonificaciones son especialmente útiles cuando se corre fuera de pista. Creo que es una buena idea rebajar la recompensa de las bonificaciones y también me parece perfecto dárselas sólo al primer piloto y a los que le acompañan. En términos de seguridad, puede evitar que los pilotos asuman riesgos excesivos por querer ser el primero. Y en línea con esa intención, esta norma nos anima a ayudarnos mutuamente en la navegación, ¡sin necesariamente tener que pelearnos!

UNA NUEVA HONDA PARA VOLVER A GANAR

De regreso al Dakar en 2013 tras 24 años de ausencia, Honda pasó una primera edición recopilando datos antes de presentar la primera CRF 450 Rally desarrollada por el HRC en el Dakar 2014. Diez años después, la segunda generación, todavía 100% de fábrica, equipa a los oficiales Monster Energy Honda, a excepción de **Tosha Schareina**, el recién llegado del grupo. **Pablo Quintanilla**, que ha participado en el desarrollo desde el inicio del proyecto, describe la moto como "más ligera, más manejable, con más par y potencia, que permite dedicar menos esfuerzo a los tramos técnicos y a las dunas". Un resultado conseguido, como KTM desde el Dakar 2022 con la última evolución de su Factory, en detrimento de la estabilidad. ¿Podrán **Ricky Brabec** y **Kevin Benavides** reeditar sus victorias de 2020 y 2021? Este es el deseo de Honda, doble campeón del mundo de constructores en el Dakar y el W2RC desde 2022.

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

Mas informaciones: www.dakar.com

CONTACTO DE PRENSA : pressedakar@aso.fr