

Sea Camp, el 29 de diciembre 2022

DAKAR 2023: D-2: EL CAMPAMENTO DE LAS AMBICIONES

Puntos destacados:

- A falta de dos días para el prólogo de la 45ª edición del Dakar, la 4ª en territorio saudí, los pilotos y equipos inscritos en el rally han sido convocados en un marco inédito: el Sea Camp instalado a orillas del Mar Rojo, que no solo sirve de escenario para las verificaciones, sino que ofrece también una inmersión inmediata en la atmósfera del rally.
- A la hora de presentar sus vehículos, los favoritos de la categoría de coches evitan pronunciarse sobre las opciones de unos y otros ahora que los vehículos están sujetos a una nueva normativa de equivalencia de tecnologías. ¿Podrán los Audi de motorización eléctrica de Peterhansel, Sainz y Ekström plantar cara a los Toyota T1+ de Al Attiyah, Al Rajhi y De Villiers?
- En la categoría T4 del Dakar encontramos al piloto más joven de la presente edición. Se trata de Eryk Goczał, que acaba de alcanzar la mayoría de edad y que a juzgar por los comentarios de su padre y tío, viejos conocidos de los puestos de honor, podría incluso pelear por las posiciones más codiciadas de la tabla.

EL SEA CAMP, EN MODO AVENTURERO

Un pueblo no identificado en los planos topográficos existentes hasta la fecha ha hecho su aparición a orillas del Mar Rojo. Su población ronda los 3.000 habitantes y está integrada de amantes de los espacios abiertos, los descubrimientos y el motor. Instalado con la agilidad y eficacia propias del Dakar, el Sea Camp se adapta al temperamento de sus pilotos y equipos, privilegiando tanto las zonas comunes y de ocio como la realización de los últimos preparativos antes de la salida. Este vivac XXL ha conquistado al conjunto de los competidores, empezando por el tricampeón de la prueba Carlos Sainz, que se declaraba feliz de encontrarse en el ambiente semivacacional del vivac antes de ponerse manos a la obra (o más bien al volante): "No echo en falta los hoteles, estoy comodísimo en mi caravana. Es fantástico no tener que desplazarse apenas. Aquí todo queda a mano y se respira ya el ambiente del rally". Su futuro rival Nasser Al Attiyah, trotamundos y coleccionista de victorias durante todo el año, se ha regalado un miniperiplo antes de su paso por el Sea Camp, haciendo gala de esa mentalidad relajada que adopta cuando no está compitiendo: "Salí de Doha hace diez días, justo después de la final del mundial de fútbol, y he rodado sin forzar haciendo pequeñas etapas". Una suerte de recompensa previa al esfuerzo...

AUDI, ¿LISTO PARA BRILLAR?

Entre un partido de voleibol y una carrera de 4x4 teledirigidos en el minicircuito habilitado en la plaza principal del Sea Camp, las conversaciones de los aficionados abordan con frecuencia los pronósticos sobre quién se proclamará vencedor en la categoría de coches. Y tras el prometedor inicio de los Audi el pasado enero, son muchos los que apuestan por ellos como futuros ganadores. Uno de los principales interesados, Stéphane Peterhansel, no tiene reparos en ocultar sus ambiciones si bien rechaza educadamente la etiqueta de favorito: "Es el segundo año, hemos revisado todo lo que planteó problemas el año pasado. Creo que tenemos opciones pero de ahí a ganar hay un mundo... La pelea va a estar reñida". Además de Monsieur Dakar y sus 14 títulos (8 en coches), la marca alemana confía también en Carlos Sainz para aupar uno de sus RS Q e-tron E2 al podio. El campeón español asume con seriedad esta responsabilidad al tiempo que espera a ver qué impone la realidad sobre el terreno: "En el Dakar nunca sabes lo que va a pasar. Lo que está claro es que venimos mejor preparados que el año pasado y que veremos la competitividad del coche desde los primeros días. Hemos hecho tests de la nueva normativa de potencia en el Rallye du Maroc, y ahora toca ver cómo les afecta a nuestros rivales". El Matador apunta a las nuevas normas de la FIA en materia de equivalencia de tecnologías, cuyos efectos no podrán verse hasta transcurridas varias etapas.

TOYOTA AL SERVICIO

El clan Toyota hará los honores cuando se dé el pistoletazo de salida del 45º Dakar. Recordemos que los Hilux fueron 1º, 3º y 5º en Jeddah con Al Attiyah, Al Rajhi y De Villiers al volante. El trío ha anunciado una estrategia de inicio de carrera prudente. "Nos sigue resultando extraño perder potencia en el coche, pero lo importante es que la carrera sea justa", apunta Nasser Al Attiyah. "Ganar el Dakar 2022 y el W2RC nos ha dado más confianza para este Dakar. Debemos firmar un buen resultado en el prólogo para salir en una buena posición en la primera etapa. Creo que las etapas 2 y 3 serán importantes porque es fácil cometer un error de navegación. Recordemos el Dakar del año pasado, donde ocurrió eso mismo el primer día de carrera. Habrá que saber gestionar con inteligencia los primeros días para después pisar fuerte si fuera necesario. Esto mismo es lo que opina Giniel de Villiers, para quien será su 20ª participación (19 de ellas terminadas en el Top 10, ¡ahí es nada!): "La nueva normativa nos hace perder potencia y no sabemos bien dónde nos posicionamos respecto de los demás. Lo veremos con mayor claridad trascurridos unos días. Me tranquiliza pensar que tenemos un buen coche y que estamos en condiciones

de dar guerra". Si bien la equidad técnica forma parte de las expectativas de los pilotos de Toyota, Yazeed Al Rajhi prevé una equidad total en la parte final de la carrera, también para él, piloto local de la prueba. "El Empty Quarter será un descubrimiento para mí igual que para el resto. Como su propio nombre indica, es una parte vacía del país donde nadie sabe qué puede pasar. Habrá muchas dunas, y muy grandes, y las dunas son como el mar, no son amigas de nadie."

EN LA FAMILIA GOCZAI... ERYK

No era un bluff. Desde hace unos años, los hermanos Marek y Michał Goczał anunciaban la llegada inminente del joven Eryk a la parrilla de salida del Dakar. Y, mientras papá y el tío encadenaban victorias de especiales (8 especiales lograron los hermanos en 2022 en T4), el hijo esperaba con paciencia su turno. Hoy, los historiadores más avezados del Dakar no encuentran rastro de ningún otro piloto más joven en el Dakar, siendo este rubio oriundo de Cracovia que celebró sus 18 primaveras hace menos de dos meses el más jovencito de los pilotos. Pese a su edad, este chaval se presenta con una madurez que contrasta con su estado civil: "entre mi padre y mi tío, siempre había oído hablar del Dakar. Todos soñábamos con el rally. Con cuatro años tenía una hucha en la que metía todas las monedas que me daban porque era ya consciente de que participar costaba mucho dinero. Y ahora he hecho todo lo que estaba en mi mano para prepararme de la mejor forma posible para este momento. Ya estuve en el rally los dos últimos años, observándolo absolutamente todo, para no tener sorpresas hoy.". Además de la motivación, resulta que este jovencito tiene lo que hay que tener porque con solo 15 años se hizo con el campeonato nacional de "drift", alimentando las opciones de cumplir el sueño familiar de ver a los tres Goczał en el podio final. La idea no es descabellada, al menos no para Michał: "No sabemos cómo, pero lo cierto es que tiene un don tremendo, de hecho hasta le tomamos el pelo diciéndole que no le corre sangre sino gasolina por las venas. En su primera carrera en off-road hace dos semanas, en la Baja de Dubai, ocupamos los tres primeros puestos de la categoría... ¡con Eryk primero!" Un podio monocolor en el Dakar, he ahí el sueño de Marek Goczał padre: "Siempre me he dicho que el día que ocurriera, pondría fin a mi carrera".

KUBA SUBE EL TONO

¡Es la sorpresa del jefe! Sven Quandt lleva la batuta del programa Audi y ha desarrollado a hurtadillas la tercera generación de "su" Mini. Sebastian Halpern y Jakub Przygonski siguen luciendo los colores de X-raid Mini JCW pero van a estrenar una versión T1+ enviada a última hora en avión. El polaco, 6º en el último Dakar, entra en el baile de la categoría reina: "Me siento muy orgulloso de pilotar este prototipo. Hemos trabajado mucho en X-raid. El proyecto arrancó hace cinco o seis meses y hemos hecho pruebas hace solo unas semanas antes de que el coche llegara por avión. En el último Dakar, era muy difícil colocarse en primera línea de carrera con un buggy. Pero las cosas van a cambiar este año con la nueva normativa sobre equivalencia de tecnologías. El 4x4 resulta más fácil de pilotar en las dunas y los terrenos con baches. Me siento confiado aunque no dudo de que vayamos a toparnos con imprevistos en el camino, se trata de un proyecto a largo plazo".

CASALE, LA BAZA T3 DE YAMAHA

En paralelo al Evo2 de Audi y la 3ª generación de Mini, Sven Quandt tenía otro proyecto en marcha en 2022. Se trata del proyecto encargado por Yamaha que vimos bajo los mandos de Peterhansel en el Andalucía Rally el pasado mes de octubre. El nuevo prototipo X-raid Yamaha Supported Team desembarca en el Dakar con el triple ganador del Dakar en quads Ignacio Casale (2014-18-20) como punta de lanza. En 2019, el chileno ya dio el salto a un vehículo ligero, aunque sin éxito puesto que se vio abocado al abandono. En esta ocasión, hace las veces de líder del nuevo equipo oficial de Yamaha y no oculta sus ambiciones: "Estoy muy contento con esta nueva alianza con Yamaha, con quien me impuse en tres ocasiones en el Dakar en quads. Este año, me propusieron rodar en un prototipo muy competitivo con el que creo que podemos hacer grandes cosas. Subir al podio este primer año sería para mi equipo y para mí un buen resultado. Llevo tres años entrenando en mi propio SSV en Chile. En septiembre, pasé veinte días en Marruecos haciendo pruebas con el prototipo y acepté de inmediato la oferta de Yamaha".

BIENVENIDO AL CLUB

La tercera edición del Dakar Classic trae consigo dos nuevos desafíos. Se trata de dos competiciones dentro de la carrera reservadas a unos competidores un tanto especiales. El Iconic Classic Club reúne y recompensa a los vehículos que se han convertido ya en clásicos del Dakar gracias a su larga trayectoria. Es el caso de 15 vehículos de la lista de inscritos. Encontramos aquí algunos coches que participaron ya el año pasado, como el llamativo buggy Protruck del Team FJ (#701) de la pareja Galpin, que en su día fue pilotado por Bruno Saby, o el Pajero #727, que conserva los colores del mítico equipo Ralliart tal y como lo condujo Jean-Pierre Fontenay en tres ediciones del Dakar entre 1989 y 1993. Entre los nuevos, hay tres vehículos que atraen la mirada de los expertos. Uno de ellos es un ejemplar del vehículo militar Peugeot P4 (#731) que fue especialmente desarrollado por Peugeot Talbot Sport en 1988 para ofrecer una asistencia rápida en la pista a Ari Vatanen. Aún más cerca de los orígenes del Dakar y tras la estela de los Sunhill y otros Cotel, la pareja Barlerin apuesta por el buggy Strakit (#738), un prototipo francés que participó ya en el Dakar 1982 sin superar a Gao. Entre los mastodontes, además del DAF recién salido del taller De Rooy, destaca el Pegaso 7222 (#906), que luce los colores de los españoles de TH-Trucks que se subieron al podio en 1986 gracias a Salvador Canellas. Ganador de la categoría de camiones ligeros, solo se fabricaron cuatro unidades de este vehículo tan particular. Y la Authentic Codriver Challenge, la otra novedad de 2023, está reservada a los equipos cuyo copiloto decide navegar sin la ayuda de la tecnología moderna. Dos retos solo a la altura de los pilotos más puros... ¡y duros!

MOTOS: BONIFICACIONES PARA LOS ABRIDORES

Para contrarrestar el efecto yoyó que puede incitar a conductas antideportivas, irrumpe una nueva norma en este Dakar antes de su aplicación generalizada durante toda la temporada del W2RC 2023. Este fenómeno ya vivió su punto álgido en el Dakar 2022 cuando Sunderland y Walkner decidieron parar de forma voluntaria durante unos minutos en el tramo final de la 11ª especial para ahorrarse la ingrata tarea de abrir la pista el día siguiente, con motivo de la anteúltima etapa, que se antojaba decisiva para el desenlace.

David Castera: "La idea es recompensar a los motoristas encargados de abrir la pista. Daremos bonificaciones de tiempo a los tres pilotos que pasen más tiempo cada día abriendo la especial entre la salida y el primer repostaje. Esto se traduce, más concretamente, en que los primeros doscientos kilómetros de especial estarán salpicados de way points que se saldarán con recompensas de tiempo: 1,5 segundos por kilómetro recorrido entre dos puntos de bonificación al primero, 1 segundo al segundo y 0,5 segundos al tercero. De esta forma, si hay way points entre la salida y el kilómetro 20, el primer piloto en superar la barrera de los 20 km recibirá 30 segundos de bonificación ($20 \times 1,5'' = 30''$). Y así hasta el avituallamiento. La suma de las bonificaciones se deducirá de forma automática del crono del día de los pilotos en la meta. En la especial, se habilitarán entre diez y quince tramos bonificados, de manera que se podrá optar a 5 minutos de bonificación en el hipotético caso de que el piloto encargado de abrir pista conserve la cabeza de carrera hasta el repostaje ($200 \times 1,5'' = 300''$). Esta novedad se aplicará por primera vez en la etapa 3. Las etapas 1, 2 y 14 no se verán afectadas porque sus respectivos perfiles no se prestan a este tipo de empujoncito.

Joan Barreda, el plusmarquista en activo que atesora el mayor botín de victorias de especial (29), es por derecho propio una persona especialmente indicada para comentar este cambio: "Le planteé la idea de las bonificaciones a David Castera durante la presentación del calendario del W2RC 2022 hace cosa de un año. Yo estaba a favor de este sistema que ASO aplica ya en el Tour de Francia. Los abridores nos vemos excesivamente penalizados, especialmente desde que competimos en Arabia Saudí, donde el terreno es más abierto y arenoso (y recordemos que el año pasado fue peor a cuenta de la humedad del terreno). Para mí este cambio resulta de lo más oportuno. Aunque no se gane mucho tiempo, es suficiente para no salir más allá de la décima posición. Para los pilotos que como yo abrimos muchos kilómetros el año pasado, es una verdadera motivación. Y para quienes rondan la quinta posición durante toda la carrera, evidentemente no jugará a su favor.

[Acceder a la media area](#)

Mas informaciones: www.dakar.com

CONTACTO DE PRENSA : pressedakar@aso.fr