

DE NUEVO EN DAKAR

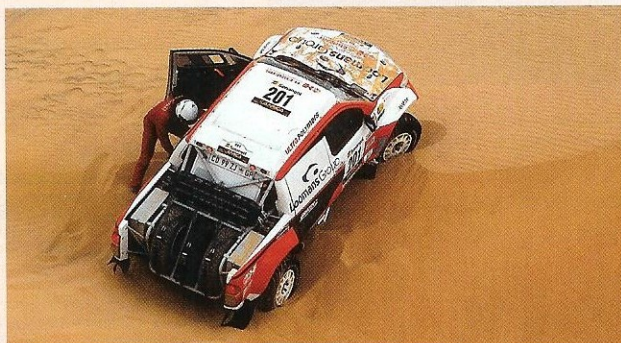
La carrera ha vivido una edición más, con su recorrido habitual entre el sur de Europa y Senegal, motivando a los deportistas que han tenido, tienen y tendrán como sueño el llegar al Lago Rosa en Dakar.

Ángel Montalbán

Como cada temporada, y van... el principio del año deportivamente hablando está marcado por los más fieles a los raids africanos, que parten del sur del continente buscando los espacios abiertos. El recorrido, preparado por René Metge, José María Serviá y Fina Román, ha sido, un año más, un perfecto equilibrio entre dureza, técnica y paisajes. La FIA prohibió que los tramos contra el crono superaran los 3.000 kilómetros en total, lo que obligó a que en un par de etapas el recorrido de

enlace fuera algo más largo de lo que es habitual en el África Race. La carrera sigue estando muy pensada por y para deportistas, con los enlaces por carretera y de etapa reducidos al mínimo, posibilidad de asistencias que no sean 4x4, y campamentos bien equipados para evitar a los participantes gastos de alojamiento.

Mayoría de buggies de dos ruedas motrices en el parque cerrado, apostando claramente por asegurar un buen franqueo de dunas en los ergs marroquíes y mauritanos. Esto va en detrimento del número de 4x4 convencionales en la prueba, sobre todo en la categoría de coches de serie T-2 y propicia la





➤ **Schlesser volvió a imponerse en la carrera, pero comienza a pensar en su retirada. De Europa a Dakar, un año más el África Race mantiene un recorrido mítico de raid**

aparición de realizaciones artesanas como en las décadas de los setenta y los ochenta. Medio centenar de equipos aceptaron el reto, cifra que la crisis del continente no ha dejado crecer. La prueba, pese a su coste contenido, crece más despacio de lo deseado.

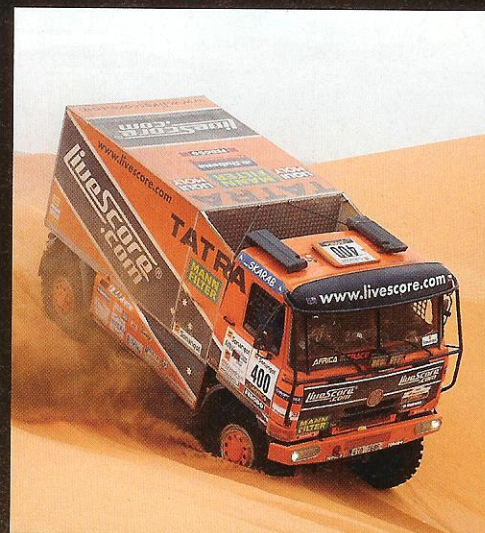
Schlesser se hizo con un copiloto de lujo, Thierry Magnaldi, formando un tándem de «zorros» del desierto, que si bien en la primera parte de la carrera tan solo la lideraban con estrecho margen sobre sus seguidores, en cuanto se entró en Mauritania aumentaron su ventaja día a día para llegar a Dakar con una cómoda diferencia, repitiendo el piloto una victoria más en la carrera. Puede ser la última participación del francés, que tiene en René Metge un espejo en el que reflejarse y podría pasar a formar parte de la organización, dejando sus prototipos para que sean utilizados por otros pilotos. Loomans-Driesmans estuvieron en puestos discretos durante las

primeras etapas, pero a base de regularidad y de no cometer errores alcanzaron el segundo puesto final. El podio lo cerró el «Herbie» de Henrand-Barbier en una actuación similar a la de los anteriores, sin alardes, pero con eficacia. Caso contrario que el de Sabatier-Rozano, clasificado a continuación auténtica revelación de la carrera, con varias victorias de etapa y siempre al ataque. Entre los T-2 el mejor fue el Toyota de Thiolat-Juchaut, y entre los buggies ligeros el ganador fue el Can Am de Pinchedez-Picco. El húngaro Szalay ha sido la decepción de la carrera, ya que se presentaba como un serio aspirante a la victoria, pero salvo en las primeras etapas, en las que se le vio en puestos destacados, llevó a cabo una carrera mediatizada por la mecánica, terminando hundido en la clasificación. Los Tarek, tan competitivos en su día, se ven desfasados en el tiempo y cada año acaban más retrasados.

Camiones



Esta carrera mantiene muchas tradiciones de los raids clásicos, y los camiones son tratados como un vehículo más, por lo que hacen todas las etapas mezclados con los coches. En la meta final, los tres primeros fueron nada menos que quintos, sextos y séptimos, respectivamente, lo que habla de su competitividad. En la categoría sí que ha habido igualdad, y las alternativas en la tabla fueron constantes con los participantes atacándose cada día, y hasta el final. De hecho el segundo puesto se decidió en la penúltima etapa. Tomecek-Moravek fueron muy sólidos y constantes, siendo sólo superados por Jacinto-Teixeira-Cochinho en las primeras jornadas, aunque la piloto portuguesa perdió ritmo con el paso de la carrera, hasta el punto de que Kovaks-Czeczlegi-Acs les superara con Dakar a la vista.



ESPAÑOLES

Reducida, una ocasión más, la participación española a la estructura de Manuel Plaza, éste ha rizado el rizo de la improvisación, ya que el proyecto se puso en marcha muy tarde, algo que no le es ajeno al conquense. La empresa era, apoyándose en la prueba, la de Jesús Calleja, que habitualmente centra su actividad deportiva en la montaña, llevara a cabo una de sus periódicas experiencias en actividades del motor, llegando a Dakar en carrera, algo que falta en el currículum del leones. Las parejas deportivas eran por un lado la habitual, Manuel Plaza- Marcos de Quinto y por otra el citado Jesús

Calleja con Jaume Aregall de copiloto, debutando así en el asiento de la derecha. Se han utilizado dos unidades de Jeep Wrangler seminuevas, modelo nada habitual en carreras todoterreno de velocidad y se prepararon a ultimísima hora, mejor dicho se comenzaron a preparar a ultimísima hora, sin haber podido rodar un solo metro de prueba y llevados al embarque cogidos con alfileres, con pasar la verificación como objetivo. Plaza está acostumbrado a estos «a última hora todo», pero esta vez se ha superado, recibiendo los coches a menos de un mes de la carrera, necesitando sustituir mucha de la



mecánica original por otra más fiable y teniendo su gente día y noche trabajando sin descanso, para intentar que todo estuviera listo. No sabe decir que no. Esto provocó que durante las primeras etapas las averías fueran continuas, hasta que todo quedara correctamente terminado, necesitando incluso la intervención de los eficaces talleres locales en Marruecos. Se podría traducir como que la primera semana para el equipo fue de puro entrenamiento. A partir de la etapa de descanso se pudieron clasificar entre los 10 primeros del día en varias etapas, llegando a Dakar vigésimo segundos y vigésimo octavos, respectivamente, ambos equipos con muchas horas de penalización, por no haber completado alguna de las primeras jornadas. De las hazañas del equipo hubo información diaria en varias cadenas televisivas del grupo Mediaset y en unas semanas, Calleja pondrá en antena varios capítulos más de su «Desafío Extremo», por lo que la aventura de este proyecto traerá cola.

Clasificación

1º Schlesser-Magnaldi Buggie Original 35h 13' 06"; 2º Loomans-Driessmans Toyota 36h 55' 20"; 3º Henrand-Barbier Buggie Dunbee 38h 08' 19"; 4º Sabatier-Rozano Buggie Afrique 38h 42' 04"; 5º Tomecek-Moravek Tatra 39h 24' 45"; 6º Kovaks-Czeclagi-Acs Scania 41h 17' 41"; 7º Jacinto-Teixeira-Cochinho Man 41h 30' 30"; 8º Florin-Cotel Buggie Cotel 45h 11' 36"; 22º Plaza-de Quinto Jeep 72h 54' 52"; 28º Calleja-Aregall Jeep 88h 36' 15";



➤ Los españoles sólo tuvieron actuaciones destacadas cuando la carrera estaba bien avanzada

