



LES CLAUS DEL DAKAR 2020

Divendres va acabar a una nova edició del Dakar, que després d'una dècada a Sud-Amèrica enguany s'ha traslladat fins a l'Aràbia Saudita. El ral·li ha tingut moments molt intensos, diversos protagonistes, i ha recuperat una atenció que havia perdut fa un temps; en part gràcies a la mediàtica participació de Fernando Alonso, que ha fet un paper prou digne.

La versió saudita aprova el primer examen

Molt millor del que s'esperava. Després que l'ASO decidís marxar de Sud-Amèrica per portar la joia de les seves competicions fins a l'Aràbia Saudita, la quaranta-dosena edició d'aquesta cursa ha estat de les millors dels últims anys, des del punt de vista estrictament esportiu.

La taca ha estat, òbviament, la mort del motorista portuguès Paulo Gonçalves, de 40 anys, molt estimat per tothom en aquesta cursa, i que va caure a la setena etapa del Dakar. La mitjana de velocitat en el recorregut entre Riad i Wadi Al Dawasir va ser de més de 120 quilòmetres per hora entre els motoristes, el que suposa que en molt moments són capaços de rodar a més de 160 sobre la sorra. Una autèntica bestiesa que ha provocat caigudes a dojo, com la del veterà holandès de 48 anys, Edwin Straver, que corria per tercer cop aquest ral·li, en estat crític després del trencament d'una vèrtebra cervical a la penúltima etapa del recorregut.

Al 2011 l'organització va prohibir les pesants i ràpides bicilíndriques que havien reeixit al Dakar els anys vuitanta, amb cubicatges que s'acostaven als 1000 cc. L'aparició de les 450 es va promoure per reduir la velocitat que podien agafar aquelles motos, que s'acostaven als 200 per hora. Però, amb el pas del temps, les motos actuals d'un sol cilindre ja corren gairebé tant com aquells vells dinosaures... amb molt menys pes. Un fet que, entre altres coses, genera un estrès important als pneumàtics (per la temperatura que pot arribar a agafar la *mousse* anti-punxades), amb el perill que això suposa.

L'organització del ral·li ha fet un bon treball. L'equip de David Castera –francès resident a Andorra des de fa anys– ha sabut trobar un recorregut excel·lent, dur però selectiu, capaç d'esvaïr els dubtes inicials sobre la cursa, més enllà d'altres consideracions extra-esportives. I, sobretot, ha demostrat una capacitat i rapidesa de reacció molt notable davant les situacions imprevistes.

234 dels 342 vehicles que van començar la cursa a Jeddah el dia 5 de gener (un 68'4%) han arribat a la meta: 96 motos, 12 quads, 57 cotxes, 29 sidebyside, i 40 camions, a més dels 22 vehicles que s'han pogut acollir a la nova categoria Dakar Experience, reservada als participants que, una vegada abandonats, han pogut reparar les avaries i continuar endavant, però fora de la classificació.

L'intent de minimitzar les grans diferències entre els equips més potents i els amateurs a través del lliurament a l'últim moment del llibre de ruta de cada etapa, ha tingut aspectes positius però també negatius.

Entre els primers, el treball dels anomenats *map-men* (especialistes en traslladar a la cartografia digital els perills amagats a la ruta no totalment descrits al *roadbook*) contractats per les formacions amb més pressupost ha quedat minimitzat. Però, d'haver-n'hi n'hi ha continuat havent, encara que d'amagat. I alguns d'ells catalans, per cert.



La pitjor part, però, és –com sempre– pels motoristes, que s’han vist obligats a cargolar a corre cuita els rodets amb les indicacions dins de l’*aranya* a on van els estris per la navegació de la moto, sense temps per repassar prèviament els paranys del dia, amb el risc que això significa.

El pròxim objectiu, ara, hauria de ser trobar fórmules per “capar” la velocitat a la que són capaços d’arribar actualment els vehicles participants, sobretot les motos.

Guanyar als 57 anys

La victòria de Carlos Sainz te molt més mèrit del que pugui semblar, especialment tenint en compte que aquest esportista farà 58 anys d’aquí a tres mesos, el que suposa que s’hagi convertit en el guanyador de més edat que hi ha hagut mai en l’aventura creada per Thierry Sabine (dimarts va fer 34 anys de la seva mort).

L’any 1990, el madrileny va ser el primer pilot “no nòrdic” capaç de superar els especialistes suecs i finlandesos en els rapidíssims trams del ral·li de Finlàndia, que aleshores tothom anomenava “el mil llacs”.

Ara, el bicampió mundial de rallis ha doblegat a la sorra, el seu hàbitat natural, a pilots com Nasser Al-Attiyah (Qatar, 49 anys, guanyador del Dakar el 2011, 2015 i 2019), segon classificat enguany, Yazeed Al-Rahji (Aràbia Saudita, 38 anys), quart, o el sheikh Khalid Al-Qassimi (Abu Dhabi, 48 anys), que va trinxar el cotxe a la segona etapa.



Carlos Sainz ©MediaRacing

Com Al-Attiyah, que sap que és guanyar aquesta cursa amb tres marques diferents (Volkswagen, Mini i Toyota), Sainz també s’ha emportat l’estatueta del tuareg amb tres cotxes: Peugeot, Volkswagen i Mini.

El mètode emprat al desert ha estat el mateix que feia servir Sainz quan va forjar la llegenda d’El Matador als rallis del mundial: treballar. El 1996, quan Sainz corria amb Ford, Repsol va fer un anunci per la televisió que resumia perfectament la manera de fer del pilot espanyol, a on se’l veia entrenant-se sense descans, fent canviar peces i peces del cotxe als mecànics, que posaven cara de desesperació davant d’un tossut esportista que repetia, com si fos un *mantra*, la frase: “*todavía se puede mejorar*”.

En aquells temps, Sainz va aconseguir superar uns rivals amb un talent innat per la conducció, com eren els nòrdics que aleshores dominaven el campionat, a base de preparar les curses amb una intensitat absoluta, tant pel que fa al cotxe, com a la seva forma física. El sistema va traspasar els seus contrincants, que fins el moment eren poc partidaris d’anar al gimnàs o al taller.

La fórmula ha tornat a ser vàlida. El buggy que ha pilotat Sainz en aquest Dakar ha funcionat com un rellotge. Si analitzem les imatges de la cursa, veurem que la capacitat d’absorció de les irregularitats del terreny de la suspensió del davant d’aquest cotxe és extraordinària, molt superior a la dels vehicles competidors. I això també ha sigut mèrit de Sainz, que ha estat molt a sobre del disseny d’aquest element.



Als anys setanta, Carlos Sainz feia boxa amateur i fins i tot va guanyar un campionat d'Espanya d'esquaix. Practicant habitual de ciclisme, golf i futbol, és obvi que és un esportista total, de cap a peus. Per preparar aquest Dakar, a més de fer algunes curses prèvies, com el ral·li del Marroc, ha treballat el físic amb moltíssima intensitat, sobretot als quatre mesos preliminars al ral·li. *“Aquest any hi haurà etapes molt més llargues que les que fèiem a Sud-Amèrica, amb 400 o 500 quilòmetres cronometrats cada dia. Això vol dir moltes hores a dins del cotxe, que s'afegeixen a la tensió de conduir sobre un terreny completament nou, totalment desconegut. I per tant caldrà arribar-hi ben preparat”*, afirmava Sainz abans de marxar cap a la cursa.

L'obsessió per aquesta preparació l'ha portat a protagonitzar extrems com ficar una bicicleta estàtica dins d'una sauna per fer llargues sessions per suar al màxim possible.

Diuen que el *bonus* que Mini li pagarà per haver guanyat aquesta cursa és de cinc milions d'euros... Una xifra que, sou a banda, justifica una bona suadeta.

“Está loco, Josep Lluís”, em va dir una vegada Luis Moya en ocasió d'uns entrenaments amb Toyota que vaig anar a veure als boscos gelats a prop de Karstadt (Suècia), a vint-i-cinc sota zero, mentre fèiem una cigarreta plegats. *“Sí, ja l'he vist com va amb el Cèlica”*, vaig respondre. *“No, que va, no me refiero a esto”*, va contestar el gallec. *“Me hace salir con él a la seis de la mañana, en chandal, para correr por estas calles llenas de placas de hielo, y eso es más peligroso que ir a toda hostia con el coche por estos bosques...”*

L'obsessió de Sainz per la forma física, comparable a la que tenia Carles Puyol com a capità del Barça, només es veu superada per la del seu copilot als raids, Lucas Cruz (Barcelona, 45 anys).

Aquest enginyer informàtic ha fet quinze vegades aquesta cursa, com a copilot de Sainz en les seves tres victòries, però també al costat d'Al-Attiyah o Nani Roma. Fins i tot acompanyant Jordi Pujol Ferrusola el 2006 en camió.

Cruz s'entrena habitualment al CAR de Sant Cugat. Fanàtic del ciclisme, acostuma a sortir amb una colla de pilots molt més joves que ell, representants de la nova fornada d'automobilistes catalans, als que apallissa sense misericòrdia dalt de la mountainbike.

L'aportació de Cruz a la victòria de Sainz ha estat decisiva, sobretot per la novetat de l'escenari però també pels condicionants que han limitat les eines de navegació, que ja hem comentat.

Fangio deia que la clau per guanyar sempre està a fer-ho corrent els mínims riscos possibles. Està clar que Sainz és un pilot rapidíssim, molt superior des del punt de vista de la velocitat a alguns dels rivals que ha superat novament. Al-Attiyah o Al-Qassimi han coincidit amb ell a curses del mundial de rallis a on, òbviament, ni l'han ensumat.

Però guanyar un Dakar no és només qüestió de ser molt ràpid, sinó sobretot de saber gestionar el ritme.

Durant la cursa he tingut ocasió de parlar varies vegades amb Sainz, i sempre em deia que estava pilotant amb un ampli marge de seguretat. De fet, durant aquestes dues setmanes impecables, des del primer dia ha traslladat una gran sensació de tenir-ho tot sota control, a diferència d'alguns dels seus rivals, als que sovint hem vist conduint més enllà dels límits



raonables. I per controlar aquesta tempraça, el paper del copilot, en aquest cas de Lucas Cruz, ha estat fonamental. Com el d'un altre català, Marc Coma, amb Fernando Alonso.

Es trenca la ratxa de KTM

La victòria d'un pilot americà era un repte pendent al Dakar. La d'una Honda era habitual abans, al començament de la cursa, però des de feia molts anys, trenta-un concretament, no.

Ricky Brabec (28 anys, San Bernardino, EUA) no havia nascut encara quan Gilles Lalay va obtenir la última victòria per Honda el 1989. Ara ha alineat els dos reptes ja que el seu èxit s'ha vist complementat amb la primera posició del seu compatriota Casey Currie a la categoria Side by Side.

Brabec ha guanyat replicant aquesta mena d'estratègia de gestió comentada que, pel que sembla, dona un rendiment molt evident.

El pilot californià "només" ha guanyat dues etapes en aquesta edició, la segona que ha pogut creuar la línia de meta de les cinc que ha fet. Aquest any gairebé sempre, tret d'una etapa, ha estat entre els deu primers classificats. Aquí tenim la clau de la seva victòria.



Ricky Brabec ©Monster Honda HRC

Això i, evidentment, la velocitat i fiabilitat de l'Honda, que els últims anys, per unes causes o altres, no havien estat al nivell que s'esperava de les milionàries inversions fetes pel primer fabricant mundial de motos en la seva dèria per trencar una ratxa victoriosa de divuit anys per KTM.

El nivell dels participants en motos ha estat molt alt aquesta vegada. Així com en cotxes pràcticament només els tres primers classificats (Sainz, Al Attiyah i Peterhansel) eren els clars candidats a la victòria, en motos les opcions estaven molt més repartides entre gairebé una desena d'hipotètics guanyadors.

Els "fracassos" anteriors de la marca de l'ala daurada són una mica inexplicables, sobretot des que van tornar a la cursa de manera oficial el 2013, després de 23 anys d'absència. Es veritat que aquesta moto ha guanyat en velocitat punta. Però també és important senyalar que l'ex pilot Rubén Faria, general manager de l'equip Monster Honda, ha fet un treball molt bo, gestionant un equip força equilibrat en el que no hi havia un cap de files desatacat, i en el que la mort del seu ex-company Paulo Gonçalves, que ara corria per Hero, va pesar molt anímicament.

El resultat de Brabec l'ha complementat el quart lloc del xilè Cornejo i el setè de Joan Barreda.

El de Torreblanca (la Plana Alta) ha igualat el resultat del 2014, quan va guanyar set etapes, però no ha pogut millorar el cinquè del 2017. Però després de dos abandonaments consecutius, l'actuació d'aquest any és molt positiva, ja que –una vegada més– "Bang Bang" arribava lluny d'estar al cent per cent, convalescent encara d'una costella trencada. Això l'ha obligat a reduir una mica el seu habitual ritme altíssim a la cursa i potser aquesta ha estat la



clau que la permès acabar el ralli novament, a pesar de veure's obligat a un canvi de motor a la recta final del recorregut.

A KTM aquesta vegada han estat de pega. La segona posició ha estat per Quintanilla, que anava amb una Husqvarna, una moto que no deixa de ser una KTM disfressada; de manera que la primera KTM oficial ha estat la de Toby Price. L'australià, guanyador l'any passat (i amb una sola victòria d'etapaj) ha tingut mala sort per diverses circumstàncies, a banda del temps (i l'ànim) que va perdre quan va haver d'atendre Gonçalves, mort a la pista.

El Dakar s'ha decidit a la primera setmana. Les pedres amagades sota la sorra del recorregut de les primeres etapes van provocar moltes caigudes, punxades i trencadisses mecàniques. Els motoristes són els que més ho han patit (també els cotxes calçats amb els febles pneumàtics BF Goodrich, que han fracassat estrepitosament en aquesta edició).

Superades les jornades més trencadores, les etapes sobre les dunes de l'anomenat Empty Quartier han suposat jornades de supervivència i de gestió per tots els participants.

Èxit dels copilots catalans



Jaume Betriu ©FNSpeed

A més del treball signat per Lucas Cruz al costat de Carlos Sainz, cal destacar també la cinquena posició final d'Alex Haro, l'antic copilot de Nani Roma, i que ara acompanya el sud-africà Giniel de Villiers a l'equip Toyota Gazoo.

Però, tret d'això, la resta de l'actuació dels pilots catalans aquesta vegada no ha estat al nivell d'anteriors edicions de la prova.

En motos el millor ha estat Jaume Betriu, catorzè i primer rookie (debutant) a la classificació. El lleidatà, tetra-campió d'Espanya d'Enduro, ja va destacar amb la segona posició entre els debutants al ralli de Merzouga, a l'abril, un resultat que li va valer poder córrer ara a l'Aràbia.

Aquest resultat pot representar per Betriu cridar l'atenció d'algun equip oficial de cara a futures participacions a la prova, que segur que vindran.

Darrera d'ell, Joan Pedrero ha fet la setzena posició amb una KTM privada, i Laia Sanz ha acabat divuitena, primera novament entre les noies.

L'actuació de Sanz, que aquesta vegada ha patit un parell de caigudes molt fortes, te molt mèrit, ja que la pilot de Corbera obté una marca espectacular: finalitzar deu edicions consecutives de la cursa; una fita que cap altre pilot amb llicència d'aquí ha pogut assolir. Un mèrit increïble.



Laia Sanz ©MediaG



Com també el te el paper de la pilot de Zamora Sara Garcia, que amb la vuitanta-siena posició final, a gairebé vint-i-vuit hores de Brabec, s'ha convertit en la primera dona europea capaç d'acabar el ral·li tot sola, sense cap mena d'assistència mecànica, com obliga la categoria anomenada Original.

En cotxes Nani Roma ha acabat el vint-i-sisè, lluny de les seves expectatives, tot i que eren més aviat conservadores. Després de fer segon l'any passat, el de Folgueroles va ser un dels pilots que van considerar que el Mini era un cotxe que havia arribat al final de les seves possibilitats, que havia quedat obsolet, i que potser arribava el moment de canviar d'aires.

En una maniobra que ens recorda molt la que va fer Carlos Sainz el 1993 al mundial de ral·lis, quan va abandonar Toyota per córrer amb un desfasat Lancia per incompatibilitat de patrocinadors (la petrolera Castrol donava suport a la marca japonesa, i Sainz estava molt lligat a Repsol), el català ha apostat per Bogward, una marca amb molta història però poca trajectòria al Dakar, i que ha acreditat tenir un cotxe que encara està molt verd per aventures d'aquesta dimensió.

La jugada l'alliberava d'haver de contractar, pagant, els serveis de l'equip X-Raid pel lloguer i manteniment d'un dels diversos Mini d'aquella estructura, i el permetia lluir la publicitat de Monster (amb qui està vinculat des de fa molt de temps, incompatible amb el patrocini de Red Bull a Mini) a la carrosseria d'un cotxe oficial, amb un potencial que no hem sabut veure per enlloc, tot i l'optimisme del català cap al futur. Tan de bo sigui així.

Un reclam anomenat Alonso

La primera vegada que vaig pujar dins d'un cotxe conduït per un pilot de F1 va ser al circuit del Jarama, a començaments dels vuitanta, amb Nelson Piquet. Després he pogut repetir l'experiència amb altres pilots més, com Senna, Prost, Schumacher, Pérez Sala, Gené, De la Rosa, o Alonso entre d'altres.

Quan penses en un pilot d'aquesta especialitat, t'imagines un conductor capaç de portar el cotxe amb una precisió quirúrgica, suau, mil·limètrica, a on cada moviment està mesurat i controlat.

Com si fos una coreografia, a cada volta, a cada revolt, els pilots reproduïxen durant un Gran Premi els mateixos moviments d'una manera mecànica, ajustada al centímetre. Però aquest fet no treu la seva capacitat instantània de reacció davant d'un imprevist, amb una velocitat supersònica, més pròpia d'un processador d'intel·ligència artificial que d'un humà.

Per això cada vegada que he gaudit de l'experiència de copilotar-los, m'ha sorprès tant com poden arribar a ser de bruscos aquests herois que tant has idealitzat.

En canvi quan he pujat amb un pilot de ral·lis (Sainz, Kankkunen, Vatanen, McRae, etc.) m'ha meravellat la forma amb què són capaços de modular les frenades, la velocitat i l'espai. Són la suavitat dins de la brusquedat.

El Dakar requereix una combinació de les dues coses, però –sobretot– molta habilitat per anticipar-se als perills. D'aquí que el copilot tingui, en cotxes, un pes tan important. Fernando Alonso va escollir Coma seguint el consell de Sainz: "has de triar el millor", li va dir el madrileny.



La història ens ha ensenyat que el Dakar ha tingut excel·lents navegants que prèviament havien estat pilots de moto, perquè els motoristes estan obligats a desenvolupar una mena de “sentit aràcnid” que els obliga a romandre amatents als riscos, sense perdre ni un bri de velocitat.



Fernando Alonso i Marc Coma ©Toyota

La conducció d'un *dakarià* és una barreja de la velocitat i agressivitat d'un pilot de F1, amb la capacitat d'improvisació d'un *rallyman*.

Per això la participació d'Alonso estava plena d'incògnites, tot i tenir en compte la qualitat indiscutible de l'asturià.

La tretzena posició final, amb un segon d'etapa com a millor parcial, no fa justícia al paper que ha signat en la seva estrena al Dakar. Alonso ho ha fet molt bé, i si tenim en compte l'actuació que va quallar a les proves que havia fet prèviament per preparar aquest objectiu, la progressió obtinguda en molt poc temps és espectacular.

El seu concurs ha multiplicat l'audiència i l'interès per la cursa, és evident. Però també ha contribuït a generar una informació sovint poc precisa i rigorosa al seu voltant. Aquest és un dels peatges a que obliga la popularització del raid més dur del món.

El bicampió mundial ha acreditat ser molt ràpid, com s'esperava, i com és lògic també tenint en compte que duia un dels vehicles més preparats de la llista de participants.

Però també ha comès algunes errades pròpies del peatge que cal pagar la primera vegada que goses plantar-te a un repte d'aquestes dimensions, gens fàcil.

Hi tornarà. I ho farà bé. Com a la F1, com a Le Mans, com a Daytona o gairebé a Indianapolis. No se si guanyarà el Dakar algun dia, però estic convençut que s'emportarà algunes etapes. Perquè és molt bo, però sobretot perquè a tossut no hi ha qui el superi.

Josep Lluís Merlos
19 de gener de 2020
www.josepluimerlos.com