



Con un Mercedes Benz 1844 subcampión del Raid Transorientale 08, afronta el nuevo Dakar

Pep Vila (PROmotor-Les Comes): "Será mucho más duro de lo que la gente cree"

Comienza la cuenta atrás para la gran aventura. Ayer, el equipo PROmotor Les Comes volaba rumbo a Buenos Aires, punto de salida del raid más famoso del mundo: el Dakar. Antes de despegar, el piloto del terceto, Pep Vila, reconocía una cierta inquietud, y es que no se puede olvidar que el campeonato es nuevo en muchos sentidos: nueva localización, las dunas y cordilleras de Argentina y Chile; y nuevas condiciones para pilotos y máquinas, incluyendo temperaturas de hasta cuarenta grados. Sobre todo esto y más, Vila explica sus impresiones.

–Afrontáis un Dakar muy diferente. Primera diferencia: vuestro vehículo, un fiable y robusto Mercedes Benz 1844, marchó rumbo a Argentina hace ya más de un mes. ¿Sabéis si ha llegado bien?

–Nosotros lo llevamos hasta el puerto de Le Havre, en Francia. Y de ahí ha viajado en barco hasta Buenos Aires. Sabemos que llegó el día 16 correctamente, pero nada más. Es la primera vez que los vehículos marchan un mes antes y nosotros nos quedamos aquí. Hasta ahora, podías trabajar con la máquina hasta el último momento. Este año hemos estado cinco semanas inactivos, sin poder mejorarla. Es una situación extraña. Todo llegará de golpe.



www.promotorevents.com



–¿La experiencia en África ya no os será útil?

–Es muy diferente, este año será un reto para todo el mundo. El terreno del nuevo Dakar, por ejemplo, es muy variado. En África, tenías que luchar con la arena, pero siempre era bastante lo mismo. Después hay dos grandes diferencias como son la temperatura y la altura. Creo que subimos hasta en cuatro ocasiones por encima de los cuatro mil metros y, a la postre, allí es pleno verano. Sí es muy importante, en este sentido, la experiencia que guardamos del Raid Transorientale.

–Es un reto para todo el mundo. ¿Cómo crees que puede afectar esto a la carrera?

–Los grandes equipos siempre tendrán más información que los conjuntos privados, pero la experiencia previa desaparece y eso puede igualar un poco las cosas. Aunque parte de la ventaja se mantiene en relación al presupuesto y los medios, medios que les permiten trabajar para prever ciertas situaciones o problemas. No obstante, hay situaciones que no se pueden prever, nadie sabe como puede reaccionar el cuerpo a ciertas alturas, por ejemplo. Hay quién lleva oxígeno dentro del vehículo, cada cual tiene los recursos que tiene. Nosotros nos lo encontraremos allí.

–Con este tipo de condicionantes, una de vuestras máximas inquietudes debe ser sufrir problemas mecánicos.

–Está claro que, en este tipo de condiciones, los vehículos se castigan mucho más. La temperatura será muy determinante para los problemas de calentamiento, no sólo en los radiadores, sino también a nivel de cambio, de transfers, de diferenciales... Buenos Aires está ahora a unos 35 grados y la temperatura en la Pampa llega a los 40. El polvo también tendrá un efecto determinante.

–La temperatura y la altura serán determinantes pero, ¿qué etapa puede convertirse en decisiva?

– Antes de la media parte, hay toda una serie de etapas que desgastarán mucho el vehículo. Quién llegue a Valparaíso con el vehículo entero tendrá mucho de ganado, porque después se alcanza el desierto de Atacama. Pero yo siempre digo que el Dakar es una carrera de regularidad muy larga, con muchos kilómetros, dónde pasan muchas cosas.

–Para acabar, si se hiciera una quiniela, ¿se podría apostar que el equipo PROMOTOR-LES COMES subirá al podio del Dakar 2009?

–La victoria es una utopía. Está claro que tenemos que esperar los errores de los demás y no cometer los nuestros. Jugamos la carta de la fiabilidad, porque nuestro camión tiene poca electrónica. A priori, cuanto más electrónica tienes, más fácil es tener problemas. Además, el camión está muy rodado. Yo firmaría por poder estar entre los diez primeros. Pero, pienso que será mucho más duro de lo que la gente cree. Lo que está claro es que debemos ser realistas: nuestras posibilidades radican en la fiabilidad, nuestro presupuesto no alcanza una quinta parte del de los grandes equipos. Jugamos en otra división, pero no estamos muy lejos.

Antes de dar el pistoletazo de salida a la carrera, todos los equipos participantes en el Dakar deberán pasar, el miércoles y jueves próximos, el trámite reglamentario de las verificaciones administrativas para los pilotos (licencias, permisos de conducción, visados, etc.) y técnicas para los vehículos. El nuevo Dakar Argentina Chile arrancará el sábado, 3 de enero, en Buenos Aires. Por delante quedarán 9.574 kilómetros de recorrido, de los que 5.652 serán cronometrados y el resto de enlace. Sin cambios, la caravana del Dakar, compuesta de entrada por 230 motos, 30 quads, 188 coches y 82 camiones, llegará a la meta, también en Buenos Aires, el 18 de enero de 2009.