

Nadie puede con **El Zar**



Vladimir Chagin repite triunfo en este Dakar, aunque en esta edición, Kabirov, su compañero en el Kamaz Team, y el Tatra de Ales Loprais han hecho que El Zar se pusiera más que nunca el mono de trabajo. Emoción y espectáculo de estos mastodontes en una carrera en la que Pep Vila demostró sus dotes de piloto al volante de un Iveco Trakker con el que concluyó en sexta posición.

Por Francisco Alcaide





HISTÓRICO. Tras su sexta posición, Pep Vila logra la mejor posición de un español en la categoría de camiones.

Lo cierto es que ha sido un Dakar entretenido el que se ha disputado en esta 33ª edición, la tercera en pistas sudamericanas. El poderío de los rusos del Kamaz Team ha sido aplastante, los cuatro primeros camiones pertenecen a esta escuadra (Chagin, Kabirov, Nikolaev y Mardeev). Si bien esta superioridad ha quedado patente al final de la carrera, durante la misma varios han sido los momentos que han dado un toque de espectáculo, incluso de emoción, a

la prueba más dura del mundo. Los Kamaz están acostumbrados a ganar, más aún Vladimir Chagin, alias El Zar, sinónimo de triunfo en este raid, aunque en esta ocasión ha tenido que trabajarse de lo lindo la victoria final. Primero porque su compañero de formación, Firdaus Kabirov, no ha dado su brazo a torcer en ningún momento, en especial en la primera mitad de la competición, donde ambos ofrecieron constantes alternativas en el liderato de la prueba, posición que Vladimir ya no

abandonó desde la etapa 10. La potente máquina puesta en escena por el Kamaz Team, el 4326 4x4 con motor V8 de 850 CV y un par máximo de 2.700 Nm alcanzados entre las 1.400 y las 1.600 vueltas, tuvo este año un verdadero rival que en numerosas ocasiones hizo que los rusos cometieran algún que otro fallo. Hablamos del checo Ales Loprais al volante de un Tatra T815-2 que fue moviéndose entre la segunda y la tercera plaza a caballo entre Chagin y Kabirov, hasta que en la déci-

ma etapa tuvo que abandonar por varios problemas mecánicos. Faltaban 77 kilómetros para llegar a meta cuando un turbo del Tatra se rompió. El camión perdió el 70 % de su poder, demasiada limitación para afrontar el desierto de dunas que todavía quedaba por delante. A esa rotura se sumó la de un amortiguador, con lo que Loprais quedó excluido de la carrera. Aunque este año abandonamos por razones técnicas, me siento orgulloso de lo que hemos logrado. Hemos



DUREZA. 67 camiones partieron de Buenos Aires. 41 lograron regresar a la capital argentina.



DEBUTANTE. Pep Sabaté logró concluir el 24º de la general.

demostrado que vamos por el buen camino para conseguir nuestro objetivo. Es triste, pero

ciertamente estamos cargados de energía para la próxima edición, apuntó Loprais al despe-



PALMARÉS. Juvanteny lleva 20 participaciones en la carrera.

dirse del raid.

Con el checo fuera, el camino se allanaba aún más para los rusos. Quedaban tres etapas y sólo faltaba confirmar que Chagin volvería a imponerse



PENA. El Tatra de Ales Loprais puso las cosas difíciles a los Kamaz, pero en la 10ª etapa tuvo que abandonar.

93 473 03 03
info@transitoterrestre.es

93 473 03 03
info@transitoterrestre.es

93 473 03 03
info@transitoterrestre.es

**Precisamos tractoristas
al enganche**

en Barcelona

para trabajar como autónomo con o sin camión.
Trabajo continuado en importante empresa de transportes
para hacer rutas internacionales.

Interesados contactar en el
93 473 03 03
indicando referencia "tractorista"
o en el correo electrónico
info@transitoterrestre.es





SIN SOL. Es habitual que los camiones tengan que correr durante la noche, lo que proporciona un grado más de dificultad a la prueba.



LÍDER DEL EPSILON. Oliveras abandonó la carrera por problemas en el motor, el MB siguió camino como vehículo de asistencia.



PEP VILA. El Trakker del español demostró una fiabilidad sorprendente durante todo el raid.

en la ronda sudamericana. Así fue. El Zar, líder de la armada azul de Tartastán, se alzó con su séptimo título en el Dakar, récord absoluto en la categoría. A media hora concluyó Kabirov y a más de tres horas Nikolaev, un joven piloto que debutaba en esta edición.

Por la puerta grande

Hay que destacar la actuación realizada por Pep Vila. Ya anunciamos el mes pasado que el español estrenaba camión dentro del equipo De Rooy, en una apuesta clara por la formación holandesa para desbancar la hegemonía rusa. El jefe de filas era Gerard de Rooy, pero



PUNTO Y FINAL. Loprais ganó la 6ª etapa y acabó con un récord de 24 especiales consecutivas ganadas por los Kamaz.

pronto Vila tuvo que tomar el relevo del hijo del mítico piloto, ya que en la primera etapa Gerard, en su regreso a la competición tras la lesión sufrida en la Ru-

ta de la Seda 2009, tuvo que abandonar después de que su camión saltara por los aires y el choque le provocara un dolor agudo en las dorsales que no

le permitió seguir en liza. De este modo, el Iveco Trakker de Pep Vila, acompañado por Moi Torrallardona y por Van Eerd, se postuló como uno de los pocos en hacer frente a los Kamaz, si no para ganar por lo menos, sí para estar cerca entre los primeros puestos. Así, en una ocasión consiguió concluir en segunda posición sólo adelantado por Chagin, otra en tercera y dos más en cuarto lugar, siempre muy regular. Al final, una más que digna sexta plaza, por detrás de los cuatro Kamaz y del MAN TGS del alemán Franz Echter; esto es, el mejor resultado de un piloto español en la categoría de camiones en la historia de esta carrera. Esta-



EXCELENTE. Kabirov se ha impuesto en cuatro parciales y sólo ha caído bajo el mandato de El Zar.



CAMPEÓN. Jordi Juvanteny concluyó en la primera posición de la categoría 6x6 y 16º de la general.



HOLANDESES. Van der Blink conduce uno de los Ginaf puestos en liza. Van Ginkel, su jefe, no pudo tomar la salida tras un accidente.

El Kamaz de Vladimir Chagin repite victoria. Es la séptima del ruso, que logra un récord histórico en la prueba

mos realmente satisfechos de la prueba que hemos disputado. Nuestro objetivo era intentar estar entre los diez primeros, antes de salir había unos 26 camiones con opciones al podio, equipos muy fuertes y bien preparados con mucha experiencia. El sexto puesto y

los resultados parciales que hemos hecho en algunas etapas han sido realmente geniales, apuntaba un feliz Pep Vila, que continúa explicando: Superar a los Kamaz es imposible, están en otra galaxia. Por otro lado, el rendimiento del Iveco ha sido espectacular. Lo mejor ha sido

su fiabilidad, no hemos tenido ni el más mínimo problema en las trece etapas de la carrera. Estoy muy sorprendido. Tanto Vila como el resto de los participantes han tenido que recorrer el rally duro y exigente que ha tenido lugar en esta edición; tanto, que de los 67 camiones que partieron sólo 41 acabaron llegando a la meta bonaerense. La navegación ha resultado fundamental y las etapas de Copiapó se han erigido en las más importantes de la prueba, casi tanto como para

decir que aquí está la esencia del Dakar sudamericano. Dunas impresionantes, pistas estrechas, terrenos pedregosos e incluso la lluvia han sido los obstáculos que los pilotos han tenido que ir sorteando. Por lo que respecta a la participación española, además de la apuntada de Pep Vila, tenemos a Jordi Juvanteny, Josep Sabaté, David Oliveras y Salvador Servià. Comenzamos el repaso hablando de Juvanteny, que a bordo de un MAN TGA 26.480 6x6 ha acabado en la



16ª posición general, primero en la categoría 6x6, trofeo que ha ganado en nueve ocasiones. Acompañado en la cabina del MAN por José Luis Criado y Fina Roman, Jordi ha logrado uno de los tres objetivos marcados; los dos que no ha conseguido son terminar entre los diez primeros y vencer en la categoría de camiones de serie. De todos modos, el piloto del KH-7 Epsilon Team expresa su felicidad por haber acabado en una edición tan complicada, con tantos abandonos. El apartado de serie se nos sigue resistiendo, pero, a decir verdad, era muy complicado que lo lográramos, ya que este año había más camiones que nunca y de mucho nivel. Mientras, Fina Roman, la navegante del equipo, destaca: Ha sido muy complicado, aunque siempre decimos lo mismo. Es posible que ésta haya sido la más dura de todas las ediciones que hemos disputado en Argentina y Chile. Por su parte, el debutante Jo-



solamente con tracción trasera. Con sólo dos ruedas motrices íbamos de lado todo el rato y en dos ocasiones nos hemos quedado clavados en el barro. Después de varios intentos hemos conseguido escapar de la trampa de lodo y proseguir el camino, explica Sabaté. Por último, David Oliveras, jefe del Epsilon Team, y Salvador Servià, también del Epsilon, y ambos al volante de un Mercedes-Benz, tuvieron que abandonar en la quinta etapa. En el

sep Sabaté y su copiloto, Josep Ramon Cañis, han concluido en 24ª posición. Con un Mercedes 1936 AK prototipo, los españoles han resistido los empaques de las dunas chilenas y argentinas y pese a su inexperiencia han llegado a Buenos Aires en un más que digno puesto. Y eso que en la penúltima etapa el MB sufrió la rotura del cardán delantero, que los dejó sin tracción 4x4, con lo que tuvieron que afrontar 261 kilómetros



COMPETITIVO. Para muchos participantes, éste puede considerarse como el rally más duro de los disputados en tierras sudamericanas.



caso de Oliveras, problemas de temperatura en el motor le hicieron despedirse de la carrera. Entrar en el infierno de las dunas de Atacama con el camión en esas condiciones hubiera supuesto la pérdida definitiva del vehículo. Así, el MB del catalán pasó a formar parte de la legión de camiones de asistencia del Epsilon, imprescindibles para estos menesteres.

Para Salvador Servià, el Dakar 2011 se puede definir como un auténtico mal de cabeza. Primero en la tercera etapa sufrió un vuelco que dañó parte de su vehículo, para dos etapas más tarde abandonar tras un problema en el motor del MB 2635 AK 6x6 (rotura de la admisión de aire y entrada de polvo directamente en el bloque).

► solocamión

INNOVA MOTOR ENGINEERING
 MAS POTENCIA - MENOS CONSUMO - MAYOR RENTABILIDAD

RENTABILICE SU NEGOCIO

- * Aumente la potencia de su camión entre 40 y 80 CV
- * Ahorre combustible, entre 2 y 4 litros a los 100 km.
- * Gane tiempo en sus trayectos.
- * Desarrollado en banco de potencia.
- * **INDETECTABLE**

DAF, IVECO, MAN, MERCEDES, NISSAN, RENAULT, SCANIA, VOLVO

Av. Dra. Castells, 35 www.by-innova.com Tel. + 34 973 20 80 88
 25001 LLEIDA - SPAIN info@by-innova.com Fax +34 973 20 80 87

Garantizado por