

XI EDICIÓ DEL PARÍS-BARCELONA-DAKAR

# L'espectacle de l'aventura

Tot és llest a Barcelona per acollir l'etapa pròleg del París-Dakar, el ral·li d'automòbils i motocicletes més prestigiós del món. Durant 18 dies mantindrà l'emoció de l'aventura, convertida en un espectacle de marques, risc i diners.

Eduard Company

**A**ra fa dos anys, Barcelona va quedar col·lapsada per un esdeveniment inusual; els participants del París-Dakar embarcaven en el Moll de la Fusta amb direcció al continent africà. La gent, encara amb la ressaca de les olimpíades va prendre's l'event com un fet extraordinari, i va sortir al carrer a veure els cotxes i les motos que participaven en el ral·li. Dotze quilòmetres que els corredors van viure incrèduls. L'embús els va obligar a travessar la ciutat a una mitjana de 3 quilòmetres per hora. Era el primer any que no comandava la cursa Thierry Sabine —mort l'edició anterior en un fatídic accident d'helicòpter—, i la calorosa rebuda catalana va encoratjar els organitzadors, i sobretot Gilbert Sabine, pare del fundador de la Dakar, a tirar el ral·li endavant. Però van sentir-se en deute amb Barcelona, i enguany han volgut, no tan sols embarcar a Barcelona, sinó, a més, efectuar-ne l'etapa pròleg.

L'organització barcelonina corre a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona i del Reial Automòbil Club de Catalunya. S'ha condicionat un circuit a la Zona Franca de la ciutat, on el dia 26, Sant Esteve, es disputarà l'etapa pròleg. L'arribada dels corredors a la ciutat serà el dia 25, al vespre. En total seran 430 equips, 150 motos i 280 cotxes, a part dels 125 camions d'assistència. El circuit de la Zona Franca té capacitat per a 65.000 espectadors, que hauran de pagar entrades que oscil·laran entre les 1.000 i les 3.000 pessetes.

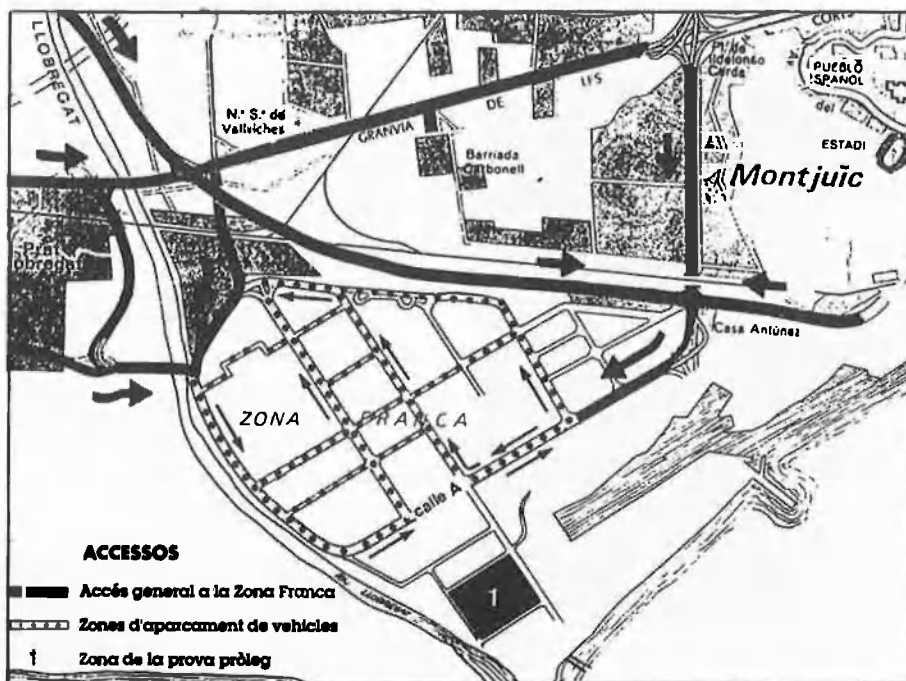
De París, els corredors passaran per la Jonquera i continuaran per les autopistes A-7 i A-17 fins a Barcelona. El trajecte urbà es realitzarà per la Meridiana, Aragó, Pau Claris, Via Laietana i Moll de la Fusta. L'embarcament està previst per a les 8 del vespre del mateix dia de Sant Esteve.

## 150 milions de pressupost

La TSO (Thierry Sabine Organisation) no ha anat amb tant de sentimentalisme a l'hora de tractar qüestions



Una aventura per a perdre's.



crematístiques amb els organitzadors de la prova de Barcelona. Ha demanat en concret 150 milions de pessetes en concepte de pressupost global de l'etapa pròleg, en el qual van inclosos 75 per a la TSO. Aquesta quantitat es cobreix amb l'aportació econòmica de les cases patrocinadores i amb l'import aconseguït amb la venda de les entrades per a la prova especial, que serà transmesa per TV3.

La París-Dakar arriba,enguany, a la seva onzena edició. Va ser creada el 1979 per Thierry Sabine com a aventura, caràcter que ben aviat va perdre per a convertir-se en una competició sense pietat entre les grans marques d'automòbils i motocicletes. La seva popularitat ha afectat curses tan històriques com el mateix ral·li de Montecarlo, que, perquè no en resultés perjudicat, ha hagut de forçar la Federació Internacional d'Automobilisme a escurçar el Dakar ja que, si no, per coincidència de dates, el primer perdria audiència i interès.

La duresa de les etapes, sobretot l'última

edició, ha bolcat un munt de crítiques contra el París-Dakar. També se li ha censurat la seva perillositat: en les onze edicions han mort vint persones, des de periodistes fins a indígenes, passant, com és sabut, per la del mateix organitzador, Thierry Sabine.

Enguany, cal destacar la participació, en l'apartat de motocicletes, de l'equip de Carles Mas, pilot oficial de Yamaha, i del de Jordi Arcarons, de Suzuki. Quant a automòbils, cal citar Jordi i Hansi Babler, i Prieto i Porcar, de l'equip Nissan; Paco Mir i Joan Gracia, components del grup teatral El Tricicle, competeixen igualment en l'actual edició del París-Barcelona-Dakar, amb un Mitsubishi Montero. I també cal comentar que la primera participant femenina en motos del Dakar és una catalana de 33 anys, Ariadna Tortosa, que corre amb una Suzuki DR.

Les dates previstes de duració del ral·li són del 25 de desembre a l'11 de gener, amb un total de 10.831 quilòmetres de recorregut, d'aventura. □

CARLES MAS, A LA RECERCA DE L'ÈXIT

## «Som una mena d'Indiana Jones»

Després d'haver fet quart en l'última edició del Dakar, Carles Mas és el pilot català que més possibilitats d'èxit té en la present edició del ral·li africà. Tot i que reconeix que la classificació depèn, en un altíssim percentatge, de la sort.

Eduard Company

**C**arles Mas és el pilot català amb més experiència en la prestigiosa París-Barcelona-Dakar. El que sovint es desconeix d'ell és que, tot i que en les proves africanes és on més popularitat ha aconseguit, duu molts anys en el motociclisme de muntanya i que, en concret en la modalitat de tot terreny, ha guanyat el campionat estatal set voltes consecutives, de 1979 a 1985. Al primer París-Dakar, en el 85, va ser 13è; en el 86, 11è; en el 87, 5è; i en el 88 4t. A part d'haver guanyat la Baja Montesblancos i el Ral·li de Tunísia. Tot un palmarès. Aquesta setmana inicia un nou París-Barcelona-Dakar, ral·li que ha aixecat molta expectació.



«El Dakar té un encant molt especial, és tota una aventura».

—¿Per què aquesta popularitat del París-Barcelona-Dakar?

—Evidentment, el Dakar és moda. Té un encant molt especial, és tota una aventura. S'ha de saber de tot, mecànica, navegació, ser dur... Sí, és molt més dur fer el Dakar amb moto que amb cotxe. Els dels cotxes et diuen: hòstia, us ho deveu passar malament. La moto és mes dura, segur.

—Deu esgotar, també, però, psicològicament, això de veure desert, desert i desert durant tants quilòmetres.

—Sí, les reaccions del cos s'adapten al terreny, i si aquest és fàcil, uns es poden adormir i llavors és molt perillós. No pots relaxar-te ni un moment, perquè les velocitats són molt elevades i hi ha la possibilitat de tenir un accident greu. Sempre has d'estar en tensió, i la ment ho acusa.

—¿Es va gaire ràpid?

—Mira, hi ha mitjanes de cent trenta quilòmetres a l'hora. A vegades et poses a cent cinquanta o cent seixanta. Això, és clar, requereix una preparació molt especial.

—Tu vas presenciar l'accident d'André Malherbe, tres voltes campió del món de moto-cross, en l'última edició del Dakar. Ha quedat tetraplègic. De per vida. ¿Com afecta, això?

—Bé, va tenir molt mala sort. Estàvem perduts i vam veure, al fons, la pista, és a dir, el camí correcte. Era un terreny molt pla, sense problemes, i anàvem tres pilots en fila. De colp i volta, el terreny va canviar, vam trobar-nos unes dunes consecutives, i el Malherbe va voler saltar-les. Però amb les motos que duem no podem fer moltes virgueries, i en l'última duna va eixir després de davant i va pegar-se de cara. Es va desnucar allí mateix. No es recuperarà mai més.

—I quan es veu això, ¿què se sent?

—És un pal, perquè penses: bé, aquest tío, aquí, ha caigut d'una manera més estúpida... I anàvem junts, ens hauria pogut passar a qualsevol dels tres. Ho veus de prop i, bé, penses que has tornat a nèixer. És molt fort. T'emprenya molt.

—La sensació ha de ser molt distinta quan s'arriba a Dakar, ¿no?

—Sí. Aquest any, sobretot, ens posarem molt contents. És tot una festa.

—En una cursa d'aquestes característiques, ¿què és més important, acabar o acabar en un bon lloc?

—Acabar ja és un èxit, però per a mi el verdader èxit és acabar en un bon lloc. ¿Guanyar-la? Bé, som deu pilots que estem al davant i qualsevol pot guanyar. Hi influeix, però, molt la sort. Qui té més sort, guanya.