

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'úl-

tima 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.



«És com una ruleta. Cada dia et jugues un número».

—¿I guanyar diners?

—Evidentment no es guanya prou si avaluem els perills. Tot i que jo no em puc queixar. Els guanys són per publicitat, el premi de la cursa en si és ridícul.

—¿Què va passar fa dos anys a Barcelona? Un milió de persones va sortir al carrer.

—Va ser una recepció que no sé si es tornarà a repetir. Ni el Barça quan guanya la copa d'Europa treu la ciutat al carrer com ho va fer la Dakar. Va ser increïble, els corredors vam quedar al·lucinadíssims. Els pilots estrangers em preguntaven: ¿què passarà a Barcelona? I jo pensava: ¿què passarà? ¿En dia primer d'any, amb la gent dormint, i fent fred? No en tenia ni idea. Quan vam veure tot allò, en fi, vam posar-nos supercontents. Aquest any no sé què pot succeir.

—¿T'atreveixes amb un pronòstic per a aquesta edició?

—No. És com una ruleta. Cada dia et jugues un número sense saber a on. Si et toca, bé: passes al davant. Però a l'endemà torna a haver-hi rifa. Mira, s'ha de tenir molta sort, molta. Gairebé diria que un setanta-cinc per cent de l'èxit és sort.

—¿Saps que mig país esperava en l'última edició del Dakar els resultats de l'etapa dia rere dia?

—Sí, ho sé. I sobretot gràcies al programa especial de TV3. I és estrany, perquè fins i tot interessava gent gran que mai ha pujat en una moto. I també les criatures. Aquest tipus de curses al·lucinen molt més les criatures que el Sito Pons. El Sito Pons, el troben avorrit, i, en canvi, en mi les criatures veuen l'aventura, l'Indiana Jones, Àfrica... Vaig a fer conferències als col·legis i puc assegurar que els meus són els millors fans que tinc.

—Si Carles Mas guanyés aquest Dakar, ¿es pot imaginar què passaria a l'aeroport de Barcelona?

—Doncs no ho sé, però si l'experiència de Sito Pons és que el van anar a rebre cinc mil motoristes... No ho sé. M'agradaria que passés, perquè Catalunya viu l'esport i està al costat de la seva gent. No crec que passi enlloc més del món.

—Parlant de guanyar i de Sito Pons. Si guanyessis, ¿també faries això de dur la bandera espanyola a l'estranger i la catalana a la plaça de Sant Jaume?

—Bé, és bastant problemàtic. Perquè entres en el terreny de la política.

M'ho hauria de plantejar, arribat el cas. Evidentment jo em sento català, però a fora el passaport et posa espanyol. Això de Sito Pons li ho degué dir l'espònsor, perquè al revers de la bandera espanyola hi havia la de Campsa. A mi em faria vergonya onejar la bandera de l'espònsor, però una mica estem a les seues mans.

—El teu espònsor és Camper, ¿no?

—Sí, la fàbrica de calçats mallorquins. De fet, en el nostre equip tots som catalans. Un de la Catalunya Nord i un d'andorrà. L'any passat hi havia un mecànic de Castelló, però aquest any ja no ve amb nosaltres. És molt maco que siguem tots d'aquí, perquè abans corria per a un equip de Madrid i, hòstia... Ara són gent molt jove i amb moltes ganes.

—¿Quant costa, l'equip?

—El meu equip, per dos anys, se'n va a tres-cents cinquanta milions de pessetes, però incloent-hi la publicitat general de l'empresa. En el Dakar, gastarem uns trenta-cinc milions.

—¿I la teua moto, quant val?

—Bé, diuen que està valorada en uns quinze milions de pessetes. És un prototip únic, fet a mà. □