

# SALEN LOS ÚLTIMOS Y LLEGAN DE NOCHE

# Las 'escobas'

# del Dakar

Los 85 camiones que toman parte en el Dakar serán los encargados de ir ayudando a los accidentados y averiados, además de competir. Son los mastodontes que siempre llegan de madrugada al final de las etapas.

**ALBERTO GÓMEZ | ER RACHIDIA**  
Existen unos vehículos de dimensiones ciclópeas que a menudo pasan 'desapercibidos' en un raid como el Lisboa-Dakar. Sin embargo, el mayor espectáculo que se puede presenciar en la cresta de las dunas es un camión surfearo con la fragilidad de cochecito de niño. Son monstruos que en algunos casos alcanzan los 1.000 CV de potencia y alcanzan velocidades próximas a los 150 km/h sobre la arena.

Pero esta categoría, tiranizada en los últimos años por pilotos rusos y ucranianos a bordo de los poderosos Kamaz, es la que despierta menor atención. Y parte de culpa la tiene su orden de salida.

Los camiones parten últimos, tras las motos y los coches, y en la mayoría de los casos tienen que atravesar el desierto de noche, llegando al vivac a horas intempestivas. Los 88 camiones que este año surcarán las dunas mauritanas se convierten así en 'escobas' de una carrera que va sacrificando competidores en cada etapa.

Pero los camiones ejercen también una labor solidaria dentro de la carrera. A su paso se encuentran accidentados o gente anclada en la arena y ellos, por su potencia, colaboran a poner en orden cualquier desajustado. Algunos, incluso, colaboran intensamente en alguna empresa humanitaria como el del español

Jordi Juvanteny, que va repleto de medicamentos para la Fundación Dakar Solidario. Lo peor es que cuando ellos sufren averías, se quedan solos en medio de la nada. Y a ver quién es el listo que les remolca.

Este año, la prueba contará con un total de 88 participantes, que lograron pasar las verificaciones en Lisboa son bastante más exigentes que en los demás vehículos. Tres de los preinscritos se quedaron fuera en 2007 y el año pasado, varios camiones que entraban en todas las apuestas como favoritos, los de la familia De Rooy, no pudieron tomar la salida por irregularidades en los ejes.

## SUS PILOTOS MAS ILUSTRES

### El año pasado Allen y Biasion fueron camioneros

Hace un año, dos ex pilotos de rallies y antiguos rivales de Carlos Sainz probaron la aventura de subir a dos camiones IVECO de 800 CV. Miki Biasion y Markku Allen, viejos conocidos en los años 80

y 90, no tuvieron suerte. El intento no les salió como esperaban y sus ilusiones se quedaron varadas en las olas de Mauritania. Biasion repitió este año, pero en coches y con un Fiat Panda diesel.

### Vladimir Tchaguine, el Schumacher de la arena

Desde 2002, la marca Kamaz se ha mostrado intratable en el apartado de camiones. Especialmente

con la pericia al volante del ruso Vladimir Tchaguine, una suerte de Michael Schumacher de los camiones que ha conquistado el triunfo final en el Lago Rosa hasta en cinco ocasiones, cuatro de ellas

en las cinco últimas ediciones. En la primera etapa marroquí, el camión del ruso al que acompañan Yakubov y Savostin, ya domina en la general con casi 10 minutos sobre uno de los De Rooy.

### El camión de Marca

En esta edición, Marca tendrá representantes dentro del equipo Rumbo Zero con dos camiones Mercedes Unimog U500. En uno de ellos nuestro compañero y colaborador

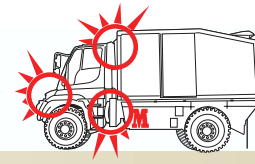
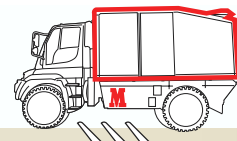
Luis Heras narrará en estas páginas todas las vivencias desde la perspectiva elevada y suficiente que otorga el habitáculo de un camión preparado para el Dakar.

Vladimir Tchaguine, el Schumacher de la arena, con su Kamaz.



AFP

120.000 €  
Mercedes Unimog  
U500 4x4



**0**  
SALIDA DE FÁBRICA

El Proyecto Dakar requiere una gran inversión tanto económica como de tiempo.



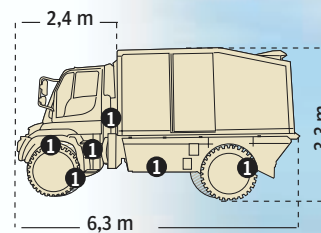
**1**  
CAJA DE POLIÉSTER

Lo primero que se construye en el taller de carrozado es una caja de poliéster.

**2**  
ESTUDIO DE LAS TORSIONES

Se realiza un estudio minucioso de las torsiones del vehículo reforzando y guiando todos los puntos susceptibles de rotura por fatiga de materiales.

Unimog U500  
Datos técnicos



Peso: 9.500 kg

6324 cc Cilindrada	1
6 cilindros Motor	2
280 cv a 2.200 rpm Potencia	3
110 kgm Par máx.	4
8 Velocidades	5
Muelle y doble amortiguación Suspensión	6

Inscribir al equipo junto con el apoyo de un mecánico, cuesta unos 100.000 euros a los que hay que añadir otros 25.000 en concepto de material, hoteles, vuelos...

Con un coste de adquisición de 120.000 € hasta la salida, su coste puede elevarse hasta los 200.000 €.

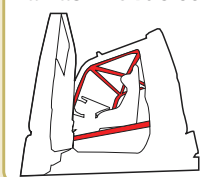


El desarrollo de la caja se efectúa mediante procesos informáticos.

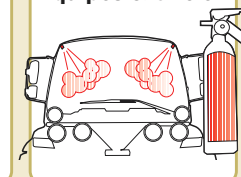
Medidas de Seguridad FIA

La FIA exige un número de medias de seguridad.

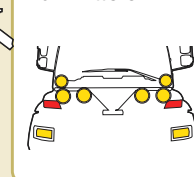
Barras Antivuelco



Equipos extinción



Iluminación



Los equipos de extinción pueden ser manuales o automáticos.