

Si no ves correctamente este email, [haz clic aquí](#)



➔ Carlos Sainz revela sus secretos del Dakar antes de la defensa del título

El cuatro veces campeón del Rally Dakar, Carlos Sainz, aspira a un quinto título a sus 62 años cuando se dispute la edición de 2025, del 3 al 17 de enero de 2025, a través del terreno rocoso y las icónicas dunas de arena de Arabia Saudí, así que quién mejor para revelar los secretos del éxito fuera de la carretera en la carrera más dura del mundo.

Después de ganar dos títulos del Campeonato del Mundo de Rallyes en 1990 y 1992, Sainz, también conocido como El Matador, ha sido un pilar del Rallye Dakar con cuatro títulos en 2010, 2018, 2020 y 2024.

La leyenda del automovilismo, que volverá en 2025 con la intención de sumar su quinta victoria con un quinto constructor diferente, se apoyará en su gran experiencia para recorrer los 7.759 kilómetros de la ruta, repartidos en 12 tramos especiales cronometrados desde Bisha hasta el desierto de Empty Quarter.

Esto es lo que nos cuenta el español antes de estrenar el Ford Raptor T1+

¿Cómo te preparas físicamente para los retos únicos del Dakar?

"Obviamente, con la edad, he tenido que adaptar mi programa de entrenamiento. Trabajo con un equipo de profesionales y me conocen muy bien. La realidad es que trabajo mucho más la forma física que cuando era más joven. Estos días dedico más tiempo a la parte aeróbica de mi preparación. Siempre digo que prefiero sufrir en casa, para no sufrir tanto en el Dakar".

¿Qué os ayuda a ti y a tu copiloto Lucas Cruz a entender el roadbook?

"Recibimos el roadbook unos minutos antes del inicio de la etapa, no la víspera como antes. Depende de los copilotos entenderlo bien y nosotros, los pilotos, debemos ayudar en todo lo posible. Cuando llegamos a lugares difíciles, trabajamos juntos para encontrar el camino correcto".

¿Cómo ganó el Dakar 2024 sin haber logrado una sola victoria de etapa?

"Para ganar el Rallye Dakar hay que tener una buena estrategia, además de ser más rápido que los demás. En 2024 el rallye nos fue bien. La etapa de 48 horas era estratégicamente importante. Decidimos no iniciar ese tramo cerca de la cabeza y, por eso, perdimos algo de tiempo el día anterior. Así que teníamos una buena posición de inicio y ganamos la primera parte de la etapa de 48 horas. En la segunda parte, nos quedamos atascados en las dunas y perdimos algunos minutos. Sébastien Loeb acabó ganando la especial, pero nosotros no estábamos lejos, segundos. El resto fue bastante complicado, muchos sectores difíciles y de alta velocidad. Mantuvimos una buena lucha con Sébastien hasta el penúltimo tramo".

¿Puede dar más detalles sobre la etapa Chrono de 48 horas, la última innovación del rallye Dakar?

"La etapa Chrono de 48 horas es ahora una parte crucial del Dakar. Son dos días sin asistencia del equipo. Duermes en una tienda de campaña en el desierto y depende de tu velocidad dónde acabes durmiendo y quién más esté allí. En 2025, será muy temprana en el rallye, básicamente el segundo día. Será muy importante hacerlo bien, sobre todo para nosotros con un coche nuevo".

¿Recuerdas algún tramo especialmente duro y cómo te hizo sufrir?

"Puedo decir que destaca un tramo en Sudamérica. Hacia muchísimo calor y sufrí deshidratación. A veces, en Sudamérica, teníamos temperaturas que alcanzaban los 45 grados centígrados y ese fue el caso durante este tramo especialmente exigente. Recuerdo que me afectó mucho".

¿Qué cambios introduciría en el reglamento del Rallye Dakar?

"Podría ser el orden de salida. Cuando eres un piloto de fábrica y tienes un problema en una etapa, creo que puede ser peligroso empezar tan atrás al día siguiente porque acabas adelantando a muchos coches. Además, cambiaría la distancia del centinel (un sistema de alerta que se activa cuando te encuentras a 250 metros por detrás de un vehículo más lento al que quieres adelantar). Sería bueno aumentar 100 metros más el alcance del centinel, porque ayudaría a evitar accidentes".

¿Cuáles son las anécdotas más rocambolescas que ha oído en el Dakar?

"Recuerdo que, en mi segundo Dakar, terminé una etapa y un grupo de periodistas se abalanzó sobre mí. Todos me preguntaban por un problema con mi copiloto. Al parecer, la prensa decía que había tenido una discusión con mi copiloto y que lo había dejado en el desierto. Evidentemente, no era cierto. Los periodistas me habían confundido con otro competidor, Carlos Souza.

La verdad es que nos había pillado a todos una tormenta de arena muy fuerte y tuvieron que anularla. Souza y su copiloto Andy Schulz (que fue mi copiloto en mi primer Dakar) salieron para liberar su coche de la arena, luego Souza volvió a su coche y pilotó durante 200 metros antes de darse cuenta de que Andy seguía fuera. Debido a la enorme tormenta de arena, no pudieron volver a encontrarse durante

mucho, mucho tiempo. Sólo cuando volví al vivac pude escuchar la historia completa".

➔ Haz clic en las imágenes para descargarlas en alta resolución

Carlos Sainz
Ford Raptor T1+



Carlos Sainz
Ford Raptor T1+



Oficina de prensa y
comunicación:
Media Racing

www.mediaracing.net -
info@mediaracing.net