

10 de diciembre de 2013

MINI Kit de Prensa Rally Dakar 2014.

01	Intro: Jochen Goller, Senior Vice President MINI.	P. 01
02	Rally Dakar 2014: El próximo Desafío para MINI.	P. 02
03	MINI ALL4 Racing: Tecnología.	P. 05
04	MINI ALL4 Racing: Datos Técnicos.	P. 08
05	Dakar Pilotos y Copilotos MINI.	P. 09
06	MINI en el Dakar.	P. 19
07	MINI en los Rallies.	P. 21
08	Entrevista con Sven Quandt, director de X-raid.	P. 23
09	Entrevista con Stéphane Peterhansel.	P. 28
10	Ruta del Rally Dakar 2014.	P. 31
11	Ganadores del Rally Dakar 1979-2013 (Coches).	P. 38
12	Glosario Dakar.	P. 40
13	Resumen del reglamento y normativa del Dakar.	P. 45
14	Contacto Medios.	P. 49

0

01 – Introducción: Jochen Goller, Senior Vice President MINI.

Desde el 5 al 18 de enero de 2014, MINI participará con su MINI ALL4 Racing en el Rally Dakar. En 2012 y 2013 MINI fue la marca a batir en el rally de resistencia más duro del mundo. El piloto francés, Stéphane Peterhansel, se adjudicó las dos últimas ediciones del Dakar al volante de un MINI ALL4 Racing del X-raid Team (DE), una escudería con base en la ciudad alemana de Trebur.

“La victoria del MINI ALL4 Racing en el Dakar de 2012 fue una auténtica sorpresa para muchos,” afirma Jochen Goller, vicepresidente de MINI. “Sin embargo, la defensa del título en la edición de 2013 demostró que el resultado del año anterior no había sido ninguna casualidad. El Dakar 2014 volverá a plantear un desafío que MINI está más que dispuesto a aceptar”. Peterhansel tendrá la oportunidad de completar un triplete de victorias para MINI y para X-raid.

1

“Desde la creación de la marca, MINI ha estado estrechamente asociada con el automovilismo y con el mundo del rally gracias a las victorias obtenidas en el prestigioso Rally de Montecarlo,” añade Goller. La emoción y la energía han sido siempre valores centrales de MINI que, además, encajan a la perfección con los valores que se requieren en el mundo del motor, y además, están en consonancia con la imagen del Dakar.

La 36^a edición del Rally Dakar está considerada como la más larga y complicada desde que el evento fue trasladado desde África a Sudamérica en 2009. En esta ocasión, los participantes deberán superar un recorrido de más de 9.000 kilómetros. “El X-raid Team ha preparado minuciosamente una prueba que va a constituir todo un reto para pilotos y coches,” prosigue Goller. “El modelo de coche del equipo, el MINI ALL4 Racing, es un prototipo que ya ha demostrado

sobradamente su calidad en carreras de resistencia en todo el mundo. El MINI ALL4 Racing se distingue por su fiabilidad, resistencia y agilidad, unas características que son fundamentales para obtener el mejor resultado en el Rally Dakar.”

02 - Rally Dakar 2014: El próximo Desafío para MINI.

“Un reto para los que participan. Un sueño para los que se quedan.” Esta cita del francés Thierry Sabine es todo un clásico en los círculos automovilísticos. Resulta difícil encontrar una mejor forma de resumir la fascinación por el rally más famoso del calendario internacional que no sea otra que utilizar las palabras del mismísimo fundador del Rally Dakar.

Desde 1979, un gran número de valientes participantes vuelven a tomar la salida año tras año en coches y camiones, o en motos y quads, para luchar contra los elementos en esta durísima prueba. El Dakar celebró todas sus ediciones en África hasta 2008, y un año después, fue trasladado a Sudamérica debido a la inestable situación política del continente africano. Un nuevo continente, un nuevo reto. Sin embargo, el Dakar no ha perdido nada de su encanto original.

MINI participó por primera vez en esta prueba maratoniana en 2011. “Para la marca MINI, competir en el Rally Dakar se ha convertido en un clásico, porque la superación de los grandes desafíos se encuentra en sus genes,” declara Jochen Goller, vicepresidente de MINI. Al final de la década de 1950, el ingeniero británico John Cooper (GB) materializó la increíble idea de convertir un pequeño modelo utilitario en el ganador de varias ediciones del prestigioso Rally de Montecarlo (MC). John Cooper prosiguió con su proyecto y,

en poco tiempo, su Mini consiguió el triplete de este rally clásico, y acabó convirtiéndose en todo un símbolo para los aficionados de todo el mundo. Goller: “El débil contra el fuerte, David contra Goliath, alcanzar lo imposible: este es el tipo de reto que el personal de MINI asume una y otra vez con un espíritu positivo. Y hay que decir que los resultados obtenidos a lo largo de los años han sido absolutamente increíbles.”

En 2011, el MINI ALL4 Racing apareció por primera vez en el legendario Rally Dakar. “Participar con un vehículo off-road compacto en una carrera de resistencia bajo las condiciones más extremas, ese era precisamente el desafío ante nosotros,” apunta Goller. Basado en el MINI John Cooper Works Countryman, el MINI ALL4 Racing demostró de manera inmediata que estaba en situación de competir en el Dakar. Tan solo un año después, tomaron la salida cinco modelos MINI ALL4 Racing en esta prueba maratoniana. Mediante una combinación de potencia, fiabilidad, rendimiento y precisión técnica, además de contar con el competidor más sobresaliente del Dakar al volante, MINI marcó la diferencia en su segunda participación: el MINI ALL4 Racing y Stéphane Peterhansel (FR) ganaron la edición 2012 del Rally Dakar. “Prueba aceptada, prueba superada. Una historia clásica en MINI”, sentencia Goller.

3

Incluso antes de tomar la salida en el siguiente Dakar, el MINI ALL4 Racing ya había demostrado que el éxito de 2012 no había sido fortuito. Antes de participar en la clásica del desierto, el MINI ALL4 Racing se enfrentó a los distintos retos de una completa temporada en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country, y al final de 2012 se alzó con el título absoluto. Los desafíos de siete rallies de resistencia disputados en varios países y en superficies muy variadas resultaron ser una preparación ideal para el Rally Dakar 2013.

MINI apareció en la escena del Dakar por tercera vez en enero de 2013, de nuevo con el MINI ALL4 Racing, y consiguió defender el título al primer intento. “La segunda victoria en el Dakar fue otra demostración de los valores que representa el MINI ALL4 Racing: potencia, fiabilidad y rendimiento,” señala Goller. Una vez más, fue Stéphane Peterhansel, haciendo honor a su sobrenombre “Míster Dakar”, quien sumó su undécimo título en esta prueba y su segunda victoria al mando del MINI ALL4 Racing. Incluso antes de ponerse al volante del MINI por primera vez, el coche ya había convencido a Peterhansel: “MINI está listo para ganar el Dakar.” Y este pronóstico se cumplió a la perfección, con dos victorias consecutivas.

“El Dakar más duro es siempre el siguiente,” un comentario que refleja la mentalidad de los competidores en esta prueba. Como confirmación a estas palabras, la 36^a edición del Dakar, que se disputará entre el 5 y el 18 de enero de 2014, será un auténtico reto para todos los participantes. Los vehículos deberán completar una distancia total de 9.374 kilómetros a través de Sudamérica. El recorrido de 2014 contiene 1.376 kilómetros cronometrados más que el del año anterior. “La ruta no es solo más larga, sino también más dura y complicada,” declara Peterhansel. El francés cree que se trata de un intento por parte de la organización de recuperar el carácter del Dakar durante sus años en el continente africano. Peterhansel tiene grandes esperanzas de sumar una nueva victoria, aunque advierte: “No va a ser nada fácil.”

“El Rally Dakar siempre es un gran desafío,” apunta Goller. “Un desafío que MINI, de acuerdo con su larga tradición en el mundo del motor, está encantado de volver a asumir.” Y en 2014 lo hará con la cifra récord de once MINI ALL4 Racing.

03 - MINI ALL4 Racing: Tecnología.

Tras las victorias de las ediciones del Dakar 2012 y 2013, la historia del MINI ALL4 Racing se ha convertido en todo un relato de éxito. Desde su presentación, el MINI ALL4 Racing representa el arquetipo de la potencia pura, la fiabilidad absoluta y la precisión técnica.

La tecnología del MINI ALL4 Racing a fondo:

Carrocería

El chasis del MINI ALL4 Racing ofrece la estructura perfecta para competir en rallies bajo condiciones extremas. En total, el tamaño del MINI ALL4 Racing es un cinco por ciento mayor que el vehículo de producción del MINI John Cooper Works Countryman. La mayoría de la carrocería es de fibra de carbono. Los tubos de acero integrados en el arco de seguridad, así como el resto de componentes de este material, satisfacen las normas de seguridad exigidas en la industria de construcción aeronáutica. Algunas partes del arco de seguridad están unidas al monocasco. El marco del habitáculo del pasajero es el único elemento del coche que no puede desarmarse. Los demás componentes del MINI ALL4 Racing son completamente desmontables.

Chasis/Trasmisión

El MINI ALL4 Racing está equipado con una caja de cambios Sadev de seis velocidades delanteras y marcha atrás secuencial. Para poner en movimiento en coche, el cambio de velocidad en la caja de cambios se realiza mediante el embrague AP Racing. Una vez el vehículo está en marcha, es posible cambiar de velocidad sin utilizar

el embrague. Al igual que en el modelo de producción, la palanca de cambios está situada entre el piloto y el pasajero. No obstante, las velocidades no se distribuyen en la configuración tradicional en H. Más bien, la palanca se mueve en direcciones opuestas para subir y bajar marchas. El embrague sinterizado multidisco permite transmitir un par motor elevado a las ruedas. El MINI ALL4 Racing también está equipado con diferenciales autoblocantes Xtrac refrigerados por aceite en todos los ejes.

Motor

El motor diésel que impulsa al MINI ALL4 Racing ha sido diseñado por BMW Motoren GmbH en Steyr, Austria, para su utilización en carreras de resistencia bajo las condiciones más complicadas. El motor TwinPower de 2.993 centímetros cúbicos genera una potencia de más de 300 CV a 3.250 revoluciones por minuto. Esto permite al MINI ALL4 Racing alcanzar una velocidad máxima de 185 km/h. El diámetro del limitador de aire es de 38 mm. El motor también está dotado de un sistema de lubricación por cárter seco, a fin de limitar el peso total y garantizar una lubricación óptima en condiciones extremas. De nuevo, para aligerar el peso, se ha reducido al máximo el cableado.

Neumáticos/Frenos

El MINI ALL4Racing está equipado con neumáticos Michelin All-Terrain 245/80R 16. Además de las cuatro gomas montadas, hay tres neumáticos de recambio situados en la parte trasera del vehículo. Los frenos de disco de acero autoventilados (320 por 32 milímetros) cuentan con un sistema de ventilación por aire en el eje delantero y

otro mixto por agua y aire en el trasero (seis pistones por eje). Los amortiguadores (cuatro en cada eje) son completamente regulables. La válvula estabilizadora ajustable permite modificar la suspensión del coche. El aceite del amortiguador se refrigera en un depósito externo que mejora el efecto de absorción de impactos y, a su vez, prolonga la vida de los amortiguadores.

Cabina

El diseño del habitáculo del MINI ALL4 Racing proporciona a los pilotos un amplio espacio de maniobra. En su interior, el piloto y el copiloto están sujetos a baquets de competición Recaro Motorsport con arnés de seis anclajes. También se utiliza el sistema de protección de cabeza y cuello HANS de la Fórmula Uno. El cuadro de instrumentos de la cabina es de fibra de carbono y está formado por tres componentes: panel del piloto, panel central y panel del copiloto. Se ha simplificado al máximo la cantidad de información que aparece en el cuadro de mandos: ante el piloto aparece la velocidad de la caja de cambios y un símbolo que le indica que es necesario cambiar de marcha. La información general, como la velocidad, la presión del aceite, la temperatura y la información de los dispositivos electrónicos se muestra en el panel central, de modo que puedan verla tanto el piloto como el copiloto. Este componente puede retirarse y reemplazarse en tan solo tres minutos, con lo que se optimiza el tiempo de asistencia en caso de avería. En el panel del copiloto aparecen datos de navegación.

Aerodinámica

La optimización del flujo de aire en el MINI ALL4 Racing resulta tan importante en el Dakar como en cualquier otra competición automovilística. La ventilación se produce a través del techo del vehículo. Esto puede apreciarse desde arriba al observar tres orificios en la parte posterior del techo. Dichas aperturas están rodeadas por un spoiler circular que reconduce el aire caliente de la parte posterior del coche hacia el techo y produce asimismo una mayor carga aerodinámica. Puesto que el MINI John Cooper Works Countryman, en el que se basa el MINI ALL4 Racing, ya cuenta con un spoiler en la parte trasera del techo, no ha sido necesario diseñar una nueva pieza para el MINI ALL4 Racing, sino únicamente modificar el flujo de aire para adaptarse a las exigencias del Rally Dakar.

04 – MINI ALL4 Racing: Datos Técnicos.

Motor	TwinPower turbo diesel
Potencia	307 CV / 3.250 rpm
Par motor	aprox. 700 Nm / 2.100 rpm
Cilindrada	2.993 cc
Limitador de aire	38 mm de diámetro
Velocidad máxima	aprox. 185 km/h
Transmisión	caja de cambios secuencial de seis

	velocidades (Sadev)
Embrague	AP Racing
Diferencial	Xtrac
Frenos	Frenos de disco AP (320 x 32 mm), ventilación por aire (delante), aire/agua (detrás)
Dimensiones	4.333/ 1.998/ 1.966 mm
Distancia entre ejes	2.906 mm
Distancia entre ruedas	1.736 mm
Peso	1.900 kg
Capacidad del depósito	aprox. 375 litros
Marco chasis	Heggemann Autosport
Neumáticos	Michelin All-Terrain (tamaño: 245/80R 16)

05 – Dakar Pilotos y Copilotos MINI.

La edición de 2014 del Dakar representará otro hito en la historia de MINI en el rally más duro del mundo. La 36^a edición de la carrera contará con el mayor número de modelos MINI ALL4 Racing de su historia. El equipo principal estará formado por cuatro tripulaciones al volante de sus respectivos MINI ALL4 Racing. A ellos se les unirán hasta siete equipos privados, también al mando de modelos MINI ALL4 Racing, con un diseño y rendimiento estándar.

La alineación estará dirigida por el campeón Stéphane Peterhansel (FR). El piloto francés de 48 años ha ganado el Dakar en once ocasiones desde su primera participación en 1988: seis veces en la categoría de motos y cinco en la de coches. Peterhansel se adjudicó las últimas dos victorias en el Dakar: en 2012 y 2013 al volante de un MINI ALL4 Racing. En 2014, en la que será su 25^a participación, Peterhansel podría completar un triplete de títulos, una hazaña que ya ha conseguido sobre dos ruedas.

Resumen de datos del equipo principal de MINI en el Rally Dakar 2014:

MINI ALL4 Racing #300 - Monster Energy X-raid Team.

Stéphane Peterhansel.

Fecha de nacimiento: 6 de agosto de 1965 en Échenoz-la-Méline, Francia

10

Nacionalidad: Francés

Hobbies: Viajar, esquí, moto acuática, senderismo, bici de montaña

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 1991, 1992, 1993, 1995, 1997, 1998 (moto), 2004, 2005, 2007, 2012, 2013 (coche)
- Primera posición en el Abu Dhabi Desert Challenge (primera victoria para un MINI ALL4 Racing)

Copiloto: Jean-Paul Cottret

Jean-Paul Cottret.

Fecha de nacimiento: 19 de junio de 1963 en Gien, Francia

Nacionalidad: Francés

Hobbies: Deportes, cine, pasar tiempo con la familia

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 2004, 2005, 2007, 2012 y 2013.
- Primera posición en el Abu Dhabi Desert Challenge (primera victoria para un MINI ALL4 Racing)

Copiloto para: Stéphane Peterhansel

MINI ALL4 Racing #304 - Monster Energy X-raid Team.

Joan “Nani” Roma.

11

Fecha de nacimiento: 17 de febrero de 1972 en [Folgueroles](#), España

Nacionalidad: Español

Hobbies: Motos, esquí, escalada

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 2004 (moto)
- Subcampeón del Rally Dakar 2012 (coche)
- Tercera posición en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross Country 2013.

Copiloto: Michel Périn

Michel Périn.

Fecha de nacimiento: 19 de enero de 1959 en Saint-Mihiel, Francia

Nacionalidad: Francés

Hobbies: Correr, natación, senderismo nórdico, cine, lectura

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 1994, 1995 y 1996
- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross Country en 1993, 1994, 1995, 1996, 2005 y 2007

Copiloto de: Joan “Nani” Roma

MINI ALL4 Racing #307 - Monster Energy X-raid Team.

Orlando Terranova.

12

Fecha de nacimiento: 10 de noviembre de 1979 en Mendoza, Argentina

Nacionalidad: Argentino

Hobbies: -

Resultados destacados:

- Quinta posición en el Rally Dakar 2013
- Primera posición en el Campeonato Argentino de Enduro 1998

Copiloto: Paulo Fiúza

Paulo Fiúza.

Fecha de nacimiento: 19 de abril de 1975 en Mafra, Portugal

Nacionalidad: Portugués

Hobbies: Deportes, ciclismo, surf

Resultados destacados:

- Quinta posición en el Rally Dakar 2013
- Campeón del Rally Dakar, T1.1 (Grupo Diésel Amateur) 2007
- Primera posición en el Campeonato Portugués Off-Road 2003 (T1)

Copiloto de: Orlando Terranova

MINI ALL4 Racing #309 - Monster Energy X-raid Team.

13

Krzysztof Holowczyc.

Fecha de nacimiento: 4 de junio de 1962 en Olsztyn, Polonia

Nacionalidad: Polaco

Hobbies: Deportes acuáticos, motos, música rock

Resultados destacados:

- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross Country 2013.
- Campeón de la Copa Internacional FIA de Bajas de Rally Cross Country 2010.
- Quinta posición en el Rally Dakar 2009 y 2011
- Campeón de Europa de Rally 1997

Copiloto: Konstantin Zhiltsov

Konstantin Zhiltsov.

Fecha de nacimiento: 5 de abril de 1965 en Moscú, Rusia

Nacionalidad: Ruso

Hobbies: Rally, wakeboard, snowboard

Resultados destacados:

- Tercera posición en el Rally Dakar 2013

Copiloto de: Krzysztof Holowczyc

Resumen de datos de los equipos privados MINI :

MINI ALL4 Racing #301 - X-raid Team.

Nasser Al-Attiyah.

14

Fecha de nacimiento: 21 de diciembre de 1970 en Doha, Catar

Nacionalidad: Catarí

Hobbies: Tiro al plato

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 2011
- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross Country 2008.
- Medalla de bronce en los Juegos Olímpicos de 2012.

Copiloto: Lucas Cruz

Lucas Cruz.

Fecha de nacimiento: 26 de diciembre de 1974 en Barcelona, España

Nacionalidad: España

Hobbies: -

Copiloto de: Nasser Al-Attiyah.

MINI ALL4 Racing #314 - X-raid Team.

Vladimir Vasilyev.

Fecha de nacimiento: 11 de agosto de 1969 en San Petersburgo,
Rusia

Nacionalidad: Ruso

Hobbies: Rally, caza, familia, catas de vino

Copiloto: Vitaliy Yevtyekhov

15

Vitaliy Yevtyekhov.

Fecha de nacimiento: 19 de mayo de 1977 en Dnepropetrovsk, Rusia

Nacionalidad: Ruso

Hobbies: Rally Cross Country, esquí, paracaidismo, wakeboard

Copiloto de: Vladimir Vasilyev.

MINI ALL4 Racing #317 - X-raid Team.

Boris Garafulic.

Fecha de nacimiento: 11 de julio de 1963 en Santiago, Chile

Nacionalidad: Chileno

Hobbies: -

Copiloto: Gilles Picard

Gilles Picard.

Fecha de nacimiento: 19 de marzo de 1955 en Nancy, Francia

Nacionalidad: Francés

Hobbies: Motos, bici de montaña

Copiloto de: Boris Garafulic.

16

MINI ALL4 Racing #319 - X-raid Team.

Zhou Yong.

Fecha de nacimiento: 9 de febrero de 1969 en Pekín, China

Nacionalidad: Chino

Hobbies: Viajar

Copiloto: por confirmar.

MINI ALL4 Racing #330 - X-raid Team.

Federico Villagra.

Fecha de nacimiento: 2 de mayo de 1969 en Córdoba, Argentina

Nacionalidad: Argentino

Hobbies: Motocross

Copiloto: Jorge Pérez Compagnon

Jorge Perez Compagnon.

Fecha de nacimiento: 18 de julio de 1966 en Buenos Aires, Argentina

Nacionalidad: Argentina

Hobbies: Coches

Copiloto de: Federico Villagra

17

MINI ALL4 Racing #332 - X-raid Team.

Martin Kaczmarski.

Fecha de nacimiento: 30 de julio de 1990 en Essen, Alemania

Nacionalidad: Polaco

Hobbies: Golf, rally

Copiloto: Filipe Palmeiro

Filipe Palmeiro.

Fecha de nacimiento: 11 de julio de 1977 en Portalegre, Portugal

Nacionalidad: Portugués

Hobbies: Esquí, pesca

Copiloto de: Martin Kaczmarski

MINI ALL4 Racing #337 - X-raid Team.

Stephan Schott.

Fecha de nacimiento: 15 de octubre de 1952 en Fráncfort del Meno,
Alemania

Nacionalidad: Alemán

Hobbies: Rally, perros

Copiloto: Holm Schmidt

18

Holm Schmidt.

Fecha de nacimiento: 10 de agosto de 1965 en Markranstädt,
Alemania

Nacionalidad: Alemán

Hobbies: Deportes

Copiloto de: Stephan Schott.

06 – MINI en el Dakar.

Desde hace cuatro años en el Rally Dakar, MINI lleva escribiendo una historia de éxitos en la prueba de resistencia más dura del mundo. Junto con la formación independiente alemana X-raid, MINI ha conseguido coronarse con la victoria en las ediciones de 2012 y 2013. El MINI ALL4 Racing, montado por el equipo X-raid y basado en el MINI John Cooper Works Countryman, ha participado tanto en el Rally Dakar como en la Copa Mundial FIA de Rally Cross-Country, demostrando ser todo un coche ganador desde el principio, gracias a su potencia pura, fiabilidad absoluta y precisión técnica.

El MINI ALL4 Racing fue ensamblado en tan solo 90 días en la planta de Trebur (DE), justo a punto para su presentación en diciembre de 2010, y posteriormente se le realizaron los ajustes precisos que exige la competición internacional. Su primera aparición en carrera fue en el Shakedown de Le Creusot (FR), el 13 de diciembre de 2010. El objetivo estaba claro desde el principio: competir con éxito en el Rally Dakar.

19

Finalmente, en 2011, el MINI ALL4 Racing hizo su debut en el rally más duro del mundo. Con Guerlain Chicherit (FR) al volante, el MINI ALL4 Racing logró cautivar a todos los aficionados desde el inicio de la carrera. Aunque no consiguió terminar el Dakar 2011, el equipo X-raid y MINI tenían muy claro que el MINI ALL4 Racing volvería a participar en la siguiente edición de esta prueba maratoniana.

No obstante, antes de que el modelo de MINI volviera a lanzarse a la aventura del Dakar de recorrer más de 8.000 kilómetros a lo largo de Sudamérica, el MINI ALL4 Racing consiguió su primer éxito a escala internacional en abril de 2011 con la victoria en el Abu Dhabi Desert Challenge, que forma parte de la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country. Al volante del ganador MINI ALL4 Racing: Stéphane

Peterhansel (FR), actualmente cuenta con once títulos del Rally Dakar.

Peterhansel también se sumó al equipo al volante del MINI ALL4 Racing en enero de 2012, cuando el coche participó por segunda vez en el Dakar. Desde el primer minuto, la sobrada experiencia de Peterhansel en esta carrera y la fiabilidad del MINI ALL4 Racing crearon una combinación imbatible. Tras 15 jornadas apasionantes de acción en el Dakar, Peterhansel cruzó la línea de meta de la capital del Perú, Lima, el 15 de enero de 2012 en primera posición. Se trataba de la décima victoria de Peterhansel en esta carrera, pero la primera para el X-raid y el MINI ALL4 Racing. Incluso antes de que comenzara la edición de ese año, Peterhansel había declarado: “El MINI ALL4 Racing está listo para ganar el Dakar.” Y lo demostró sobradamente. En 2012, los cinco MINI ALL4 Racing del X-raid lograron cruzar la línea de meta. A Peterhansel le siguió el piloto español Joan “Nani” Roma, un extraordinario doblete para el MINI ALL4 Racing. Un año después, la formación demostró que el resultado del Dakar no había sido pura casualidad.

20

Después de alzarse con el título de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country con el MINI ALL4 Racing en otoño de 2012, el equipo X-raid volvió a enviar cinco coches MINI ALL4 Racing al Dakar que comenzó el 5 de enero de 2013. Una vez más, Peterhansel logró una nueva victoria, mientras que MINI mejoró su resultado con tres coches en las cinco primeras posiciones.

En la edición 2014 del Dakar, parece que el MINI ALL4 Racing va a tener una enorme presencia. Nada menos que once MINI tomarán la salida en la ciudad argentina de Rosario el próximo 5 de enero. Peterhansel podría conseguir un segundo triplete de títulos. No obstante, sus compañeros de equipo Nani Roma, Krzysztof

Holowczyc (PL) y el ganador del Dakar en 2011, Nasser Al-Attiyah (QA), quienes también compiten en las filas de X-raid este año, lucharán por subirse a lo más alto del podio en la edición de 2014.

Pase lo que pase en el próximo Dakar, no hay duda de que MINI volverá a escribir otro capítulo apasionante en la historia del rally más duro del mundo.

07 – MINI en los Rallies.

Desde que el ingeniero británico Alec Issigonis concibió el Austin Mini en la década de 1950, la marca MINI ha estado estrechamente ligada al mundo de la competición de motor. Fue el socio y amigo de Issigonis, John Cooper (GB), diseñador de coches de carreras, quien percibió el potencial del Mini tanto para la competición como para uso diario. Antes de su presentación, John Cooper ya había comenzado a poner a punto el Mini, que fue concebido inicialmente como un pequeño modelo utilitario. En este momento comenzaba una historia de éxitos sin precedentes en la escena deportiva internacional.

21

Actualmente, el nombre de John Cooper es una parte fundamental de la leyenda deportiva de MINI. Las numerosas victorias de Mini en el durísimo Rally de Montecarlo en la década de 1960 han fraguado la historia de la marca, al igual que sus modelos de producción, que todavía llevan el nombre de Cooper hoy en día.

En 1962, el Mini Cooper S causó sensación en Montecarlo. Con Rauno Aaltonen (FI) al volante, el Mini logró superar a todos sus rivales más potentes y se colocó en la primera posición. Sin

embargo, Aaltonen no calculó bien una curva a tan solo tres kilómetros de la meta y perdió el rally. Por supuesto, el piloto finlandés volvió un año después a saldar su cuenta pendiente: Aaltonen ganó con el Mini Cooper S en su clase, y terminó tercero en la general.

En 1964, dotado de un motor más potente, el Mini Cooper S mejoró el resultado del año anterior. Paddy Hopkirk (GB) conseguía así la primera victoria absoluta en el Rally de Montecarlo. Un año más tarde, el finlandés Timo Mäkinen repitió la victoria en el rally “Monte”. Solo 35 de los 237 coches que tomaron la salida en 1965 lograron cruzar la línea de meta, incluidos tres Mini Cooper S.

El objetivo para el año siguiente era conseguir el triplete, y los pilotos Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen y Paddy Hopkirk pusieron la guinda, al terminar primero, segundo y tercero. Sin embargo, el trío de pilotos fue posteriormente descalificado tras la decisión de los comisarios del rally de que las luces delanteras de sus vehículos no cumplían con el reglamento.

22

La desilusión de haber perdido un resultado histórico no echó a perder el entusiasmo de los aficionados en Mini y en sus pilotos. Cuando, en 1967, Aaltonen volvía a conseguir otra victoria en Montecarlo al volante del MINI Cooper S, los nombres de los tres pilotos Mini ya estaban inscritos en los anales de la historia de la competición internacional. Gracias a sus magníficas victorias, Hopkirk, Mäkinen y Aaltonen pasaron a la historia del rally con el sobrenombre de “Los Tres Mosqueteros”.

En 1965, Aaltonen también se alzó con el Campeonato de Europa de Rally. Tony Ambrose (GB) y Timo Mäkinen finalizaron en segundo y tercer lugar respectivamente, consiguiendo un excelente resultado para el Mini Cooper S. Además, una cantidad innumerable de pilotos

Mini también disfrutaron de excelentes resultados en rallies de renombre en todo el continente europeo.

Por otra parte, Mini también levantaba pasiones fuera del circuito de rallies. En la década de los sesenta, los modelos de la marca se impusieron en un gran número de circuitos urbanos. Tal fue el éxito de Mini, que se convirtió en uno de los coches de carreras más exitosos de la década.

Posteriormente, en 2011, MINI volvió a la escena internacional del rally con su participación en el Campeonato del Mundo de Rallies (WRC). La FIA otorgó al MINI John Cooper Works una homologación a largo plazo para la categoría reina del rally. Actualmente, es enorme la cantidad de equipos privados que participan con el MINI John Cooper Works WRC con excelentes resultados en una gran variedad de rallies por todo el mundo.

Y por si esto no fuera suficiente, el MINI ALL4 Racing representa a la marca MINI con un enorme éxito en los rallies de resistencia a escala internacional. En 2012 y 2013, el coche ganador de la Copa del Mundo de Rally Cross-Country fue el MINI ALL4 Racing.

23

08 – Entrevista con Sven Quandt, director de X-raid.

El equipo X-raid encara el Rally Dakar 2014 con gran confianza y más preparado que nunca. Tras sus dos victorias consecutivas en 2012 y 2013, el director de la formación, Sven Quandt, es consciente de las fortalezas de su equipo. Un elemento fundamental en la tarea de defensa del título es el MINI ALL4 Racing, el coche por excelencia de la propuesta de Quandt. En la siguiente entrevista, el jefe de filas

de 57 años, quien también ha participado en el Dakar en siete ocasiones, nos revela los puntos fuertes del MINI ALL4 Racing, analiza la compleja ruta del Dakar 2014 y evalúa las posibilidades de conseguir el triplete.

Pregunta: El equipo X-raid es el socio estratégico de MINI, ¿cuáles son sus objetivos comunes?

Sven Quandt: Nuestros objetivos comunes son evidentes. Queremos no solo que el MINI ALL4 Racing sea un vehículo competitivo a escala internacional, sino que se convierta en un verdadero ganador. Gracias a su extraordinario rendimiento y las victorias obtenidas, el número de vehículos MINI ALL4 Racing que participan en competiciones internacionales va constantemente en aumento: en la salida del Dakar 2014 podremos ver un total de once MINI ALL4 Racing con una cantidad de pilotos y copilotos de varios países. En primer lugar, esto aumenta la visibilidad del coche, debido al mayor interés de los medios de comunicación. Además, se trata de una situación que atrae a cada vez más equipos privados.

24

Pregunta: Por favor, ¿podría explicar su proyecto de colaboración con MINI?

Quandt: Dentro de un escenario altamente competitivo, nuestra cooperación con MINI resulta fundamental para incrementar el rendimiento y la fiabilidad del MINI ALL4 Racing. X-raid ofrece la mejor solución para que el coche sea competitivo, mientras que por otra parte, sirve como una especie de plataforma en la que MINI puede llevar a cabo nuevos tests y realizar las modificaciones correspondientes en el futuro. Nos sentimos muy orgullosos de

poder decir que nuestra alianza con MINI es todo un éxito, y los excelentes resultados obtenidos son una prueba inequívoca de ello: dos victorias consecutivas en el Rally Dakar y en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country.

Pregunta: En el Dakar 2014 tomarán la salida once MINI ALL4 Racing. ¿Demuestra esto lo popular que se ha convertido el ALL4 Racing entre sus clientes?

Quandt: El rendimiento del MINI es sin duda un aspecto muy notable del coche. Sin embargo, su mejor cualidad es su espectacular fiabilidad. Y durante los últimos años, hemos dado prueba de ello en repetidas ocasiones. Este es el motivo por el cual ha habido un sensacional aumento de peticiones relativas al MINI. Aquellos que se interesan en el modelo saben que pueden confiar plenamente en él. Esta situación se ha mantenido durante los dos últimos años, aunque, por supuesto, podría dar un vuelco después del próximo Dakar. Sea lo que sea que ocurra, la fiabilidad es el principal factor que ha hecho que tantas personas se interesen por el MINI. Al final, se trata del piloto con el coche más fiable el que gana en última instancia el Dakar.

25

Pregunta: Además de su fiabilidad, ¿cuáles son los otros puntos fuertes del MINI ALL4 Racing?

Quandt: El MINI funciona extremadamente bien tanto en superficies sólidas como sobre las dunas. Sin embargo, no es tan competitivo en términos de velocidad máxima, ya que alcanza poco más de 180 km/h. El largo recorrido de la suspensión de algunos de nuestros rivales en el Dakar, como los buggies, les confiere una ventaja en

espacios más abiertos, pero en cuanto volvemos a etapas clásicas de rally, la balanza se decanta hacia el MINI, ya que este se adapta mejor a ellas.

Pregunta: ¿Cuáles han sido las evoluciones del MINI desde el Dakar 2013?

Quandt: Hemos optimizado la distribución de pesos, y ahora la mayor parte se localiza justo debajo del piloto. En el modelo del año pasado, gran parte del peso se encontraba en la parte trasera del vehículo. Este desplazamiento también nos ha permitido mejorar toda la configuración de la suspensión. El coche puede pilotarse ahora como si fuera un go-kart, incluso fuera de pista. Se trata de un gran cambio, y el coche ha mejorado mucho. Podemos afirmar que hemos dado un mayor paso entre el coche de 2013 y 2014, si lo comparamos con la evolución de 2012 a 2013. Sin embargo, estos cambios han significado un esfuerzo mucho mayor y los tests han tenido que ser más exhaustivos. Hemos completado casi 10.000 kilómetros de pruebas, así que nos sentimos seguros del rendimiento del coche en el próximo Dakar.

26

Pregunta: ¿Cuáles cree que son sus posibilidades de volver a ganar?

Quandt: Tras incorporar a Nasser Al-Attiyah, contamos con un número importante de pilotos ganadores en el equipo, así que esta razón por sí sola simplemente debería hacernos creer que podemos conseguirlo, pero la verdad es que nunca se sabe. Tendremos que luchar contra los potentes buggies, en dos de los cuales se sentarán pilotos muy experimentados en el Dakar. Uno de ellos es Carlos Sainz, que ya ha conseguido una victoria absoluta. Creo que al final todo dependerá de la fiabilidad. Estoy seguro de que la carrera será

extremadamente compleja e interesante, y seguramente, totalmente impredecible hasta el final.

Pregunta: ¿Qué le parece la ruta del Dakar 2014?

Quandt: Me parece muy interesante. Hay varias etapas que se adaptan muy bien a nuestros MINI ALL4 Racing. Sin embargo, posiblemente todo se decida al final. Esto es lo que hace que el Dakar sea tan atractivo y emocionante. Los tramos iniciales se ajustan mejor a los buggies, y ellos correrán con ventaja al principio. Hasta que lleguen los tramos finales. El rally no se decidirá hasta las últimas dos o tres jornadas, y esto es muy positivo para el espectáculo. En general, nos sentimos muy motivados.

Pregunta: ¿En qué se diferencian las rutas de 2014 y 2013?

27

Quandt: En 2013, las etapas más complicadas estaban al comienzo del rally, mientras que en la próxima edición será justo al contrario. El Dakar de 2014 comenzará con tramos en Argentina y terminará con algunos sectores off-road en Chile, así que la situación se ha invertido con respecto a la de 2013. Como he dicho: será una carrera emocionante hasta el final.

Pregunta: MINI es un socio estratégico de X-raid. ¿Puede describir este proyecto de colaboración? ¿Cuáles son los objetivos en común?

Quandt: Llevamos trabajando con MINI desde el desarrollo del MINI ALL4 Racing para los rallies de larga distancia. Existe una transferencia continua de conocimientos técnicos en el proceso de evolución del coche. El resultado ha sido excelente. Las dos victorias

en el Rally Dakar y la creciente participación de un número cada vez mayor de modelos MINI ALL4 Racing en competiciones internacionales son una prueba inequívoca del éxito global de X-raid y la marca MINI. Nuestros objetivos comunes son evidentes. Queremos no solo que el MINI ALL4 Racing sea un vehículo competitivo a escala internacional, sino que se convierta en un verdadero ganador. También ha sido importante mantener el carácter de MINI en nuestros vehículos: diseño singular, fiabilidad absoluta y el placer de la conducción. El resultado ha sido un extraordinario modelo MINI ALL4 Racing.

09 – Entrevista con Stéphane Peterhansel.

Lleva con orgullo el sobrenombre de „Míster Dakar“. Con once títulos en su palmarés en el rally más duro del mundo, Stéphane Peterhansel (FR) es el líder indiscutible de esta competición. Tras su debut en 1988 en el rally maratoniano más conocido del mundo, el piloto francés sumó seis victorias en moto en la década de los noventa, antes de pasarse a las cuatro ruedas en 1999. Peterhansel, que actualmente tiene 48 años, volvió a estar en lo más alto del podio en 2004, 2005 y 2007. Las victorias más recientes del francés se produjeron al mando del MINI ALL4 Racing de la escudería X-raid, con base en la ciudad de Trebur (DE). En la siguiente entrevista, el actual defensor del título nos habla sobre los atractivos del último Dakar, la complicada ruta y las cualidades del MINI ALL4 Racing.

Pregunta: Once títulos en el Rally Dakar. ¿Cómo consigue motivarse?

Stéphane Peterhansel: No suelo preocuparme por la motivación. Trato de disfrutar de conducir el MINI ALL4 Racing. Me apasiona conducir, la velocidad y descubrir nuevos paisajes y lugares. Personalmente, esta es mi motivación.

Pregunta: No hay duda de que tendrá oportunidad de descubrir nuevos paisajes y lugares en el Dakar 2014. El itinerario es más largo que el de 2013 e incluye nuevos sectores. ¿Qué opinión le merece la ruta del Dakar 2014?

Peterhansel: Es cierto que la ruta es más larga. Además, la distancia contra el crono será también mayor. En 2014, tendremos 1.367 kilómetros cronometrados más que el año anterior. Esto representa un aumento del 33 por ciento. Sin embargo, el recorrido no es solo más largo, sino también más duro y complicado. Los organizadores han querido reflejar el espíritu de África, donde el Dakar era mucho más complejo. Desde el cambio a Sudamérica en 2009, las rutas han sido siempre muy atractivas y variadas, pero también mucho más fáciles que las de África. Creo que la organización quiere resucitar el verdadero espíritu del Dakar, y por ello han elaborado un itinerario mucho más exigente. La verdad es que estoy deseando empezar.

29

Pregunta: Usted ha dicho que disfruta de conducir el MINI ALL4 Racing. ¿Cuáles son las principales fortalezas del coche?

Peterhansel: La principal cualidad del MINI ALL4 Racing es sin duda su fiabilidad. No hemos tenido ningún problema en las dos últimas ediciones del Dakar. El coche funcionó a la perfección. Sin embargo, esa no es la única cualidad del MINI. El vehículo también está dotado

de un motor que genera una enorme potencia. Además, el coche es muy fácil de conducir y su maniobrabilidad es extraordinaria. En general, el conjunto es de una gran calidad. Todo ello me da una enorme confianza cuando me siento al volante.

Pregunta: ¿Cuáles son sus posibilidades de obtener la victoria este año?

Peterhansel: Cualquier cosa es posible. Sabemos que contamos con un equipo magnífico y un coche sensacional, que ya ha demostrado de lo que es capaz. Sin embargo, tendremos que luchar contra unos rivales muy sólidos, tanto dentro como fuera del equipo. Tenemos muchas posibilidades de obtener la victoria, pero no va a ser fácil.

Pregunta: Usted es sin lugar a dudas el hombre récord en el Dakar. ¿Qué significaría sumar otra victoria en su 25ª participación en el rally?

30

Peterhansel: En primer lugar debo señalar que cada victoria es especial. Ganar por duodécima vez el Dakar sería extraordinario, pero el hecho de que este resultado se produzca en mi 25ª participación no es relevante para mí. Hasta ahora he disfrutado enormemente de esta competición.

Pregunta: Cuando ganó el Dakar en 2012 y 2013 llevaba la misma bandana azul de los tiempos en los que consiguió todas las victorias en categoría de motos. ¿Llevará consigo este amuleto en la edición de 2014?

Peterhansel: Es cierto, llevé la bandana en la bolsa durante toda la carrera en 2012. No se lo dije a nadie hasta que no crucé la línea de

meta. En 2013 hice exactamente lo mismo. Pero esta vez no voy a revelar si la llevaré conmigo. Es sobre todo un recuerdo de mis años en moto en el Dakar, no necesariamente un amuleto, aunque parece que no me ha traído mala suerte en las dos últimas ediciones del Dakar.

10 – Ruta del Rally Dakar 2014.

Una vez más, la ruta del Rally Dakar vuelve a plantear un verdadero desafío a todos los equipos participantes. La 36^a edición del Dakar tendrá lugar del 5 al 18 de enero de 2014 y cubrirá una distancia de 9.374 kilómetros durante 14 jornadas (incluido el día de descanso, 11 de enero de 2014) desde la ciudad argentina de Rosario hasta la meta en Valparaíso, Chile. Los competidores deberán afrontar nada menos que 5.522 kilómetros contra el crono, lo cual representa el 58,9 % del recorrido total, un 9,3 % más que el año pasado.

31

Además, las especiales de 2014 también serán más largas que las de 2013. El recorrido de 2014 contiene 1.376 kilómetros cronometrados más que el del año anterior. Esto representa un aumento del 32,9 por ciento. A diferencia de la edición de 2013, en la que el Dakar comenzó en Lima (Perú), para luego dirigirse en dirección norte-sur hasta Argentina a través de Santiago de Chile, el rally de 2014 consistirá en un circuito sur-norte-sur. En esta ocasión, los coches cruzarán únicamente dos países de Sudamérica (Argentina y Chile), mientras que las motos también entrarán en Bolivia.

Descripción de la ruta del Rally Dakar 2014:

Día 1 (5 enero 2014).

Salida/Meta: Rosario/San Luis (Tramo 1)

Distancia total: 809 km, Especial: 180 km, Enlace: 629 km

Comienza el Rally Dakar 2014. La precaución será fundamental desde el primer momento: arranca la carrera con un recorrido que discurre a través de calles muy estrechas en la región de Córdoba. Seguidamente, la ruta atraviesa tramos repletos de piedras y numerosos saltos ocultos. Finalmente, los pilotos cruzarán la línea de meta después de haber recorrido 809 kilómetros. Aunque las diferencias de tiempo puede que aún no sean especialmente importantes en esta primera etapa, los aspirantes al título tratarán de colocarse en las primeras posiciones de la general.

32

Día 2 (6 enero 2014).

Salida/Meta: San Luis/San Rafael (Tramo 2)

Distancia total: 798 km, Especial: 433 km, Enlace: 365 km

La especial más rápida del Rally Dakar 2014. En el primer sector de esta etapa, los participantes entrarán en contacto por primera vez con las dunas, donde deberán luchar contra la arena durante toda la jornada. Las dunas grises de Nihuil plantean un verdadero desafío para los pilotos durante los últimos 100 kilómetros. Aunque la arena de este sector es más firme, la etapa será todo un reto para pilotos y vehículos. Además, con la llegada a San Rafael, el Dakar 2014 alcanzará su punto más meridional.

Día 3 (7 enero 2014).

Salida/Meta: San Rafael/San Juan (Tramo 3)

Distancia total: 596 km, Especial: 301 km, Enlace: 295 km

El recorrido se adentra en las montañas durante la tercera jornada. La experiencia en cotas altas resulta fundamental en las estribaciones de los Andes. Los participantes se sentirán profundamente satisfechos de haber concluido la etapa de 600 kilómetros cuando lleguen al vivac instalado al pie del Aconcagua (6.962 metros).

Día 4 (8 enero 2014).

Salida/Meta: San Juan/Chilecito (Tramo 4)

Distancia total: 868 km, Especial: 657 km, Enlace: 211 km

33

Se trata de la especial más larga del Rally Dakar desde el histórico tramo de Zouerat a Tichit en 2005. Los participantes deberán sortear desfiladeros, y atravesar ríos y barrancos, además de tener que estar pendientes de sus rivales. El recorrido de la cuarta jornada discurre por zonas muy abiertas, lo cual facilitará los adelantamientos en esta etapa. Además, la especial de Chilecito será también la más larga del Dakar 2014 para los coches.

Día 5 (9 enero 2014).

Salida/Meta: Chilecito/Tucumán (Tramo 5)

Distancia total: 911 km, Especial: 527 km, Enlace: 384 km

Con un impresionante total de 911 kilómetros de recorrido total, la quinta etapa será la más larga del Rally Dakar 2014. El intenso calor y la arena llevarán al límite el rendimiento de los motores en el tramo cronometrado de esta jornada. Las aspiraciones de subir al podio de algunos pilotos podrían verse frustradas a causa del sobrecalentamiento de los motores de sus vehículos.

Día 6 (10 enero 2014).

Salida/Meta: Tucumán/Salta (Tramo 6)

Distancia total: 694 km, Especial: 424 km, Enlace: 270 km

Desde Tucumán, los coches se dirigirán hacia el norte para afrontar el último tramo antes de la jornada de descanso. El recorrido pasará por algunos de los paisajes más atractivos de Argentina en la mítica Ruta 40.

34

Día 7 (11 enero 2014).

Jornada de descanso

Lugar: Salta

Llegar a la jornada de descanso en Salta será todo un logro para los participantes del Dakar con menos experiencia. Una vez más, miles de aficionados al Dakar aprovecharán para acercarse al vivac durante esta jornada. Para los pilotos, el día de descanso será una buena oportunidad para tomarse un respiro después de la intensa primera mitad del Dakar.

Día 8 (12 enero 2014).

Salida/Meta: Salta/Salta (Tramo 7)

Distancia total: 763 km, Especial: 533 km, Enlace: 230 km

La segunda mitad del Dakar arrancará con otro examen complicado: 533 kilómetros contrarreloj a una altitud media de 3.500 metros sobre el nivel del mar. El recorrido será muy rocoso al principio y los coches alcanzan velocidades máximas durante la segunda parte de la jornada. Los últimos 20 kilómetros transcurrirán a través de un desierto de sal aparentemente interminable.

Día 9 (13 enero 2014).

Salida/Meta: Salta/Calama (Tramo 8)

Distancia total: 812 km, Especial: 302 km, Enlace: 510 km

35

En la octava etapa, los pilotos cruzarán a la parte chilena de los Andes. Debido al peligro de las rutas de montaña, a los coches no se les permitirá adelantar a motos o quads. La diferencia en esta especial la marcarán aquellos conductores que sean capaces de mantener la sangre fría en los rápidos y estrechos sectores del recorrido. Los pilotos deberán mantener su posición desde el primer momento y encontrar la mejor ruta posible. La dirección de carrera ejercerá una estrecha vigilancia sobre los datos del GPS.

Día 10 (14 enero 2014).

Salida/Meta: Calama/Iquique (Tramo: 9)

Distancia total: 451 km, Especial: 422 km, Enlace: 29 km

Los pilotos alcanzarán el punto más septentrional del Rally Dakar en Iquique, desde donde llegarán al Océano Pacífico por primera vez. Seguidamente, la caravana del Dakar se dirigirá hacia las agotadoras dunas del Desierto de Atacama, el lugar más seco del planeta, durante poco menos de 150 kilómetros. Los últimos tres kilómetros de la jornada serán especialmente complicados, ya que los participantes deberán hacer frente a un pendiente del 30 % en su descenso a Iquique.

Día 11 (15 enero 2014).

Salida/Meta: Iquique/Antofagasta (Tramo 10)

Distancia total: 689 km, Especial: 631 km, Enlace: 58 km

Los primeros 200 kilómetros del recorrido transcurren principalmente sobre la arena y se dirigen hacia la costa. En el segundo sector, los competidores deberán demostrar enfrentarse al peligrosísimo “Fesh Fesh”, una especie de polvo que, a primera vista, parece arena de duna. Aquellos pilotos que se queden atascados, podrán considerarse afortunados si finalmente logran escapar tras haber perdido tiempo en la arena, porque para los menos afortunados, esto puede significar su retirada del rally. La etapa finalizará en las sinuosas pistas de la región minera de La Portuda.

36

Día 12 (16 enero 2014).

Salida/Meta: Antofagasta/El Salvador (Tramo 11)

Distancia total: 749 km, Especial: 605 km, Enlace: 144 km

Esta etapa exige una experiencia de primera clase en off-road. De nuevo, el desierto de Atacama llevará a los pilotos al límite durante los 605 kilómetros de especial. Las dunas de Copiapó ofrecerán una nueva oportunidad para volver a unirse a la batalla por la victoria final. La undécima etapa es definitivamente un día clave del Dakar 2014.

Día 13 (17 enero 2014).

Salida/Meta: El Salvador/La Serena (Tramo 12)

Distancia total: 699 km, Especial: 350 km, Enlace: 349 km

La caravana del Dakar arrancará a una gran altitud desde El Salvador. Aquí no se forma la Camanchaca, una terrible niebla matinal que a menudo ha impedido en ediciones anteriores que el rally inicie su marcha. La arena volverá a ser la protagonista de esta especial, en cuya parte final los pilotos deberán atravesar un cinturón de dunas. Los aspirantes al título deberán extremar la precaución, puesto que no sería la primera vez que las dunas han terminado con el sueño de victoria de algún participante.

37

Día 14 (18 enero 2014).

Salida/Meta: La Serena/Valparaíso (Tramo 13)

Distancia total: 535 km, Especial: 157 km, Enlace: 378 km

En esta última etapa antes de llegar a la meta, los participantes deberán atravesar peligrosas rutas de montaña que discurren entre plantaciones de cactus. Los aspirantes al título deberán aumentar la concentración a medida que se acercan a la línea de meta en

Valparaíso, ya que una confianza excesiva podría arruinar el resultado. Finalmente, el podio en Valparaíso será una recompensa al tremendo esfuerzo de superar los 9.374 kilómetros de ruta. Después de 14 días de carrera, el Rally Dakar 2014 finalmente conocerá a su ganador.

11- Ganadores del Rally Dakar 1979-2013 (Coches).

Año	Piloto/Copiloto (País)	Marca
1979	Joseph Terbiaut/Jean Lemordant/ Alain Genestier (FR/FR/FR)	Range Rover
1980	Freddy Kottulinsky/Gerd Löffelmann (SE/DE)	Volkswagen
1981	René Metge/Bernard Giroux (FR/FR)	Range Rover
1982	Claude Marreau/Bernard Marreau (FR/FR)	Renault
1983	Jacky Ickx/Claude Brasseur (BE/FR)	Mercedes
1984	René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR)	Porsche
1985	Patrick Zaniroli/Jean da Silva (FR/FR)	Mitsubishi
1986	René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR)	Porsche
1987	Ari Vatanen/Bernard Giroux (FI/FR)	Peugeot
1988	Juha Kankkunen/Juha Piironen (FI/FI)	Peugeot
1989	Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Peugeot
1990	Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Peugeot



1991	Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Citroën
1992	Hubert Auriol/Philippe Monnet (FR/FR)	Mitsubishi
1993	Bruno Saby/Dominique Serieys (FR/FR)	Mitsubishi
1994	Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1995	Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1996	Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1997	Kenjiro Shinozuka/Henri Magne (JP/FR)	Mitsubishi
1998	Jean-Pierre Fontenay/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
1999	Jean-Louis Schlesser/Philippe Monnet (FR/FR)	Renault
2000	Jean-Louis Schlesser/Henri Magne (FR/FR)	Renault
2001	Jutta Kleinschmidt/Andreas Schulz (DE/DE)	Mitsubishi
2002	Hiroshi Masuoka/Pascal Maimon (JP/FR)	Mitsubishi
2003	Hiroshi Masuoka/Andreas Schulz (JP/DE)	Mitsubishi
2004	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2005	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2006	Luc Alphand/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
2007	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2008	cancelado	
2009	Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/DE)	Volkswagen
2010	Carlos Sainz/Lucas Cruz (ES/ES)	Volkswagen
2011	Nasser Al Attiyah/Timo Gottschalk (QA/DE)	Volkswagen

2012 Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) MINI

2013 Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) MINI

12 – Glosario Dakar.

Vivac: Al final de cada etapa, este es el campamento en el que los equipos y los competidores erigen sus tiendas e instalaciones. Además de incluir el centro médico y el centro de prensa, en el vivac también se encuentra un enorme catering, donde se reúnen todos los componentes de la caravana del Dakar.

Briefing: Durante el rally, la organización celebra unas breves sesiones informativas cada mañana. En estas sesiones de briefing, se trata cualquier incidente especial de la jornada y se proporciona información relevante para la siguiente etapa.

40

Control de Paso (CP): En los Controles de Paso, a los competidores se les imprime un sello en sus cartones de marcación. En caso de que un participante no pase por un Control de Paso (o no obtenga el sello), recibirá una penalización de tiempo.

GPS: En el Dakar, el GPS se utiliza como sistema de control. Durante las especiales, los participantes pueden navegar utilizando únicamente el libro de ruta. El GPS solo confirma la llegada y paso por los CP.

Asistencia rápida: Puesto que en el Dakar solo está permitido que los participantes se ayuden entre ellos, muchos equipos utilizan la “Asistencia rápida”. Se trata de un camión que compite en la carrera en su categoría y ofrece al equipo correspondiente el apoyo necesario en caso de accidente o problema técnico. El camión lleva consigo piezas de recambio y herramientas.

Fesh Fesh: Un tipo de arena fina típica del Sahara, también llamada “Guadal” en Argentina.

Intercomunicador: Dispositivo de comunicación entre el piloto y el copiloto por el que se transmiten las instrucciones del libro de ruta.

MINI ALL4 Racing: El MINI para el Dakar del equipo X-raid está basado en el modelo MINI John Cooper Works Countryman. El motor twin turbo de 2.993 centímetros cúbicos se basa en un motor de producción BMW y genera una potencia de 307 CV a 3.250 revoluciones por minuto. Esto permite al MINI ALL4 Racing alcanzar una velocidad máxima de 185 km/h. La capacidad del depósito de combustible es de unos 375 litros de diésel. En el Dakar 2014 tomarán la salida un total de once modelos MINI, la mayor representación de su historia. El MINI ALL4 Racing fue el coche ganador del Dakar con el piloto francés Stéphane Peterhansel en las ediciones de 2012 y 2013.

Peterhansel, Stéphane: Lugar de nacimiento: Échenoz-la-Méline (Francia) el 6 de agosto de 1965. Suma un total de once títulos en el Dakar, seis en moto y cinco en coche. Ganador del Rally Dakar 2012 y 2013 con el MINI ALL4 Racing del X-raid.

Etapas: La etapa incluye el tramo cronometrado y los sectores de enlace desde el vivac a la línea de salida, y/o desde la meta hasta el vivac.

Iritrack: Sistema de control que ofrece posicionamiento vía satélite. Mediante este sistema, el Puesto de Coordinación de carrera (PC carrera) puede supervisar la posición y velocidad de todos los participantes. En caso de emergencia, cualquier piloto puede ponerse en contacto con el PC de carrera mediante un teléfono vía satélite integrado.

Neutralización: Cualquier especial puede tener una fase de neutralización. En este sector, se paralizan todos los tiempos de los participantes.

42

Parque cerrado: Zona en la que los vehículos deben permanecer aparcados en ciertos momentos de la carrera. En el parque cerrado están prohibidas las reparaciones, el repostaje y el cambio de neumáticos. Los coches se cubren con una funda transparente.

PC carrera: Control de carrera responsable de todos los aspectos deportivos, de seguridad y de las reclamaciones.

Jornada de descanso: Durante esta jornada, en el ecuador de la carrera, no se disputa ninguna especial, y los equipos y vehículos

permanecen en el vivac. Los equipos suelen utilizar esta jornada para realizar labores de mantenimiento en sus vehículos.

Libro de ruta: A los participantes se les entrega un libro de ruta cuando entran en el vivac al final de la jornada. Este libro contiene abundantes datos sobre la navegación: distancias, pasos complicados y algunas pistas sobre el itinerario. La información se presenta mediante el uso de flechas y símbolos.

Verificaciones técnicas: Los vehículos de competición y de servicio son sometidos a procedimientos de verificación para garantizar su conformidad con la normativa técnica.

43

Sentinel: Sistema de alarma visual y sonora utilizado para alertar a un participante de la presencia de un vehículo en la parte trasera, a fin de facilitar y hacer más seguro el adelantamiento.

Rutas de servicio: Todos los vehículos de servicio, es decir, todos excepto los competidores y los vehículos de prensa, deben seguir esta ruta trazada por la organización que une los distintos vivacs.

Zona de control de velocidad: En estas zonas, los participantes deben limitar la velocidad al límite establecido (30, 50 o 90 km/h). La finalidad de estos sectores es proteger tanto a los espectadores como a las calzadas y superficies sobre las que circulan los vehículos.

Cartón de marcación: Todos los tiempos de salida y llegada se registran en este documento. Además, los copilotos deben registrar en el cartón los sellos correspondientes de los distintos Controles de Paso (CP).

Tripmaster: Sistema de seguimiento electrónico cuyo fin es de servir de apoyo al copiloto. Mide la distancia total y las distancias de las etapas individuales (por ejemplo entre dos puntos del libro de ruta), y puede ser ajustado por el copiloto.

Sector de enlace: Este sector lleva a los participantes desde el vivac hasta la salida, y desde la meta hasta el vivac. Debe completarse dentro de un tiempo específico.

44

Tramo cronometrado: Los participantes disputan esta parte de la etapa contra el crono. Los tiempos registrados desde la salida hasta la meta determinan la posición de los competidores en la clasificación.

Waypoint-WP: Son puntos marcados en el recorrido por la organización a través de los cuales deben pasar todos los participantes. Existen cuatro tipos de waypoints: WPV, WPM (waypoint oculto), WPE (waypoint eclipse), y WPS (waypoint seguridad).

X-raid Team: Equipo privado con base en Trebur, Alemania. Ganador del Rally Dakar 2012 y 2013 con el MINI ALL4 Racing. También compete en la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country: ganador de la Copa del Mundo desde 2008. El director del equipo es Sven Quandt.

13 – Resumen del reglamento y normativa del Dakar 2014.

Vehículos permitidos: La clase T1 incluye a prototipos y al MINI ALL4 Racing del equipo X-raid. Los buggies también están incluidos en esta categoría.

Los coches de producción pertenecen a la clase T2. En esta categoría, solo pueden mejorarse o modificarse algunos componentes de los vehículos, a fin de que puedan adaptarse mejor a las fuerzas que deberán afrontar en carrera.

45

El gupo OP “Open” incluye, entre otros, a vehículos que han sido diseñados y contruidos de acuerdo con la normativa estadounidense.

Los camiones pertenecen a la clase T4.

Por último, entre los participantes del Dakar se encuentra la categoría de “Energías Alternativas”.

Ayuda en caso de problemas técnicos: Los mecánicos de un equipo pueden trabajar en los vehículos únicamente en el vivac, o en un sector de enlace cuando el itinerario de la asistencia es común al de la carrera. La asistencia durante los tramos está totalmente

prohibida para los mecánicos. Únicamente le está permitida a los competidores.

Generalmente, el piloto y su copiloto son capaces de resolver los problemas menores sin ayuda. En caso de existir daños de mayor importancia, pueden solicitar a los camiones la llamada “asistencia rápida”. En el Dakar 2014, el equipo X-raid contará con dos de estos camiones de apoyo. Cuando un coche es remolcado hasta la meta por otro competidor, este deberá llevarlo hasta el vivac.

Los participantes cuentan con teléfonos vía satélite para usar en caso de emergencia, pero su utilización durante la conducción está prohibida. Queda asimismo totalmente prohibida cualquier conexión y/o transmisión de datos entre los participantes y sus respectivos equipos.

Orden de salida: El primer día de la carrera los participantes tomarán la salida de acuerdo con el número de su dorsal. A partir de la segunda jornada, los resultados de la etapa anterior determinarán el orden de salida. Esto significa que el ganador de la etapa anterior será el primero en salir el día siguiente. En caso de que un participante en la categoría de coches que se encuentre entre las 15 mejores posiciones de la tabla experimente un problema (y en consecuencia, descienda más posiciones en la tabla), podrá solicitar hasta en tres ocasiones su reubicación a una mejor posición. Esto le permitirá evitar una pérdida excesiva de tiempo al tener que adelantar a un gran número de competidores más lentos.

Navegación: La normativa de ASO relativa a la navegación es muy estricta. Las únicas funciones del GPS que pueden utilizar los

participantes son el libro de ruta, el tripmaster y la brújula. Aparte de estas funciones, cualquier otro uso del GPS está prohibido, excepto en casos de emergencia (en los que la tripulación puede esperar una penalización de varias horas). En caso de utilizar el GPS en cuatro ocasiones, la tripulación será descalificada.

Durante un tramo cronometrado, los participantes deberán pasar por varios waypoints establecidos por la organización. En caso de no pasar por uno de ellos, sufrirán una penalización, o incluso pueden ser descalificados. La finalidad de los waypoints es que los competidores sigan el itinerario establecido y eviten las rutas más cortas.

Resumen de los waypoints.

WPV: Se trata de un punto de información que indica el control horario a la salida y llegada al vivac.

47

Waypoint WPS-seguridad: Este waypoint alerta al piloto de un peligro potencial en el itinerario. En cuanto los competidores entran en un radio de tres kilómetros de este punto, el GPS los dirige hasta el punto. Estos deberán pasar dentro de un radio de distancia de 90 metros del punto para obtener la validación correspondiente.

Waypoint WPM-oculto: En cuanto los competidores entran en un radio de 800 metros de este punto WPM, el GPS los dirige hasta el punto. Estos deberán pasar dentro de un radio de distancia de 200 metros del punto para obtener la validación correspondiente.

Waypoint WPE-eclipse: El GPS, utilizando todos los mecanismos de su interfaz, guía a los competidores hacia este waypoint, una vez el waypoint anterior ha sido validado. Estos deberán pasar dentro de

un radio de distancia de 200 metros del punto para obtener la validación correspondiente.

En general, los participantes deben orientarse solo con la ayuda del libro de ruta. No obstante, existen zonas en las que la organización ha señalado el itinerario con algún tipo de cinta. En estos casos, se trata de zonas delicadas, como zonas agrícolas o sectores con una gran densidad de población. Todos ellos aparecen en el libro de ruta con una señalización especial. En estos sectores, ACO penaliza cualquier infracción de manera especialmente dura, y en algunos casos de infracción reiterada, se puede llegar a la descalificación.

Controles de velocidad en el Dakar: Por lo general, en los tramos cronometrados, los pilotos pueden elegir libremente los límites de velocidad de sus vehículos. No obstante, la organización ha introducido “zonas de control de velocidad” en las que los participantes no pueden superar los 30, 50 o 90 km/h. Suelen ser sectores en los que se espera una gran aglomeración de espectadores, o en los que la caravana del Dakar atraviesa poblaciones. Si no se encuentran en un tramo cronometrado, los participantes deberán observar los límites de velocidad locales. Por otra parte, los vehículos de servicio deben observar siempre los límites de velocidad. En el caso de los coches, es de 100 km/h, y para los camiones, 90 km/h. Cuando estos vehículos entren en el vivac, su cumplimiento de este límite de velocidad se supervisa mediante el uso de “Tripy” (libro de ruta electrónico). En caso de infracción al respecto, incluso el coche más rápido del equipo correspondiente puede recibir penalizaciones de tiempo.



14 – Contacto Medios.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Teléfono: +49-176-601-72405

Correo electrónico: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Sitio web Medios: www.press.bmwgroup-sport.com

Facebook: www.facebook.com/MINImotorsport

YouTube: www.youtube.com/MINImotorsport

Twitter: www.twitter.com/MINImotorsport