



MINI PRESSE-INFORMATION RALLYE DAKAR 2016.



01/ VORWORT.

Sebastian Mackensen, Senior Vice President MINI.

Sehr geehrte Medienvertreter,

die Rallye Dakar bleibt die ultimative Herausforderung für Mensch und Maschine. Das anspruchsvolle Gelände und die schwierigen klimatischen Bedingungen sorgen für einen hohen Grad an Unvorhersehbarkeit, was den Ruf der Dakar als aufregendstes Langstrecken-Motorsportevent der Welt unterstreicht.

Es ist eine Rallye, die für Abenteuer steht, und sie bietet die ultimative Teststrecke für den MINI ALL4 Racing. Bei diesem Event stellen sich die Partner unseres Renntteams, Ingenieure, Teilnehmer und Support-Crews den härtesten Rennbedingungen der Welt. Das ermöglicht es uns, die gesammelten Erfahrungen auf unsere MINI Straßenfahrzeuge zu übertragen, um unsere Kunden bei ihren täglichen Abenteuern zu unterstützen.

Die MINI ALL4 Racing Crews des X-raid Teams sind sehr erfahren im Bereich der Cross Country Rallyes. Dennoch kommt auf alle Teilnehmer ein neues, noch intensiveres Event mitten durch das Herz von Südamerika zu. Für 2016 sorgt der Ausstieg von Peru aus der Streckenführung für eine wohl

noch anspruchsvollere Veranstaltung für Fahrer, Teams und Fahrzeuge. Die ersten drei Tage bieten nun mehr technische Strecken, während die Hinzunahme einer neuen Marathon-Etappe einen echten Dauertest für die teilnehmenden Fahrzeuge darstellt. Ein wesentliches Element der Dakar bleibt jedoch bestehen: Sie bietet MINI die perfekte Gelegenheit, unsere erfolgreiche Motorsport-Tradition auszubauen.

In voraussichtlich 190 Ländern wird die Dakar im TV zum Leben erweckt. Alle Augen richten sich auf die MINI ALL4 Racing Crews, um zu verfolgen, ob eine der zwölf Fahrerpaarungen unsere Erfolgsserie fortsetzen kann. Die Siege bei der Dakar in den vergangenen vier Jahren haben dafür gesorgt, dass ein MINI weiterhin weltweit als langlebiges und kultiges Fahrzeug gesehen wird, das dafür ausgerüstet ist, jede Herausforderung zu meistern, die sich ihm in den Weg stellt. Auch 2016 ist MINI wieder bereit, auf höchstem Level zu kämpfen und seiner ohnehin schon beeindruckenden Motorsport-Geschichte weitere Kapitel hinzuzufügen.

Ihr

Sebastian Mackensen

INHALT.

01/ VORWORT	09/ MINI ALL4 RACING: GEPFLEGTES KRAFTPAKET
p2	p34
02/ MINI IM RALLYESPORT: DER WEG AN DIE SPITZE	10/ SICHERHEIT DES FAHRERS UND BEIFAHRERS: NOTWENDIGE AUSRÜSTUNG
p4	p38
03/ RALLYE DAKAR: EINE MINI ERFOLGSSTORY	11/ RALLYE DAKAR 2016: ZAHLEN & FAKTEN
p5	p41
04/ TESTEN AUF HÖCHSTEM NIVEAU	12/ RALLYE DAKAR 2016: UMFANGREICHE VORBEREITUNG
p6	p44
05/ DIE RALLYE DAKAR 2016 AUS SICHT DES FAHRERS	13/ RALLYE DAKAR 2016: GLOSSAR
p11	p46
06/ DIE RALLYE DAKAR 2016 AUS SICHT DES BEIFAHRERS	14/ MEDIENKONTAKT
p14	p49
07/ RALLYE DAKAR 2016: FAHRER UND BEIFAHRER	
p18	
08/ RALLYE DAKAR 2016: KÖRPERLICHE FITNESS – INTENSIVE VORBEREITUNG UND OPTIMALE BETREUUNG	
p31	



02/ MINI IM RALLYESPORT: DER WEG AN DIE SPITZE.



2010

- Der MINI ALL4 Racing wird entwickelt.



2011

- Der MINI ALL4 Racing feiert sein Debüt bei der Dakar.
- Erster Sieg eines MINI ALL4 Racing bei der Abu Dhabi Desert Challenge durch Stéphane Peterhansel.
- Stéphane Peterhansel wird Zweiter bei der Silk Way Rally.
- Filipe Campos gewinnt die Baja Portalegre 500.



2012

- Fünf MINI ALL4 Racing starten bei der Dakar.
- Stéphane Peterhansel holt den ersten Gesamtsieg bei der Rallye Dakar für das X-raid Team.
- Joan „Nani“ Roma wird Zweiter und sichert einen Doppelsieg der MINI ALL4 Racing.
- Alle fünf MINI ALL4 Racing landen in den Top-10.
- MINI ALL4 Racing gewinnt den FIA Cross Country Rally World Cup.



2013

- Stéphane Peterhansel feiert im MINI ALL4 Racing den zweiten Dakar-Sieg für X-raid.
- Zweiter Sieg in Folge für den MINI ALL4 Racing im FIA Cross Country Rally World Cup.
- Drei MINI ALL4 Racing landen bei der Dakar in den Top-5.



2014

- Dritter Dakar-Sieg in Folge für MINI; Joan „Nani“ Roma holt seinen ersten Sieg in einem MINI ALL4 Racing.
- Dritter Triumph in Folge für den MINI ALL4 Racing im FIA Cross Country Rally World Cup.
- Der MINI ALL4 Racing holt alle drei Podiumsplätze.
- Alle elf MINI ALL4 Racing beenden die Dakar.



2015

- Nasser Al-Attiyah holt im MINI ALL4 Racing den vierten Sieg in Folge bei der Rallye Dakar – fünf MINI landen in den Top-10.
- Krzysztof Hołowczyc fährt bei der Rallye Dakar auf Platz drei.
- Der MINI ALL4 Racing gewinnt zum vierten Mal in Folge den FIA Cross Country Rally World Cup.



JOHN COOPER
WORKS

MINI

03/ RALLYE DAKAR: EINE MINI ERFOLGSSTORY.



DAKAR
TEILNAMEN:

5



GESTARTETE MINI FAHRER
+ BEIFAHRER
(2012-2015):

34



SIEGE
4:

- 2012: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2013: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
 - 2014: Joan 'Nani' Roma + Michel Périn
 - 2015: Nasser Al-Attiyah + Mathieu Baumel



DAKARS ENTERED:

- 2011: **1** Auto
- 2012: **4** Autos
- 2013: **6** Autos
- 2014: **11** Autos
- 2015: **10** Autos
- 2016: **12** Autos

• Gesamt: **32** Autos in 5 Jahren



ETAPPENSIEGE DURCH
MINI FAHRER:

- 2012: **10** von 13
- 2013: **6** von 14
- 2014: **9** von 13
- 2015: **11** von 13



DISTANCES:

- 2011: **9,618km** (Argentinien, Chile)
- 2012: **8,377km** (Argentinien, Chile, Peru)
- 2013: **8,592km** (Peru, Argentinien, Chile)
- 2014: **9,374km** (Argentinien, Bolivien, Chile)
- 2015: **9,111km** (Argentinien, Chile, Bolivien)
- Gesamtstrecke: **45,072km**



JOHN COOPER
WORKS

MINI

04/
TESTEN AUF
HÖCHSTEM NIVEAU.

Vier Siege in Folge bei der Rallye Dakar von 2012 bis 2015 machen den MINI ALL4 Racing ganz eindeutig zu dem Auto, das es bei der 2016er Auflage des actionreichsten Langstreckenrennens der Welt zu schlagen gilt. Dennoch sind seine Rennsportabstammung und seine Erfolgsgeschichte keine Garantie, dass der MINI ALL4 Racing einen weiteren Ritterschlag erfährt.

Der FIA Cross Country Rally World Cup hat sich als ideales Testfeld für die Entwicklung des Fahrzeugs zwischen den Dakar-Rallyes erwiesen. In der Kombination aus herausforderndem Gelände und einer extremen Umgebung, vom extremen staubigen Fesh Fesh in der Wüstenhitze bis zu rutschigem Eis und Schneeglätte in Russland, sind tausende Kilometer zusammengekommen – und dieser Test hat gezeigt, dass Mensch und Maschine standhalten können.

Die Sieger der Rallye Dakar 2015, Nasser Al-Attiyah und Beifahrer Mathieu Baumel, haben ihrer Erfolgsliste auch den Titel im FIA Cross Country Rally World Cup 2015 hinzugefügt. Die Sprünge auf die oberste Stufe des Podiums in Katar, Ägypten, Italien, Ungarn und Marokko haben dem erfahrenen Duo zum Gesamtsieg in der Meisterschaft verholfen.

Allerdings waren sie nicht die einzigen erfolgreichen Fahrer des MINI ALL4 Racing in der Saison 2015. Vladimir Vasilyev und Konstantin Zhiltsov holten früh im Jahr den Sieg in Abu Dhabi, Joan 'Nani' Roma und sein Beifahrer Alex Haro waren im spanischen Aragon erfolgreich. Krzysztof Holowczyc feierte mit Lukas Kurzeja einen Heimsieg in Polen. Außerhalb des Weltcups steuerten Orlando Terranova und Bernardo 'Ronnie' Graue den MINI ALL4 Racing zum Sieg bei der populären Ruta 40 in Argentinien.

Dieses anspruchsvolle Testsystem, gepaart mit Rennen auf Wettbewerbsniveau, hat große Mengen an Daten und Erkenntnissen hervorgebracht, die für die Vorbereitung auf die Rallye Dakar 2016 unerlässlich waren. Alle Komponenten wurden verfeinert, damit die Zuverlässigkeit und die Performance mit einem beispielhaften Fahrerlebnis Hand in Hand gehen. Bremsen, Aufhängungen und das Chassis sind konsequente Weiterentwicklungen des ersten MINI ALL4 Racing, der 2011 im Dakar-Testjahr des MINI ALL4 Racing erstmals die Zuschauer fasziniert hatte.

X-raid ist das deutsche Team, das alle MINI ALL4 Racing für die Wettbewerbseinsätze aufbaut und dafür seine immense Erfahrung im Cross-Country-Rallyesport nutzt. Diese Erfahrung wird durch die umfassenden Unterstützung während der Rallyes und das ausgeklügelte Test-Programm weiter verstärkt – nicht nur für die MINI ALL4 Racing, sondern auch für die Fahrer und Beifahrer.

Im November 2015 fanden erneut die von X-raid organisierten jährlichen „Teambuilding-Übungen“ statt. In den verschneiten Bergen der deutschen Alpen wurden die Besetzungen der MINI ALL4 Racing in verschiedenen Situationen auf Herz und Nieren geprüft, ihr Vertrauen ineinander wurde weiter gestärkt. Beispielsweise mussten Crew-Mitglieder mit verbundenen Augen über „Brücken“ aus Einzeldraht gehen, wobei sie nur von den Augen und der Stimme eines anderen Teammitglieds geleitet wurden.

Argentinien ist der Ausgangspunkt für die Rallye Dakar 2016. Ab dann gilt es für jeden, der in Verbindung zu MINI und seinen MINI ALL4 Racing steht, sich im Wettkampfmodus zu beweisen. Wie die Herangehensweise genau aussieht, zeigen die Aussagen der MINI ALL4 Racing Teammitglieder.



„Nach zehn oder elf Jahren ist es jetzt viel leichter. Aber manchmal muss ich mich wirklich allein auf mein Fahren konzentrieren und darf meinem Beifahrer nicht die Arbeit abnehmen. Im Auto hat der Beifahrer mehr zu sagen als der Fahrer... Ich befolge nur, was er sagt. Ich bin der Taxi-Fahrer, der seine Anweisungen ausführt.“

Joan Nani' Roma





„Der MINI All4 Racing ist ein sehr starkes Fahrzeug. Wir haben als Team sehr hart gearbeitet. Die Qualität des Autos ist jetzt einfach unglaublich. Der Motor ist wunderbar – du kannst sowohl in den Dünen als auch im offenen Gelände und in den WRC-ähnlichen Abschnitten schnell sein. Das ist es, was dem MINI ALL4 Racing einen Vorteil verschafft. Die Zuverlässigkeit ist ebenfalls unglaublich. Wenn du einen kleinen Fehler machst, musst du noch mehr pushen, aber das ist kein Problem, weil du bis zum Ende ein Fahrzeug haben wirst, das in einem perfekten Zustand ist.“

Orlando Terranova





„Die Dakar ist eine der härtesten Herausforderungen, der du dich mit einem Auto stellen kannst. Es ist eine Langstrecken-Rallye. Also musst nicht jeden Tag und in jeder Sekunde in den Kurven kämpfen, aber dennoch musst du hart attackieren. Als MINI mir die Chance gegeben hat, einen MINI ALL4 Racing des erfahrenen X-raid Teams zu testen, wollte ich das natürlich unbedingt machen.“

Mikko Hirvonen





05/ DIE RALLYE DAKAR 2016 AUS SICHT DES FAHRERS.

Interview mit Nasser Al-Attiyah.

Der zweimalige Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah (QAT) tritt mit seinem Beifahrer Mathieu Baumel (FRA) bei der diesjährigen Auflage der Dakar-Rallye als Titelverteidiger an. Das erfahrene Duo sicherte sich 2015 in einem MINI ALL4 Racing sowohl den Sieg bei dieser berühmten Langstrecken-Rallye als auch den Titel im FIA Cross Country Rally World Cup. 2016 machen sich die beiden auf, im MINI ALL4 Racing die Pisten Argentiniens und Boliviens zu erobern. Dieses Mal fahren sie unter der Flagge des AXION X-raid Teams – und beide sind bestens gerüstet für die Dakar.

F: Der MINI ALL4 Racing hat die Rallye Dakar in den vergangenen vier Jahren immer gewonnen. Was macht dieses Fahrzeug so außergewöhnlich?

N. A-A: Der MINI ALL4 Racing hat die Dakar vier Mal gewonnen, weil er so gut ist. Dazu kommen noch andere Gründe, zum Beispiel all die Entwicklungsarbeit, die das X-raid Team mit dem Auto geleistet hat, und die Qualität der Fahrer. All das macht das Gesamtpaket perfekt.

F: Sie haben in Ihrer Karriere bereits viele Rallye-Titel gewonnen. Welches war für Sie persönlich der größte Erfolg?

N. A-A: Natürlich der Sieg bei der Dakar. Die Dakar ist ein fantastisches Rennen. Dort zu gewinnen, war großartig für mich.

F: Die Dakar führt in diesem Jahr über eine neue Route. Denken Sie, dass der MINI ALL4 Racing auch bei dieser Auflage das Maß aller Dinge sein wird?

N. A-A: Er wird auf den meisten Etappen das Auto sein, das es zu schlagen gilt, und auf anderen Etappen äußerst konkurrenzfähig sein. Aber man weiß nie, wo man selbst das nötige Glück auf seiner Seite hat oder eben eine andere Crew oder ein anderes Team. Der MINI ALL4 Racing ist bekannt für seine herausragenden Allrounder-Eigenschaften,

für seinen Speed, seine Agilität, seine Performance und seine Zuverlässigkeit. Die Tatsache, dass so viele Topfahrer bei der Dakar mit MINI erfolgreich waren zeigt, wie stark das Auto ist – und wir hoffen, dass wir diese Erfolgsserie fortsetzen können.

F: Das Teilnehmerfeld ist so stark besetzt wie seit Jahren nicht mehr. Wen schätzen Sie als größten Konkurrenten ein und wo?

N. A-A: Jeder ist ein starker Konkurrent – vor allem die MINI ALL4 Racing Crews! Auch Peugeot hat ein sehr starkes Aufgebot an Siegfahrern, und das Auto ist besser geworden. Ich kann nicht sagen ob und wo sie stärker sein können als wir, denn die Route ist für 2016 noch anspruchsvoller. Das gilt auch für die anderen Hersteller. Doch MINI und der MINI ALL4 Racing sind nach fünf Jahren kontinuierlicher Weiterentwicklung mit viel Detailarbeit und vier Siegen in diesen fünf Jahren klar im Vorteil.

F: Die Organisatoren haben angekündigt, dass die Rallye Dakar 2016 für den Fahrer noch anspruchsvoller und die Navigation zu einer echten Herausforderung für die Beifahrer wird. Ist das ein Grund zur Besorgnis?

N. A-A: Nicht für Mathieu und mich, und ich denke, auch für die anderen MINI Crews nicht. Die Dakar ist die anspruchsvollste Langstrecken-Herausforderung der Welt, und genau das macht für die weltbesten Fahrer den Reiz aus, daran teilzunehmen. Die Dakar zu beenden, und vor allem sie zu gewinnen, ist ein Grund zum Feiern. Natürlich bereiten wir uns vor dem Rennen so gut wie möglich auf die Route vor, aber es gibt so viel Unvorhergesehenes, was alle Pläne über den Haufen werfen kann. Eis, Regen, Hitze oder selbst ein kleiner Felssturz ein paar Wochen vor der Veranstaltung können dein Rennen massiv beeinflussen. Man kann nicht voraussagen, womit man es zu tun bekommt, bis zu diesem Tag, dieser Etappe, diesem Sekundenbruchteil.



F: Woran denken Sie beim Fahren?

N. A-A: An viele Dinge! Die Konzentration ist der Schlüssel zum Erfolg. Dein Beifahrer gibt dir Anweisungen, und es ist wichtig, genau zuzuhören und entsprechend zu agieren. Gleichzeitig fährst du, und mit Fahren meine ich lenken, nach vorn schauen, bremsen, beschleunigen – alles, was auch ein normaler Autofahrer macht, nur eben bei einer vier Mal so hohen Geschwindigkeit. Du denkst auch an die anderen Crews: Wo sind sie, wie schnell fahren sie, sind sie schneller oder langsamer, haben sie sich einen Vorsprung herausgefahren? Denken Sie daran: In den Bergen und Tälern kann man die anderen nicht sehen. Du und dein Beifahrer, ihr seid da draußen quasi allein unterwegs.

F: Welche Stärken muss ein Fahrer mitbringen, um die Dakar gewinnen zu können?

N. A-A: Um die Dakar zu gewinnen, braucht man das nötige Glück, ein gutes Team und einen guten Beifahrer – und man muss auch selbst hart arbeiten, um einen Sieg bei der Dakar zu holen.

F: 2016 wird ein ereignisreiches Jahr für Sie. Zunächst wollen Sie bei der Dakar ihren Sieg wiederholen, dann geht es nach Rio de Janeiro zu ihren sechsten Olympischen Spielen in Folge. Dort treten Sie im Skeet-Schießen an. Wie fühlt es sich an, zu einer auserwählten Gruppe von Athleten zu gehören, die Ihr Land schon so oft bei Olympischen Spielen repräsentiert haben?

N. A-A: Ich bin so glücklich und stolz auf das, was ich mache: die Dakar zu gewinnen, Rennen zu fahren und für mein Land bei den Olympischen Spielen anzutreten. Mein Plan ist, die Dakar 2016 wieder zu gewinnen. Die Olympischen Spiele werden auch nicht einfach, denn die Konkurrenz ist groß. Ich werde zum sechsten Mal in meinem Leben an den Olympischen Spielen teilnehmen, und ich werde versuchen, die Flagge von Katar ebenso hochzuhalten, wie ich dies im Rennsport tue.



JOHN COOPER
WORKS

MINI

06/ DIE RALLYE DAKAR 2016 AUS SICHT DES BEIFAHRERS.

Interview mit Mathieu Baumel.

Mathieu Baumel ist der Beifahrer von Nasser Al-Attiyah. Gemeinsam haben sie dem Cross-Country-Rallyesport ebenso ihren Stempel aufgedrückt wie der gefeierte MINI ALL4 Racing und in der Saison 2015 sowohl die Rallye Dakar als auch den FIA World Cup gewonnen. Möglich wurde dieser bemerkenswerte Erfolg dank MINI und der Stärken des MINI ALL4 Racing, durch die Unterstützung von X-raid und natürlich durch das herausragende Können der beiden Männer im Cockpit. Im Interview spricht Mathieu Baumel aus der Sicht des Beifahrers über die Dakar-Rallye 2016.

F: Welches waren Ihre ersten Gedanken, als die Dakar-Organisatoren die Route bekanntgegeben haben?

MB: Wir alle wussten, dass die Dakar etwas schwieriger werden würde, nachdem Peru zurückgezogen hat. Der Grund ist, dass wir in Teilen Argentiniens fahren werden, die wir aus der Vergangenheit kennen. Deshalb sind wir uns sicher, dass die Organisatoren dort nach neuen Routen abseits der Pisten und neue Navigationspunkte suchen werden. Das macht die Aufgabe für uns Navigatoren schwieriger, denn wir haben keinerlei Erfahrung aus dem Vorjahr. Wenn wir dorthin kommen, müssen wir erst einmal alles neu erkunden.

F: Stellt es ein Problem dar, dass in Peru wegen der zu erwartenden kritischen Wetterbedingungen nicht mehr gefahren wird?

MB: Ich war schon etwas traurig, dass die Dakar nicht mehr durch Peru führt, denn die Sanddünen und die Sandabschnitte sind ein Terrain, auf dem sich Nasser und ich äußerst wohlfühlen. Wir sind auf diesem Untergrund sehr schnell. Leider werden wir dort nun nicht fahren, was das Rennen für uns natürlich etwas schwieriger macht. Auch die jetzige Route unterteilt das Rennen in drei verschiedene Abschnitte. Der erste Teil in Argentinien wird da noch der am wenigsten anspruchsvolle. Die vier oder fünf Tage, an denen in der Höhe gefahren wird, werden für viele Crews zu einer körperlichen Herausforderung. Die zweite Woche des Rennens wird in Bezug auf die Navigation am schwierigsten. Ich glaube, da wird die Rangliste noch einmal durcheinander gewürfelt.

F: Für die Dakar-Fahrer ist die Dakar die ultimative Langstrecken-Rallye. Sehen dies auch die Beifahrer so?

MB: Die Dakar ist das schwierigste Rennen der Welt: Sie ist lang, sie führt in große Höhen, sie ist hart und vereint die unterschiedlichsten Herausforderungen in einem Rennen. Die Navigation wird nicht einfach. Für die Fahrer ist die Rallye technisch anspruchsvoll, denn sie bekommen es mit schnellen Pisten, kurvenreichen Abschnitten, Sandpisten, Dünen, Schluchten und so weiter zu tun. Jedes nur denkbare Terrain aus Rallyes rund um den Globus kommt hier in diesem einen Rennen vor – und wegen dieser Herausforderung ist die Dakar für mich das beste Rennen überhaupt. Es ist ein Rennen, bei dem du über eine lange Distanz versuchst, gegen deine Konkurrenten vor und hinter dir das Beste zu geben. Nasser und ich werden für MINI, das Team und auch für uns selbst alles geben.

F: Die erste Etappe (Tag 2) führt erst einmal über eine 404 Kilometer lange Straßensektion. Ist das gut oder schlecht?

MB: Vor der Rallye versuchen wir, uns vorzustellen, wie die einzelnen Etappen aussehen, wo es Straßen- und wo Offroad-Sektionen gibt. Auf den Highway-Sektionen hat man die Gelegenheit, es entspannt angehen zu lassen, zu relaxen, cool zu sein und sich die nötige Zeit zu nehmen. So bereiten sich die Crews auf die nächsten gezeigten Prüfungen vor. Aber das sind nur Ratespiele, denn bis zum Vorabend kennt niemand die genaue Route einer Etappe. Da beginnen dann meine Hausaufgaben in Sachen Navigation. Deshalb ist es wichtig, sich an Streckenabschnitte aus dem Vorjahr zu erinnern. Denn es kann vorkommen, dass sie wieder befahren werden.

F: Etappe 4 ist die Marathon-Etappe, nach der nur die Crew am Auto arbeiten darf. Haben Sie schon entschieden, wer von Ihnen welche Aufgabe übernehmen wird?

MB: Wir hatten spezielle Mechaniker-Trainings. Das letzte war erst vor ein paar Wochen. Dabei haben uns die X-raid-Techniker genau gezeigt, was wir wann während einer Etappe und während der Marathon-Etappe machen können. Alles wurde vorbereitet, und wir wissen, wie wir zum Beispiel Antriebswellen und eine Kardanwelle austauschen, bei Bedarf das Getriebe abklemmen oder im Falle eines Problems weitere Reparaturen durchführen können. Wir haben jede Menge Ersatzteile dabei, bis auf das Getriebe, denn das ist zu groß.

F: Auf den Etappen 5, 6 und 7 wird in enormen Höhen gefahren. Was können Sie unternehmen, damit die dünne Luft möglichst wenige Auswirkungen hat?

MB: Falls man die Konzentration verliert, massive Kopfschmerzen bekommt oder einem in der Höhe schlecht wird, dann ist das ein Problem. In diesem Jahr haben wir zwei Tage mehr in der Höhe als bisher, deshalb war die Vorbereitung sehr wichtig. Wir haben ein gutes Training absolviert, und zwar in einer speziellen Kammer, in der die Höhe, auf der wir fahren, simuliert werden konnte. Jede Nacht können wir auf 2.500, 3.000 Metern oder der erforderlichen Höhe schlafen. Das ist gut, denn so wird das Blut auf weniger Sauerstoff eingestellt. Wir werden in Höhen von 3.000 bis 5.000 Metern fahren, und für den Körper ist das eine enorme Herausforderung.

F: Auf Etappe 10 (Tag 12) müssen Sie bei extremer Hitze eine Distanz von 763 Kilometern absolvieren. Wird das ebenfalls schwierig?

MB: Nasser und ich fahren während der Saison sehr oft in der Wüste, bei Außentemperaturen von 40 bis 50 Grad Celsius. Da kann man sich vorstellen, wie heiß es im Cockpit des MINI ALL4 Racing wird. Zum Glück sind wir dank dieser Erfahrung aber daran gewöhnt, bei extremer Hitze zu fahren, und können mit diesen Bedingungen

besser umgehen. Zudem lebt Nasser das ganze Jahr über in Katar, er kennt sich also mit hohen Temperaturen bestens aus. So kann sich sein Körper schnell an diese Bedingungen anpassen. Dies kann ein Vorteil sein gegenüber den Konkurrenten, die solche Temperaturen nicht gewohnt sind. Denn sie werden langsamer, wenn Nasser noch mehr pushen kann.

F: Etappe 13 (Tag 15) ist die letzte Etappe der Dakar-Rallye. Welche Gedanken gehen Ihnen vor dem Start durch den Kopf?

MB: Wir bereiten uns auf die letzte Etappe genau so intensiv vor wie auf all die anderen. Denn das Rennen endet erst im Ziel. Doch wenn man in Führung liegt, hat man immer Bedenken, dass etwas passieren könnte. In diesem Fall würden wir etwas langsamer und vorsichtiger fahren, um keine Fehler zu machen. Das ist mental sehr schwierig, denn wir denken immer daran, dass es vielleicht einen Konkurrenten gibt, der Vollgas gibt und alles versucht, um Zeit gutzumachen. Im vergangenen Jahr ist genau das passiert, und es ist mental sehr anstrengend. Falls wir nicht führen, gibt es keine Frage: Dann werden wir pushen, pushen und pushen, um den Sieg zu holen.

F: Wie körperlich anstrengend ist die Dakar für einen Beifahrer?

MB: Sie ist für einen Beifahrer alles andere als einfach, denn wenn er das Roadbook liest, kann er nicht sehen, was vor ihm liegt. Der Fahrer hat das Lenkrad, das seinen Oberkörper stützt, und er kann sich in den Sitz pressen. Aber wir haben nichts außer einem Buch, das wir festhalten. Deshalb ist es für uns viel härter, wenn wir bremsen, springen oder auf ein Hindernis treffen. Wir schauen nach unten, also können wir uns nicht auf ein Hindernis vorbereiten. Dadurch können der Nacken und der Kopf des Beifahrers durch heftige Bewegungen massiv beansprucht werden. Zum Glück hat X-raid ein Team an Physios, das uns bei der Erholung hilft.



F: Warum sind Sie Beifahrer geworden und fahren nicht selbst?

MB: Ich habe meine Rallyekarriere als Beifahrer gestartet, nachdem ich mich beim Skifahren verletzt und mein Arzt mir gesagt hatte, dass ich nicht fit genug sein würde, um Skirennen zu bestreiten, und ich mir deshalb eine andere Sportart suchen sollte. Ein Freund von mir war Rallyefahrer und fragte mich, ob ich bei ihm mitfahren und den Rallyesport kennenlernen möchte, damit ich dann selbst Fahrer werden kann. Aber wir waren zusammen dann richtig konkurrenzfähig, und ich dachte mir, dass ich als Fahrer vielleicht nicht gut genug wäre. Also blieb ich, wo ich war – auf dem Beifahrersitz. Meine bisherigen Erfolge zeigen mir, dass es eine gute Entscheidung gewesen ist.

F: Haben Sie bei den Rennen einen Glücksbringer dabei?

MB: Nein. Aber vor jeder Etappe versuche ich, einen Song zu hören, der mir gefällt – jeden Tag denselben Song. Dabei handelt es sich nicht um ein bestimmtes Lied, es ist meistens ein Song, den ich im Radio gehört habe und der mir so gut gefällt, dass er in meinem Kopf bleibt. Oder es kann sich um einen Song handeln, den mein Kind mir mitgegeben hat – ich bitte immer darum, mir eine Sammlung zusammenzustellen, die ich mitnehmen und mir anhören kann. Es kann also auch eines dieser Lieder sein. Dabei ist die Musikrichtung ganz egal: Rock, Pop oder alles Mögliche.

„Nasser und ich fahren während der Saison sehr oft in der Wüste, bei Außentemperaturen von 40 bis 50 Grad Celsius. Da kann man sich vorstellen, wie heiß es im Cockpit des MINI ALL4 Racing wird. Zum Glück sind wir dank dieser Erfahrung aber daran gewöhnt, bei extremer Hitze zu fahren, und können mit diesen Bedingungen besser umgehen.“

Mathieu Baumel



JOHN COOPER
WORKS

MINI

07/
RALLYE DAKAR 2016:
FAHRER UND
BEIFAHRER.



Fahrer:

Nasser Al-Attiyah (QAT) Titelverteidiger bei der Dakar

- Geboren am 21.12.1970 (44 Jahre)
- Geboren in Doha, Katar
- Al-Attiyah gewann als Sportschütze die Bronze-Medaille im Skeet bei den Olympischen Sommerspielen 2012 in London
- 8-maliger Middle East Rally Champion

2006: Production World Rally Champion

2011: Sieger Dakar Rallye

2014: WRC2 Champion

2015: WRC2 Champion

Sieger FIA World Cup für Cross Country Rallyes

Sieger Dakar Rallye

Beifahrer:

Mathieu Baumel (FRA) Titelverteidiger bei der Dakar

- Geboren am 17.01.1976 (39 Jahre)
 - Geboren in Manosque, Frankreich
- 2008: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von Guerlain Chicherit)
1. Platz FIA World Cup für Cross Country Bajas (Beifahrer von Guerlain Chicherit)
- 2009: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von Guerlain Chicherit)
- 2014: 1. Platz Sealine Cross Country Rally, Katar (Beifahrer von Nasser Al-Attiyah)
1. Platz OiLibya Rallye du Maroc
- 2015: 1. Platz Rallye Dakar
1. Gewinner FIA World Cup für Cross Country Rallyes
1. Platz Rallye du Maroc, Marokko
1. Platz Hungarian Baja, Ungarn
1. Platz Italian Baja, Italien
1. Platz Pharaonen Rallye, Ägypten



Fahrer:

Joan 'Nani' Roma (SPA)

- Geboren am 17.02.1972 (43 Jahre)
- Geboren in Folgueroles, Barcelona, Spanien
- Hobbys: Radfahren, Skifahren, Klettern

1994: 1. Platz Rallies Cross Country Senior European Championship
Goldmedaille beim ISDE

1996: 1. Teilnahme an der Rallye Dakar

1997: 1. Platz Rallies Cross Country Spanish Championship

1. Platz Raids Spanish Championship
Goldmedaille beim ISDE

2002: 1. Platz Rally of Tunisia
1. Platz Baja España Aragón

2003: 1. Platz Rally of Egypt
1. Platz Rally of Sardinia

2004: 1. Platz Clermont-Ferrand–Dakar Rally (Motorrad)

1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)

2005: 1. Platz Baja España Aragón

2014: 1. Platz Rallye Dakar für MINI X-raid

Beifahrer:

Alex Haro (SPA)

- Geboren am 14.03.1980 (35 Jahre)
- Geboren in Barcelona, Spanien
- Hobbys: Mountainbiken, Skifahren, Outdoorsport

2002: 1. Platz Catalonian Tarmac Rally offene Klasse (Beifahrer von J. Basols)

1. Platz Junior Catalonian Tarmac Rally offene Klasse (Beifahrer von J. Basols)

2003: 1. Platz Copa Fiat Punto Catalonia (Beifahrer von J. Basols)

2005: 1. Platz Desafío Peugeot Spanish Tarmac Championship

2007: 1. Platz Mitsubishi Evo Cup in der Spanish Tarmac Championship (Beifahrer von J. Basols)

2009: 1. Platz Rally of Nations Team Spain

2010: 1. Platz FIA S-2000 Rally World Championship

2012: 1. Platz Co-Driver Cup Group N Spanish Gravel Championship (Beifahrer von A. Llovera)

2015: 1. Platz Baja Aragón, Spanien

 /orly-terranova

 @terranovaorly

 @orlyterranova

 @ronniegraue



Fahrer:

Orlando Terranova (ARG)

- Geboren 10.11.1979 (36 Jahre)
 - Geboren in Mendoza, Argentinien
 - Terranova startete seine Profi-Karriere 1997 als Enduro-Pilot, holte vier nationale Titel und wurde Dritter in der Latin America Enduro Championship 2001
- 2013: 5. Platz Rallye Dakar
Ein Etappensieg bei der Rallye Dakar
- 2014: 5. Platz Rallye Dakar
- 2015: 1. Platz Desafío Ruta 40
2. Platz Baja Aragon, Spanien
Vier Etappensiege bei der Rallye Dakar

Beifahrer:

Bernardo 'Ronnie' Graue (ARG)

- Geboren am 12.05.1969 (46 Jahre)
 - Geboren in Mendoza, Argentinien
 - Hobbys: Bergsteigen
- 2010: 9. Platz Dakar Rallye (Quad)
- 2012: 5. Platz Dakar Rallye
- 2014: 2. Platz OiLibya Rallye du Maroc
3. Platz Hungarian Baja, Ungarn
- 2015: 1. Platz Desafío Ruta 40
2. Platz Baja Aragon, Spanien
Vier Etappensiege bei der Rallye Dakar



Fahrer:

Mikko Hirvonen (FIN)

- Geboren am 31.07.1980 (35 Jahre)
- Geboren in Kannonkoski, Finnland
- Hobbys: Tennis, Fußball, Badminton

2001:	2. Platz Finnish Rally Championship	2011:	2. Platz WRC
2006:	3. Platz WRC	2012:	2. Platz WRC
2007:	3. Platz WRC	2015:	3. Platz Baja Aragon, Spanien
2008:	2. Platz WRC		Test MINI ALL4 Racing
2009:	2. Platz WRC		

Beifahrer:

Michel Périn (FRA)

- Geboren am 19.01.1957 (58 Jahre)
 - Geboren in Saint-Mihiel, Frankreich
- | | | | |
|-------|--|-------|---------------------------------------|
| 1993: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | 2008: | 1. Platz Central Europe Rally |
| 1994: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | 2009: | 1. Platz Baja Spain |
| | 1. Platz Rallye Dakar | 2013: | 1. Platz Hungarian Baja, Ungarn |
| 1995: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | | 1. Platz Baja Aragon, Spanien |
| | 1. Platz Rallye Dakar | | 1. Platz Desafío Ruta 40, Argentinien |
| 1996: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | | 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2005: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | 2014: | 1. Platz Desafío Inca, Peru |
| 2007: | 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes | | 1. Platz Baja Aragon, Spanien |
| | 1. Platz Rally Transiberico | | 1. Platz Rallye Dakar |
| | 2. Platz UAE Desert Challenge | | |



Fahrer:

Erik Van Loon (NL)

- Geboren am 29.08.1968 (47 Jahre)
- Geboren in Reusel, Niederlande
- Hobbys: Rallye, Radfahren, Fitness, Golf
- Arbeitet abseits der Rallyepiste 60 Stunden pro Woche als Besitzer einer führenden Fleischfabrik in den Niederlanden

2012: 1. Platz Amsterdam Short Rally

2013: 3. Platz OiLibya Rallye du Maroc

3. Platz Pharaonen Cross Country Rally, Ägypten

2015: 3. Platz Abu Dhabi Desert Challenge

5. Platz Baja Russia

4. Platz Dakar Rallye

Beifahrer:

Wouter Rosegaar (NL)

- Geboren am 27.05.1983 (32 Jahre)
- Geboren in Nijmegen, Niederlande

2008: 3. Platz FIA Baja Championship

2009: 3. Platz FIA Baja Championship

2010: Henri Magne Navigation Trophy

2014: 3. Platz OiLibya Rallye du Maroc

3. Platz Pharaonen Cross Country Rally, Ägypten

2015: 3. Platz Abu Dhabi Desert Challenge

5. Platz Baja Russia

4. Platz Dakar Rallye



Fahrer:

Adam Malysz (POL)

- Geboren am 03.12.1977 (38 Jahre)
- Geboren in Wisła, Polen
- Einer der erfolgreichsten Skispringer der Geschichte
- Vier Olympische Goldmedaillen im Einzel in Salt Lake City und Vancouver
- Vier Einzel-Weltmeistertitel (ewiger Rekordhalter mit Matti Nykänen)
- 39 Siege in Einzelwettbewerben
- 96 Podiumsplätze (Einzel und Team)
- Einziger Skispringer mit drei Weltmeister-Titeln in Folge (2001-2003)
- Startete bei der Dakar Rallye 2012, 2013 und 2014 und wurde 37., 15. und 13.

Beifahrer:

Xavier Panseri (FRA)

- Geboren am 21.05.1971 (44 Jahre)
- 2007: 1. Platz Polish Rally Championship
2008: 2. Platz Polish Rally Championship
2009: 3. Platz Polish Rally Championship
2011: Sieg bei Rallye Monte Carlo



Fahrer:
Jakub 'Kuba' Przygonski (POL)

- Geboren am 24.03.1985 (30 Jahre)
- Geboren in Warschau, Polen
- Ein heftiger Unfall bei der Abu Dhabi Desert Challenge verbannte ihn für mehr als fünf Monate von seinem Motorrad
- Unfall-Verletzungen: Wirbelstauchung und zahlreiche Brüche
- 6. Platz bei der Dakar 2014 (Motorrad)

Beifahrer:
Andrei Rudnitski (RUS)

- Geboren am 12.11.1979 (36 Jahre)
- Ehemaliger 400-Meter-Läufer
- Silbermedaille in Budapest 2004 in der 4x400m-Staffel (Hallen-Weltmeisterschaften)



Fahrer:

Harry Hunt (GB)

- Geboren am 03.09.1988 (27 Jahre)
- Geboren in London, Großbritannien
- Hobbys: Laufen, Wassersport, Fallschirmspringen, Rallye
- Ausgezeichnet als 'Rookie of the Year' in seinem ersten Jahr in der Rallye-Weltmeisterschaft 2011
- MINI Markenbotschafter

- 2009: Erste internationale Rallye
- 2010: 1. Platz WRC - JWRC Rookie Cup
1. Platz IRC - IRC 2WD Championship
- 2011: 1. Platz WRC - PWRC 2WD Championship
- 2012: 1. Platz IRC - IRC 2WD Championship
- 2015: Podiumsplatzierung bei der Abu Dhabi Desert Challenge
8. Platz Rallye du Maroc, Marokko
13. Platz Baja Aragon, Spanien
3. Platz Abu Dhabi Desert Challenge

Beifahrer:

Andreas Schulz (GER)

- Geboren am 03.03.1955 (60 Jahre)
- Geboren in München, Deutschland
- Hobbys: Skifahren

- 2001: 1. Platz Dakar Rallye (Beifahrer von J. Kleinschmidt)
- 2003: 1. Platz Dakar Rallye (Beifahrer von H. Masuoka)
- 2010: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von L. Novitskiy)
- 2011: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von L. Novitskiy)
- 2012: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von K. Al Mutaiwei)
- 2013: 1. Platz FIA World Cup für Cross Country Rallyes (Beifahrer von K. Holowczyc)
1. Platz Baja Portalegre 500
- 2015: 3. Platz Abu Dhabi Desert Challenge



Fahrer:

Boris Garafulic (CHL)

- Geboren am 11.07.1963 (52 Jahre)
- Geboren in Santiago, Chile

2011: 3. Platz OiLybia Rally of Morocco

2012: 3. Platz Desafío Litoral (Dakar Series)

2015: 12. Platz Rallye Dakar

Beifahrer:

Filipe Palmeiro (PRT)

- Geboren am 11.07.1977 (38 Jahre)
- Geboren in Portalegre, Portugal

2005: Erste Rallye Dakar

2009: 1. Platz Rally Tunisia (Beifahrer von O. Terranova)

2. Platz Rally Transiberico (Beifahrer von H. Oliveira)

2. Platz World Cup

2012: 1. Platz Baja Poland (Beifahrer von K. Holowczyc)

2013: 2. Platz Baja Portalegre 500 (Beifahrer von M. Kaczmarski)

2015: 12. Platz Rallye Dakar



Fahrer:

Nazareno Lopez (ARG)

- Geboren am 25.11.1984 (31 Jahre)
- Geboren in Rada Tilly, Provinz Chubut, Argentinien

Beifahrer:

Sergio Lafuente (URY)

- Geboren am 22.05.1966 (49 Jahre)
- Geboren in Maldonado, Uruguay
- Als Gewichtheber Olympia-Teilnehmer in Barcelona 1992 und Atlanta 1996

- 2011: 14. Platz
2012: 5. Platz
2014: Ausfall
2015: Ausfall
Rallye Dakar (Quad)



Fahrer:

Stephan Schott (GER)

- Geboren am 15.10.1952 (63 Jahre)
 - Geboren in Frankfurt, Deutschland
 - Hobbys: Windhunde, Rallye
- 2012: 10. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 8. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8. Platz Baja Poland
5. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
19. Platz Rallye Dakar
2015: 15. Platz Baja Poland

Beifahrer:

Holm Schmidt (GER)

- Geboren am 10.08.1965 (50 Jahre)
 - Geboren in Markranstädt, Deutschland
- 2005: 16. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 30. Platz Rallye Dakar
10. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8. Platz Baja Poland
19. Platz Rallye Dakar
2015: 22. Platz Rallye Dakar



Fahrer:
Guo Meiling (CHN)

- Geboren am 11.10.1968 (47 Jahre)
- Geboren in Peking, China
- Hobbys: Bergsteigen, Wandern, Kanufahren
- Erfolgreiche Geschäftsfrau
- Frühere Quad-Pilotin
- Aktiv im Charity-Bereich



Beifahrer:
Min Liao (CHN)

- Geboren am 15.06.1970 (45 Jahre)
- Geboren in Shanghai, China
- Hobbys: Outdoorsport, Kochen, Fotografieren
- Zwei Dakar-Teilnahmen
- Bestes Dakar-Ergebnis – 18. Platz (2012)





JOHN COOPER
WORKS

MINI

08/ RALLYE DAKAR 2016: KÖRPERLICHE FITNESS – INTENSIVE VORBEREITUNG UND OPTIMALE BETREUUNG.

Die Rallye Dakar ist ein echter Härtetest für die Fahrzeuge. Doch auch auch die Crews gehen top-vorbereitet in den Wüstenmarathon.

Cross-Country-Rallyes sind, wie der Name schon sagt, berüchtigt für ihr wechselhaftes Terrain. Mit jedem Tag, jeder Stunde, jeder Minute und jeder Sekunde bekommen es die Teilnehmer mit vollkommen unterschiedlichem Gelände zu tun. Durch das hohe Tempo werden die Bodenwellen, Sprünge und Stöße auf dem rauen Untergrund noch intensiver. Während der Rallye Dakar müssen die Autos diesen unwirtlichen Bedingungen 14 Tage lang Stand halten, Teile können überbeansprucht werden oder sogar brechen, wenn die Fahrzeuge nicht optimal vorbereitet sind. Glücklicherweise ist der MINI ALL4 Racing ganz auf herausragende Zuverlässigkeit ausgelegt: Bei der Rallye Dakar 2014 kamen alle elf teilnehmenden MINI ALL4 Racing ins Ziel.

Für die Fahrer und Beifahrer ist das Rennfahren auf unberechenbarem, wechselndem Terrain in unterschiedlichen Höhen, bei unvorhersehbarem Wetter und bei hohem Tempo ebenfalls ein echter Härte-Test. Man könnte meinen, sie seien übermenschlich – aber auch für ihre Körper ist dies eine große Herausforderung. Wenn sich die Radaufhängung bis zum Anschlag durchdrückt, wird die Kraft direkt auf das restliche Auto übertragen – auf den Lenkrad und den Sitz, und letztlich auf die Person, die sich im Sitz befindet.

Der Cross-Country-Rallyesport ist schnell und aufregend, aber körperlich auch sehr anstrengend. Mit Schmerzen muss man rechnen. Ebenfalls mit Erschöpfung und teilweise sogar mit Verletzungen. Deshalb ist die körperliche Fitness aller MINI ALL4 Racing Crews von immenser Bedeutung. Während des Trainings vor dem Rennen und von der Start- bis zur Ziellinie der Dakar ist für alle teilnehmenden Crews die beste medizinische Versorgung gewährleistet. Dabei werden die MINI ALL4 Racing Crews nicht nur von den Mediziner-Teams der Dakar betreut, sondern auch vom MINI Technikpartner X-raid und seinen drei erfahrenen Physiotherapeuten.

Die Physiotherapeuten von X-raid könnte man auch als „Menschen-Mechaniker“ bezeichnen. Ihre Aufgabe ist es, die Crews nach jeder Etappe zu „reparieren“. Dabei erfahren sie erst nach der jeweiligen Etappe, ob Probleme aufgetreten sind. Wenn die Crews im Ziel einer Etappe lange auf sich warten lassen, werden die Physio-Jungs und -Mädchen nervös. Denn dies könnte bedeuten, dass es möglicherweise einen Unfall gegeben hat, und dass es eventuell zu schwereren Verletzungen gekommen ist.

Nach bis zu acht oder mehr Stunden im Cockpit haben die Crews vor allem Probleme mit dem Rücken, der Lendenwirbelsäule und dem Gesäß. Bei den Fahrern werden auch die Unterarme durch den permanenten Einsatz am Lenkrad enorm beansprucht. Sie sind dauernd in Bewegung und müssen Stöße vom Lenkrad und von den Rädern abfangen.

Jedes Problem ist anders und benötigt eine individuelle Behandlung. Wenn man beschreiben möchte, wie so eine Behandlung verläuft, vergleicht man die Mitglieder einer Crew am besten mit Autos: Es werden verschiedene Werkzeuge benötigt, um sie zu reparieren. Und den X-raid Physios steht eine umfangreiche „Werkzeugkiste“ zur Verfügung. Zu diesen Werkzeugen gehören manuelle Therapie, Lymphdrainage, Massagen, osteopathische Behandlungen, Kinesio-Tapes (bei dieser Behandlung wird das Nervensystem mit einbezogen, um Schmerzen zu mindern, die Muskelreaktion zu verbessern und Schwellungen zu reduzieren) und einiges mehr.

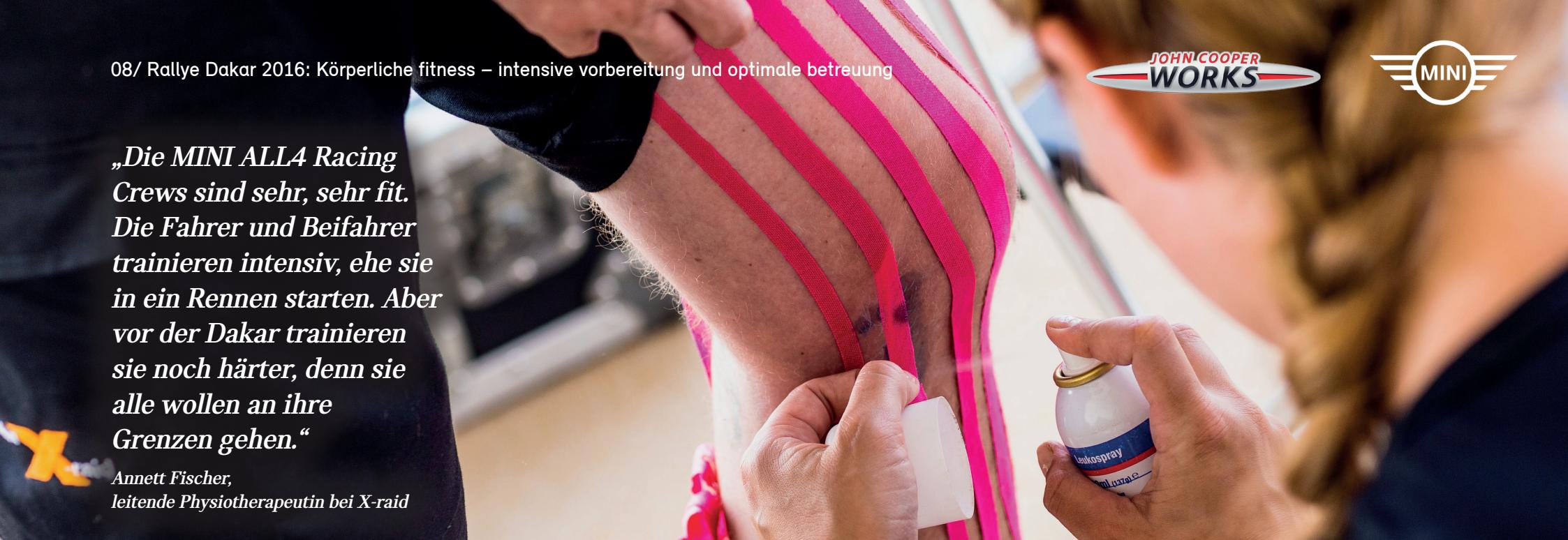
Die Physis ist bei jedem Menschen anders, und das gilt besonders bei Rennsport-Crews. Je nach Größe und Körperbau können dieselben Fahrbedingungen unterschiedliche Auswirkungen haben. Fest in den speziellen Rennsitz geschnallt zu sein, hilft zwar, den Druck auf die Wirbelsäule zu verringern. Doch jeder Sprung und jede Landung hat es in sich, ebenso wie jeder Fels und jedes Loch. Das Tragen eines HANS (Head And Neck Support) ist für alle Teilnehmer Pflicht, denn es kann sie vor vielen Verletzungen der oberen Wirbelsäule schützen. Besonders die Lendenwirbelsäule der Fahrer steht dabei im Fokus. Die Fitness der Crews ist ebenfalls von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, Verletzungen zu vermeiden.

„Die MINI ALL4 Racing Crews sind sehr, sehr fit“, betont Annett Fischer, die leitende Physiotherapeutin bei X-raid. „Die Fahrer und Beifahrer trainieren intensiv, ehe sie in ein Rennen starten. Aber vor der Dakar trainieren sie noch härter, denn sie alle wollen an ihre Grenzen gehen. Jeder hat seine eigene Trainingsroutine. Die einen gehen ins Fitnessstudio, die anderen gehen Fahrradfahren oder laufen, kombinieren beides oder noch viel mehr miteinander.“ Auch hier gilt: Da jedes Crewmitglied vom Körperbau her anders ist, gibt es für jeden einen individuellen Trainings- und Ernährungsplan, um das optimale Fitnesslevel zu halten.

Die Dakar ist bekannt dafür, dass einige Etappen in großer Höhe gefahren werden – und hier kann die Höhenkrankheit zum Problem werden. Bei der Rallye Dakar 2016 sind die

„Die MINI ALL4 Racing Crews sind sehr, sehr fit. Die Fahrer und Beifahrer trainieren intensiv, ehe sie in ein Rennen starten. Aber vor der Dakar trainieren sie noch härter, denn sie alle wollen an ihre Grenzen gehen.“

*Annett Fischer,
leitende Physiotherapeutin bei X-raid*



Teilnehmer so lange in der Höhe unterwegs wie nie zuvor. Es gibt viele Medikamente gegen die Höhenkrankheit, aber die meisten davon enthalten verbotene Substanzen, die gegen die Anti-Doping-Vorgaben verstößen würden. Natürliche Produkte können eingenommen, müssen aber genehmigt werden.

Einige Crews ziehen es vor, ihren Körper auf das Fahren in großer Höhe vorzubereiten. Dabei nutzen sie verschiedene Arten des Trainings mit geringer Sauerstoffzufuhr. Basierend auf dem Motto „Trainiere in der Ebene, schlafe in der Höhe“ mieten sich manche von ihnen für drei bis vier Wochen so genannte hypoxische Zelte, in die sauerstoffarme Luft gepumpt wird, während man darin schläft. Dies ist die beste Methode der Höhenvorbereitung. Ähnlich hilfreich kann es sein, beim Training an Geräten über eine Maske sauerstoffarme Luft einzutragen. Falls Teammitglieder das Glück haben, in den Bergen zu leben, können sie davon profitieren. Für sie ist es wesentlich einfacher, auf geringer Höhe zu trainieren und in großer Höhe zu schlafen.

Im Auto hat jedes Crewmitglied drei Liter Getränke dabei. Dabei handelt es sich um eine speziell angereicherte Mischung aus Kohlenhydraten und anderen Nährstoffen. Mit an Bord ist auch ein Überlebenspaket, das sie im Notfall mit über 1.500 Kalorien versorgt. Das ist in der Wüste ein Muss.

Zum Proviant gehören auch Energiegele, Fruchtmus und Energieriegel. Auch Minisalamis haben die Crews mit dabei, da diese einen recht hohen Salzgehalt haben. Alles muss natürlich problemlos geöffnet und wieder verschlossen werden können. Denn es ist nicht einfach, während des Fahrens zu essen und zu trinken, und die Crews sollten nicht abgelenkt werden. Die Crews essen unterwegs zu festgelegten Zeiten, um eine kontrollierte und konstante Nahrungsaufnahme zu gewährleisten.

Im X-raid Biwak steht ein großer Küchentruck, in dem das Essen zubereitet wird. Hier werden speziell abgestimmte Gerichte gekocht, zum Beispiel Nudeln für die schnelle Aufnahme von Kohlenhydraten und Fleisch für die Versorgung mit Protein. Es ist sehr wichtig, dass die Crews innerhalb der ersten 30 Minuten, nachdem sie im Biwak angekommen sind, essen und trinken. Dies einzuhalten, ist allerdings nicht einfach, denn es stehen auch noch die Debriefings und Interviews mit den Medien auf dem Programm. Deshalb erhalten die Crews gleich bei der Ankunft einen Recovery-Drink mit vielen Kohlenhydraten und Kalzium. Auch Schlaf ist wichtig, um leistungsfähig zu bleiben und Erschöpfung vorzubeugen. Einfach ausgedrückt: Die regelmäßige Pflege und Wartung der Crews ist nicht anders als bei den MINI ALL4 Racing, in denen sie auf die Piste gehen.



JOHN COOPER
WORKS



09/
MINI ALL4 RACING:
GEPFLEGTES
KRAFTPAKET.

Nach seinem ersten Auftritt 2010 debütierte der MINI ALL4 Racing 2011 in der actiongeladenen Motorsport-Welt des World Cup Cross-Country Rally. Er entwickelte sich schnell zu einem Vollblutchampion, der im FIA Cross Country Rally World Cup in vier Jahren in Folge den Titel holte (2012-2015) und zudem bei der Dakar Rallye ebenfalls vier Siege in Serie (2012-2015) feiern konnte.

Unter der Führung von MINI und dem deutschen X-raid Team wurde der MINI ALL4 Racing zum Inbegriff eines Cross-Country-Rallyeautos. Der MINI ALL4 Racing, der auf der beeindruckenden Straßenversion des MINI John Cooper Works Countryman basiert, ist zu einem ebenso legendären Rallyeauto geworden wie der originale MINI Cooper S, der in den frühen 1960er Jahren die Herzen so vieler Rallye-Teams und Fans gewonnen hatte.

Der heutige MINI ALL4 Racing, oder besser gesagt jene zwölf Exemplare, die bei der Rallye Dakar 2016 an den Start gehen, unterscheiden sich nicht dramatisch von dem Original, das 2011 seine erste Dakar-Luft geschnuppert hatte. In den fünf Jahren gab es keine größeren Änderungen am Chassis oder am Motor des MINI ALL4 Racing. Die einzige erwähnenswerte Veränderung war die Anpassung des Rahmens des MINI ALL4 Racing für die Aufnahme von zwei Ersatzrädern unter den Sitzen von Fahrer und Beifahrer, während ein drittes Ersatzrad weiterhin im Heck des Fahrzeugs transportiert wird. Schrittweiser Feinschliff und Entwicklungsarbeit auf tausenden Renn-Kilometern und bei Tests haben dafür gesorgt, dass sich der MINI ALL4 Racing in allen Bereichen internationaler Langstrecken-Offroad-Rallyes auszeichnen kann.

1. MOTOR

TwinPower Turbo Reihensechszylinder-Dieselmotor der BMW Motoren GmbH, Steyr, Österreich. Mit Hinblick auf die Teilnahme an Langstrecken-Wettbewerben entwickelt, produziert der 2.993 ccm Motor mehr als 320 PS bei 3.250 Umdrehungen

pro Minute und treibt damit den MINI ALL4 Racing zu einer Spitzengeschwindigkeit von 178 km/h – wobei ein Luftmengenbegrenzer mit 38 mm Durchmesser vorgeschrieben ist. Eine Trockensumpfschmierung hilft, die Motortemperaturen zu reduzieren und eine ausreichende Schmierung bei extremen Rennbedingungen sicherzustellen. Die Auspuffanlage aus Inconel stammt vom Abgassystem-Spezialisten Akrapovič.

2. GETRIEBE

A Sadev six-speed forward, sequential gearbox with one reverse gear is designed for reduced weight and extreme reliability. The gears are selected via a gear lever positioned between driver and co-driver – being sequential the lever is simply shifted forward or backward for the appropriate gear. An AP Racing multi-plate, sintered metal clutch, capable of transmitting the engine's large torque output of approximately 800 Nm @ 2100 rpm, allows for clutch-less gearshifts when the MINI ALL4 Racing is in forward motion. The MINI ALL4 Racing is also equipped with lockable oil-cooled Xtrac front and SADEV middle and rear axle differentials.

3. CHASSIS

Der größte Teil der Karosserie des MINI ALL4 Racing ist aus einem Karbon-Kevlar-Mix gefertigt. Sie ist in ihren Ausmaßen neun Prozent größer als ein MINI John Cooper Works Countryman für den normalen Straßenverkehr. Der Innenraum des MINI ALL4 Racing ist kompakt und sicher und bietet den zwei Insassen den bestmöglichen Schutz. Der maßgeschneiderte Überrollkäfig aus Stahlrohren wurde speziell angefertigt und erreicht bzw. übertrifft wie auch alle weiteren legierten Stahlkomponenten die strengen Normen des Flugzeugbaus.

4. AUFBAU DES COCKPITS

Karbon wird auch beim Armaturenbrett verwendet, das aus drei Bereichen besteht: einem Fahrer-, einem Zentral- und einem Beifahrer-Dashboard. Die dort angezeigten Informationen sind auf das Wesentliche reduziert. Der Fahrer sieht eine Ganganzeige sowie eine drehzahlabhängige LED-Schaltanzeige, die meldet, wann der Gangwechsel nötig ist. Geschwindigkeit, Öldruck, Temperaturen oder Elektronikinfos werden auf dem zentralen Dashboard angezeigt und sind damit für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen sichtbar. Dieses Element kann schnell ausgebaut werden, um die Servicezeiten zu reduzieren. Das Beifahrer-Dashboard enthält alle Navigationssysteme.

5. RÄDER & BREMSEN

Michelin All-Terrain Reifen (245/80R x 16) sorgen für Grip und ausreichend Rückmeldung auf allen Oberflächen. Jedes Auto ist mit insgesamt sieben Rädern ausgestattet – den vier montierten sowie drei Ersatzrädern, von denen zwei am Boden des Chassis und eines im Heckabteil des Fahrzeugs verstaut sind. Rundum werden innenbelüftete Stahl-Bremsscheiben (320 mm x 32 mm) verwendet, die an der Vorderachse mit luftgekühlten sowie an der Hinterachse mit luft- und wassergekühlten Sechskolben-Bremssätteln ausgerüstet sind.

6. AUFHÄNGUNG

Die Stoßdämpfer des niederländischen Herstellers Reiger Suspension (vier an jeder Achse) sind in Federung, Dämpfung und Neigung voll einstellbar. Die Kühlung des Dämpferöls erfolgt über ein externes Reservoir, was eine konstantere Dämpfung sowie eine längere Haltbarkeit ermöglicht.

MINI ALL4 RACING: TECHNISCHE DATEN

• Motor	TwinPower Turbodiesel
• Leistung	320 PS bei 3.250 U/min
• Drehmoment	ca. 800 Nm bei 2.100 U/min
• Hubraum	2.993 ccm
• Luftpumpenbegrenzer	38 mm Durchmesser
• Höchstgeschwindigkeit	ca. 178 km/h
• Getriebe	sequenzielles 6-Gang-Getriebe (Sadev)
• Kupplung	AP Racing Kupplung
• Differenzial	Xtrac
• Bremsen	AP Renn-Scheibenbremsen (320 x 32 mm), luftgekühlt vorne, luft-/wassergekühlt hinten
• Länge/Breite/Höhe	4.333/1.998/1.966 mm
• Radstand	2.900 mm
• Spurweite	1.736 mm
• Leergewicht	1.952,5 kg
• Tankvolumen	ca. 385 Liter
• Chassis-Rahmen	CP Autosport
• Reifen	Michelin All-Terrain (Größe: 245/80R 16)



MINI ALL4 RACING – FAST FACTS

- Die Michelin-Reifen werden ausschließlich mit Luft gefüllt.
- Der normale Reifen-Luftdruck liegt bei 2,7 bar, im Sand bei nur 1,1 bar.
- Alle startenden MINI ALL4 Racing sind regulär für den Straßenverkehr angemeldet und entsprechen den Vorgaben des deutschen TÜV.
- Die Sorte Diesel-Kraftstoffs, die verwendet wird, hängt von den lokalen Tankstellen ab.
- Um der enormen Hitzeentwicklung des Bremsystems entgegenzuwirken, wird „RadiCal“ Bremsflüssigkeit von AP Racing verwendet.
- Die elektrischen Systeme werden durch 12-Volt-Lithium-Eisenphosphat-Batterien versorgt – eine große (400 A, kurzfristig 1.200A / 20 Ah) und eine kleine (mit 200 A bzw. kurzfristig 600 A / 10Ah), die als Reserve angeschlossen ist.
- Die MINI ALL4 Racing sind im Renneinsatz mit einem umfangreichen Werkzeug- und Ersatzteil-Paket ausgestattet: einer Werkzeug-Box mit verschiedenen Schraubenschlüsseln, Zangen, Schraubendrehern, einer Schaufel, Sandblechen und einem Hammer. Die Ersatzteile: Querlenkerlager, Antriebswellen, Spurstangen, Lichtmaschine.
- Zwei hydraulische Wagenheber sind in das Chassis integriert und können aus dem Cockpit betätigt werden. Ein manueller Wagenheber ist für Notfälle an Bord.
- Die hydraulischen Wagenheber werden zum Anheben der MINI ALL4 Racing genutzt, damit die Mechaniker beispielsweise beschädigte Räder schnellstmöglich wechseln können.
- Auch wenn dadurch Zeit verloren geht, müssen die Crews der MINI ALL4 Racing die Radmuttern der Ersatzräder mit dem korrekten Drehmoment von 140 Nm anziehen.
- Lediglich ein modifizierter Bosch-Scheibenwischer für Serienautos wird verwendet, um die Windschutzscheiben vom MINI John Cooper Works Countryman von Regen, Matsch, Staub und Insekten etc. zu säubern.
- Das Ölkapazität des BMW TwinPower Reihensechszylinder-Motors liegt bei zwölf Litern.
- Ein MINI ALL4 Racing erreicht das vorgeschriebene FIA-Mindestgewicht von 1.952,5 kg (inklusive zwei Ersatzräder, aber ohne Benzin, Besatzung und Ersatzteile).



JOHN COOPER
WORKS

MINI

10/
SICHERHEIT DES
FAHRERS UND
BEIFAHRERS:
NOTWENDIGE
AUSRÜSTUNG.

Der MINI ALL4 Racing ist für seine Performance und Zuverlässigkeit bekannt. Ein weiterer Grund, warum MINI und der MINI ALL4 Racing in der Welt des Cross-Country-Rallyesports so dominant sind, ist das Können der Fahrer und der Beifahrer. Die Sicherheit der Crews hat oberste Priorität. Das Tragen eines HANS-Systems (Head And Neck Support) ist für alle Rallyeteilnehmer Pflicht. Auch das weitere Sicherheits-Equipment muss strengen Richtlinien entsprechen – und gleichzeitig im Renneinsatz bei unterschiedlichen Temperaturen den nötigen Komfort bieten.

Das Sicherheitsgurtsystem und HANS sind sehr wichtig, dasselbe gilt aber auch für den Helm. Niemand kann voraussagen, welche Probleme und mögliche Gefahren auftreten können, wenn man mit Vollgas über eine Rallyepiste rast. Daher kann sich der Helm als Lebensretter erweisen, ebenso wie das Intercom-System, über das Fahrer und Beifahrer kommunizieren.

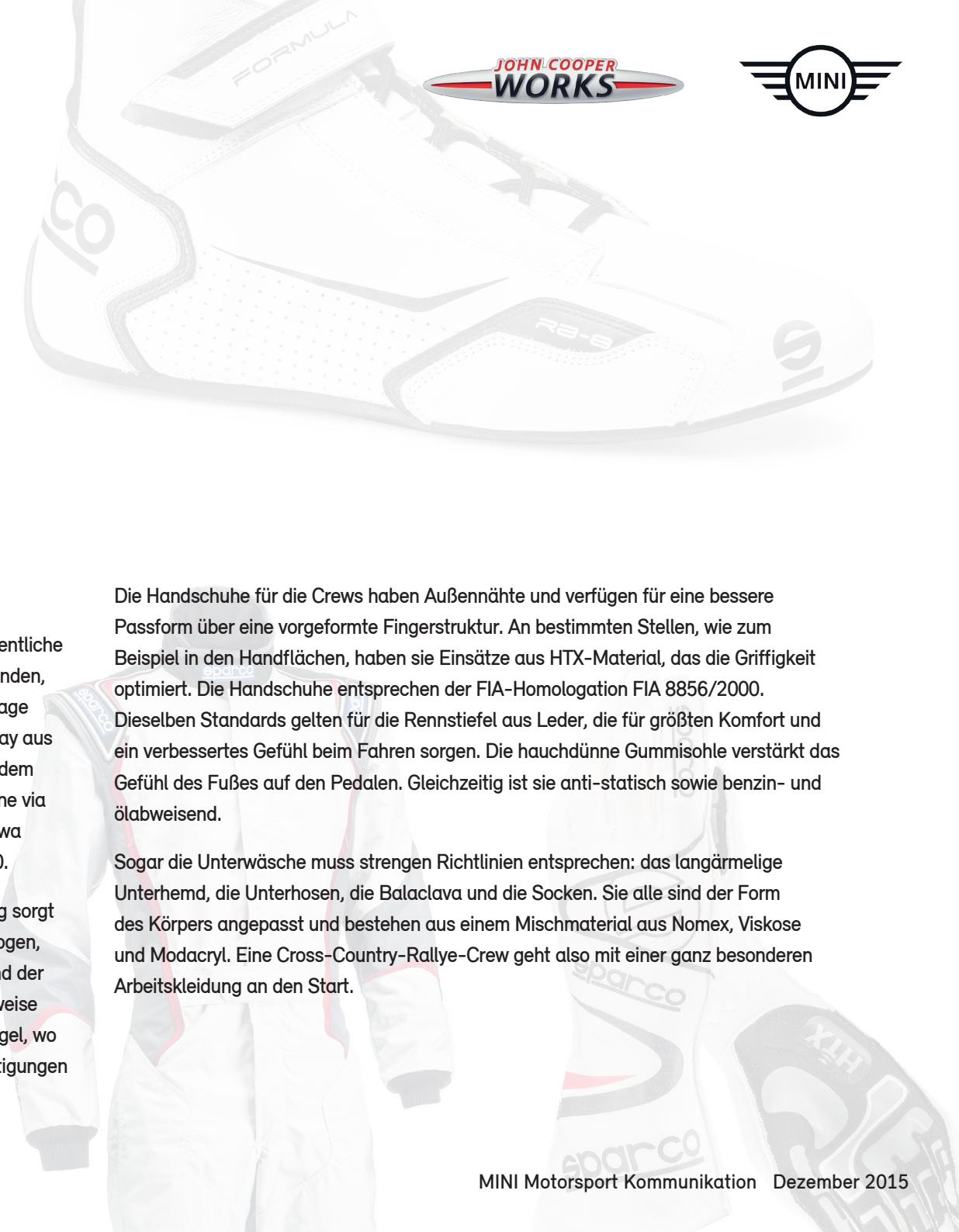
Helm und Intercom

Die Schale des Rennhelms, den die MINI ALL4 Racing Crews üblicherweise verwenden, besteht aus Karbon. Das Innenpolster wird aus äußerst saugfähigem Material und feuerfestem Stoff gefertigt. Diese Eigenschaften gelten auch für den doppelten D-Ring-Kinnriemen. Strenge Sicherheitstests sorgen dafür, dass der Helm den Vorgaben des Snell 2015 Zertifikats entspricht, den jüngsten Richtlinien der Snell Foundation. Einige Fahrer bevorzugen stattdessen andere Helmmodelle, die nach FIA 8860-2010 und Snell 2005 zertifiziert sind.

Die meisten Helme werden in Standardgrößen geliefert. Die Crew-Mitglieder haben jedoch die Möglichkeit, sie individuell anzupassen zu lassen. Dabei werden alle inneren Komponenten des Helms an die Form des Kopfs und die jeweiligen Wünsche bezüglich des Komforts angepasst. Die Helme sind normalerweise weiß, die meisten Crews haben aber ihre eigenen, speziellen Helmfarben und -designs. Die Helmschalen werden an den jeweiligen Lackierer geschickt, mit dem die Crews zusammenarbeiten. Die fertig lackierten Schalen gehen dann zurück an den Hersteller, der den Helm wieder zusammenbaut, prüft und zusammen mit den Homologations-Nachweisen an den Kunden ausliefert.

Bei den eingesetzten Helmen handelt es sich in der Regel um so genannte Jet-Helme, die das Gesicht frei lassen. So sind keine speziellen Komponenten zur Belüftung nötig. Ein so genanntes „Top-Air-System“ kann verwendet werden: Dabei strömt kalte Luft durch vorgebohrte Löcher in der Schale in den Helm, warme Luft strömt nach außen.

Bei Jet-Helmen sind spezielle Anpassungen nötig, falls sie mit der Trink- oder Luftversorgung verbunden werden. Diese Helme haben ein verstellbares Schild, das der Fahrer bei tiefstehender Sonne verwenden kann. Zudem kann ein kurzes Visier angesteckt werden, das als eine Art Sonnenbrille dient. Das Fahrzeug ist mit einem Intercom-System ausgestattet, über das die Crew kommunizieren kann. Der Geräuschpegel im Cockpit kann enorm ansteigen, deshalb ist eine reibungslose Kommunikation unverzichtbar. Helme dienen auch als Kommunikationszentrum: Sie haben ein eingebautes Mikrofon mit fest installiertem Ausleger, Kopfhörer und einen in der Schale integrierten Stecker, über den der Helm mit dem Intercom-System des MINI ALL4 Racing verbunden werden kann.



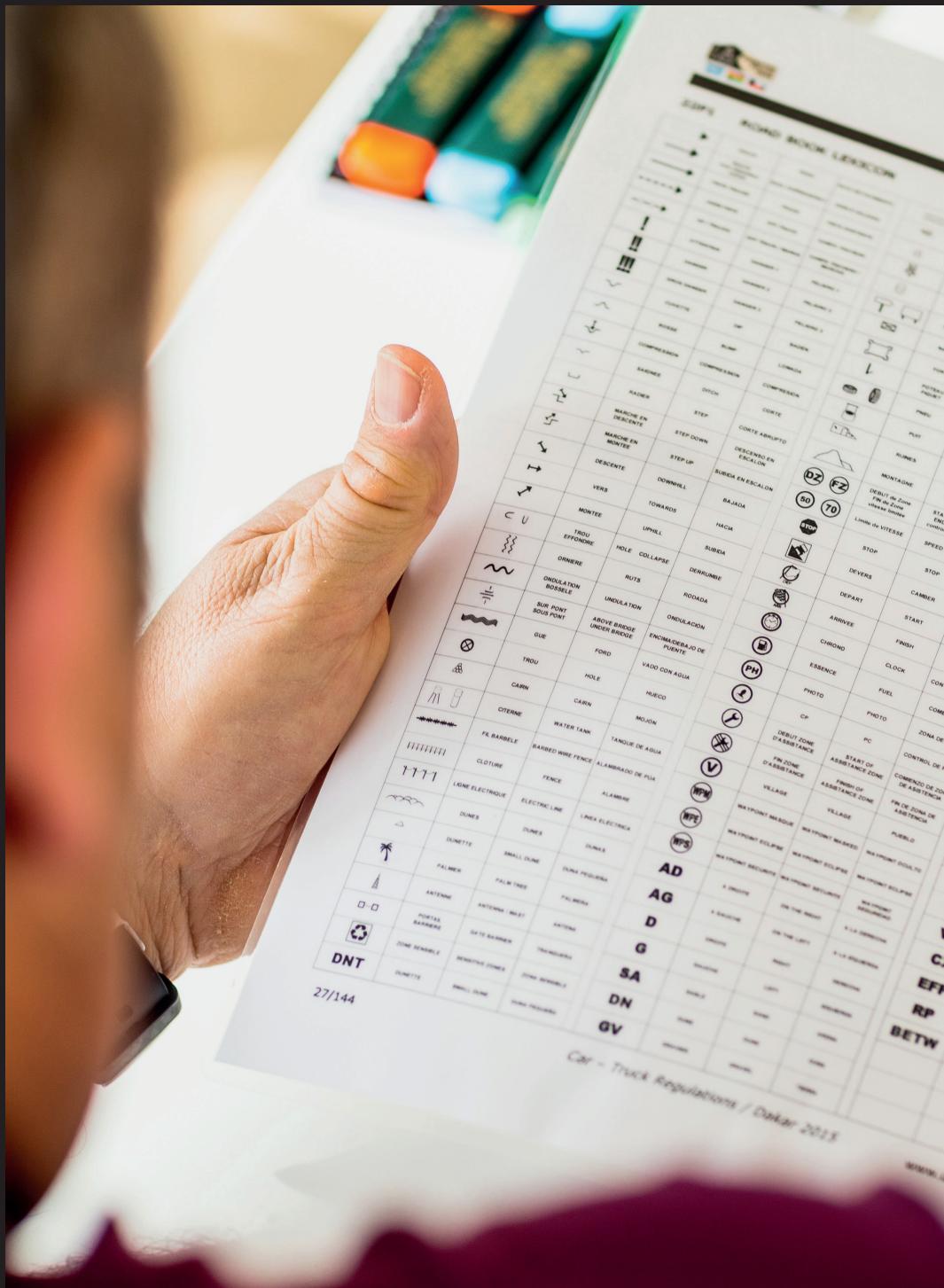
Kleidung

Die richtige Kleidung spielt in Sachen Sicherheit und Komfort ebenfalls eine wesentliche Rolle. Bei dem Rennanzug, den die Crew-Mitglieder im Axion X-raid Team verwenden, handelt es sich um einen Overall, der aus drei Schichten besteht. Die äußerste Lage besteht zu 100 Prozent aus hochhitzebeständigen Meta-Aramid-Fasern, das Inlay aus Doppelstrickgewebe. Für die Nähte wird feuerfestes Nomex-Garn verwendet. Zudem ist der Rennanzug mit X-Cool Silver behandelt. Geschlossen wird der Overall vorne via Reißverschluss, der mit einer Velcro-Klappe abgedeckt wird. Der Anzug wiegt etwa 1.100 Gramm, ist feuerfest und entspricht der FIA-Homologation FIA 8856/2000.

Zwar hat der Anzug kein integriertes Lüftungssystem, aber für die nötige Kühlung sorgt die Behandlung mit X-Cool Silver. Der Overall wird innen mit X-Cool Silver überzogen, das die Haut des Trägers kühlt und gleichzeitig auch antibakteriell wirkt. Während der Dakar Rallye können die Temperaturen auf 50 Grad Celsius ansteigen, aber teilweise führt die Route auch in Höhen von 3.500 bis 4.000 Metern über dem Meeresspiegel, wo extrem kalte Temperaturen herrschen. Die Overalls für das Team sind Maßanfertigungen und werden in den individuellen Farben mit Sponsoren-Aufnähern geliefert.

Die Handschuhe für die Crews haben Außennähte und verfügen für eine bessere Passform über eine vorgeformte Fingerstruktur. An bestimmten Stellen, wie zum Beispiel in den Handflächen, haben sie Einsätze aus HTX-Material, das die Griffigkeit optimiert. Die Handschuhe entsprechen der FIA-Homologation FIA 8856/2000. Dieselben Standards gelten für die Rennstiefel aus Leder, die für größten Komfort und ein verbessertes Gefühl beim Fahren sorgen. Die hauchdünne Gummisohle verstärkt das Gefühl des Fußes auf den Pedalen. Gleichzeitig ist sie anti-statisch sowie benzin- und ölabweisend.

Sogar die Unterwäsche muss strengen Richtlinien entsprechen: das langärmelige Unterhemd, die Unterhosen, die Balaclava und die Socken. Sie alle sind der Form des Körpers angepasst und bestehen aus einem Mischmaterial aus Nomex, Viskose und Modacryl. Eine Cross-Country-Rallye-Crew geht also mit einer ganz besonderen Arbeitskleidung an den Start.



11/ RALLYE DAKAR 2016 ZAHLEN & FAKTEN.

- Start: Buenos Aires (31 m – tiefster Punkt der Rallye).
- Ziel: Rosario – Geburtsort von Ernesto „Che“ Guevara + Lionel Messi.
- 4. Etappe: 6. Januar 2016 San Salvador de Jujuy:
 - Die 429 km lange Wertungsprüfung auf einer durchschnittlichen Höhe von 3.500 m, sandiges und felsiges Terrain wechseln sich ab.
 - In diesem Jahr stellt sich in San Salvador de Jujuy eine zusätzliche Herausforderung, die es seit 1998 nicht mehr gegeben hat: ein komplett geschlossener Bereich für die Fahrzeuge, zu dem selbst die Teilnehmer keinen Zutritt haben. Ohne die Unterstützung ihres Teams, das bereits auf dem Weg nach Bolivien ist, müssen die Fahrer und Navigatoren allein mit diesen zusätzlichen Beschränkungen klar kommen.
- 5. Etappe: 7. Januar 2016 San Salvador de Jujuy – Uyuni:
 - 327 km lange Wertungsprüfung bis zu einer Höhe von 4.600 m (der höchste Punkt in der Geschichte der Dakar).
- Die Höhenkrankheit tritt auf, wenn man sich längere Zeit in großer Höhe bei einem niedrigeren Sauerstoffgehalt der Luft aufhält. In der Regel kann sie ab etwa 2.400 m Höhe Symptome auslösen.
- 6. Etappe: 8. Januar 2016, längste Wertungsprüfung mit 524 km auf 3.500-4.200 m Höhe.
- 10. Etappe: 13. Januar 2016, höchste Düne im Dünenbereich von Fiambala – rund 1.230 m hoch (Burj Khalifa = 828 m).





4. ETAPPE:
San Salvador de Jujuy

429km lange

Wertungsprüfung auf einer
durchschnittlichen Höhe von

3,500m,

sandiger und felsiger Untergrund
wechseln sich ab.

5. ETAPPE:
Höhenkrankheit
kann oberhalb von
2,400m
auftreten und wird
durch niedrigen
Luftdruck und
wenig Sauerstoff
hervorgerufen.



1 Milliarde
TV-Zuschauer in
190 Ländern



Rund **600** Teilnehmer

10. ETAPPE:
Die Dünen in Fiambala
überragen mit

1,230m
Höhe

deutlich den Burj Khalifa
mit nur 828 m Höhe





JOHN COOPER
WORKS

MINI

12/
RALLYE DAKAR 2016:
UMFANGREICHE
VORBEREITUNG.

Die Rallye Dakar ist ein traditionsreiches Motorsport-Langstreckenrennen. Die Teilnahme an einer solch prestigeträchtigen Veranstaltung erfordert nicht nur ein zuverlässiges High-Performance-Fahrzeug wie den MINI ALL4 Racing sowie erfahrene Fahrer und Beifahrer. Wettbewerb, egal auf welchem Level – aber besonders bei der Dakar – erfordert auch ein starkes Team im Hintergrund, von der Start- bis zur Ziellinie.

Hinter den teilnehmenden MINI ALL4 Racing und ihren Crews steht eine große Mannschaft von Mitarbeitern, die auf verschiedene Bereiche spezialisiert sind. Techniker, ein Koch, Fahrer der Support Trucks, medizinisches Personal und viele andere Personen werden benötigt, um den Start der MINI ALL4 Racing bei der Rallye Dakar zu ermöglichen – und nicht nur von einem Fahrzeug, sondern gleich von zwölf dieser hochspezialisierten Offroad-Rallyeautos bei der Dakar Rallye 2016.

Das Team im Hintergrund ist X-raid, ein privates Motorsport-Team aus Trebur in Deutschland. Gründer von X-raid und Teamchef ist Sven Quandt. Als ehemaliger Weltklasse-Rallyefahrer nutzte er seine Erfahrungen aus dem Wettkampf und als Unternehmer, um 2002 X-raid zu gründen. Unter seiner Führung haben die Männer und Frauen, die X-raid ausmachen, große Meisterschaftserfolge im Cross-Country-Rallyesport gefeiert. Bis heute hat X-raid neunmal den World Cup gewonnen. 2015 sicherte sich X-raid diesen Titel zum achten Mal in Folge – in den vergangenen vier Jahren jeweils mit dem MINI ALL4 Racing – und feierte zudem einen unglaublichen vierten Sieg in Serie bei der Dakar-Rallye, ebenfalls mit einem MINI ALL4 Racing.

Vier Triumphe bei der Rallye Dakar und im FIA Cross Country Rally World Cup belegen ohne Zweifel, dass der MINI ALL4 Racing und X-raid eine außerordentlich starke Kombination sind. Basierend auf dem MINI John Cooper Works Countryman werden die MINI ALL4 Racing von Grund auf neu aufgebaut und für den Wettkampfeinsatz mit dem technischen Sachverstand, der Erfahrung und einer großen Portion Leidenschaft der hochspezialisierten X-raid-Mitarbeiter vorbereitet. Das Techniker-Team wird unterstützt

von weiteren X-raid-Mitarbeitern, die den Transport der MINI ALL4 Racing zu den entsprechenden Austragungsorten der Rennen organisieren. Für die Dakar wurden zwölf MINI ALL4 Racing per Schiff von Deutschland nach Argentinien transportiert.

Neben den Fahrern der X-raid-Begleitfahrzeuge, Ingenieuren, Technikern und dem medizinischen Team für die Rallye Dakar 2016 traten außerdem viele Tonnen Ausrüstung und Ersatzteile ihre Reise zum Startpunkt an. All dies erforderte bereits Monate vor der Dakar eine intensive Planung. Wie das Fahren selbst sind auch die Vorbereitung und die Begleitung der Dakar eine ganz eigene Herausforderung.

ZAHLEN & FAKTEN

- **Zum Dakar-Start verschiffte Ersatzräder: 800**
- **X-raid-Team-Mitglieder bei der Dakar (Mechaniker, Physiotherapeuten, etc.): 130**
- **X-raid-Support-Fahrzeuge bei der Dakar: 5 Wohnmobile, 16 Service-Trucks (inkl. Küche und Büro-Truck), 10 Service-Fahrzeuge und 4 Presse-Autos**
- **Gewicht der zum Dakar-Start transportierten Teile und Ausrüstung: 50 Tonnen**
- **X-raid-Team-Mitglieder, die während der Dakar Geburtstag haben: 3**
- **Dauer der Schiffs-Überfahrt der X-raid-Ausrüstung und der MINI ALL4 Racing zur Dakar: 21 Tage**
- **Ankunft der MINI ALL4 Racing und der X-raid-Ausrüstung in Buenos Aires: 29. Dezember 2015**
- **Prolog der Rallye Dakar 2016: 2. Januar 2016**



JOHN COOPER
WORKS

MINI

13/ RALLYE DAKAR 2016: GLOSSAR.

BIWAK: Ein Camp am Ende jeder Etappe, in dem alle Teams und Teilnehmer ihre Serviceplätze aufbauen. Neben dem Medical Center und dem Media Center gibt es hier auch ein großes Catering-Zelt, das die zentrale Anlaufstelle für alle Mitglieder der Dakar-Teams ist.

BRIEFING: Während der Rallye wird durch die Organisation jeden Abend ein Briefing für die Fahrer abgehalten. Hier werden besondere Ereignisse des Tages angesprochen und Hinweise für die kommende Etappe gegeben.

CHECKPOINT: Am Checkpoint müssen sich die Teilnehmer einen Stempel auf ihrer Zeitkarte abholen, um ihre Durchfahrt nachzuweisen. Sollte ein Teilnehmer einen Checkpoint nicht anfahren (oder sich keinen Stempel geben lassen), bekommt er eine Zeitstrafe.

ETAPPE: Eine Etappe besteht aus Verbindungsetappen, die den Teilnehmer vom Biwak zum Start und/oder vom Ziel ins Biwak führen, und aus der eigentlichen Wertungsprüfung, die auf Zeit gefahren wird.

FESH FESH: Spezielle Art von Sahara-Sand, die besonders feinpulverig ist. Das in Argentinien auftretende Pendant wird in der Landessprache „Guadal“ genannt.

FAST ASSISTANCE: Da sich die Teilnehmer ausschließlich von ihren Konkurrenten helfen lassen dürfen, steuern viele Teams bei der Dakar die „Fast Assistance“ an. Dies ist meist ein Renntruck, der an dem Event in der Truck-Kategorie teilnimmt und die Teilnehmer im Falle eines Unfalls oder technischer Probleme umfassend unterstützt. Der Truck hat Ersatzteile und Werkzeug an Bord.

GPS: Das GPS wird bei der Dakar als Kontrollsysteem genutzt. Auf den Wertungsprüfungen können sich die Teilnehmer nur anhand des Roadbooks orientieren. Das GPS bestätigt nur die Anfahrt der Wegpunkte.

INTERCOM: Gegensprechanlage für Fahrer und Beifahrer, über die Ansagen aus dem Roadbook erfolgen.

IRITRACK: Ein satellitenunterstütztes System zur Positionskontrolle. Die Rennleitung (PC Course) kann damit die Position und Geschwindigkeit der einzelnen Teilnehmer feststellen. Durch ein integriertes Satellitentelefon können die Teilnehmer die Rennleitung im Notfall erreichen.

MINI ALL4 RACING: Der vom X-raid Team bei der Dakar eingesetzte MINI auf Basis des MINI John Cooper Works Countryman. Der TwinPower Turbo-Motor mit einem Hubraum von 2.993 ccm leistet 320 PS bei 3.250 Umdrehungen pro Minute. Das erlaubt dem MINI ALL4 Racing, einen Top-Speed von 178 km/h zu erreichen. Der Tank fasst ca. 375 Liter Dieselkraftstoff. Bei der Dakar 2016 gehen zwölf MINI ALL4 Racing an den Start. Mit seinen Erfolgen von 2012 bis 2015 ist der MINI ALL4 Racing der amtierende viermalige Dakar-Champion.

NEUTRALISATION: In eine Wertungsprüfung kann eine Neutralisationsphase eingebunden werden. In diesem Bereich läuft die Zeit für die Teilnehmer nicht weiter.

PARC FERMÉ: Ein Bereich, in dem die Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten während der Veranstaltung abgestellt werden müssen. Reparaturen, Tanken oder Reifenwechsel sind dort verboten. Das Abdecken der Fahrzeuge ist nur mit durchsichtigen Planen erlaubt.

PC COURSE: Die Rennleitung ist für sportliche und sicherheitsrelevante Aspekte und für Einsprüche zuständig.

RUHETAG: An diesem Tag, zur Halbzeit der Rallye, wird keine Etappe ausgetragen. Die Teilnehmer und Fahrzeuge bleiben im Biwak. Die Teams nutzen diesen Tag, um intensive Wartungsarbeiten an ihren Fahrzeugen durchzuführen.

ROADBOOK: Die Teilnehmer erhalten das jeweilige Roadbook, wenn sie nach einer Etappe ins Biwak einfahren. Es enthält alle wichtigen Informationen für die Navigation: Entferungen, gefährliche Passagen und besondere Hinweise. Die Informationen werden mit Hilfe von Pfeilen und Symbolen veranschaulicht.

SCRUTINEERING: Hier werden Renn- und Servicefahrzeuge darauf untersucht, ob sie dem technischen Reglement entsprechen.

SENTINEL: Ein akustisches und optisches Warnsystem. Teilnehmer sollen gewarnt werden, wenn sich von hinten ein schnelleres Fahrzeug nähert. Damit soll auch das Überholen erleichtert werden.

SERVICE ROUTE: Alle Service-Fahrzeuge, d.h. alle Fahrzeuge außer denen der Wettbewerber und der Presse, fahren auf dieser von der Organisation vorgeschriebenen Route von Biwak zu Biwak.

SPEED ZONE: Hier gilt für die Teilnehmer eine bestimmte Geschwindigkeitshöchstgrenze von 50, 30 oder 90 km/h. Diese wurden zum Schutz von Zuschauern und des durchfahrenen Terrains eingeführt.

TRIP MASTER: Dieses elektronische Mess-System soll den Beifahrer unterstützen. Es misst die Gesamtdistanz und einzelne Etappendistanzen (zum Beispiel zwischen zwei Punkten im Roadbook) und kann vom Beifahrer eingestellt werden.

WEGPUNKT (WP): Ein Punkt auf der Route, der durch die Organisation festgelegt ist und von den Teilnehmern angefahren werden muss. Es gibt vier verschiedene Wegpunkt-Typen WPV, WPM (Hidden Way Point), WPE (Eclipse Way Point), WPS (Saftey Way Point).

WERTUNGSPRÜFUNG: Der Teil einer Etappe, auf dem die Teilnehmer gegen die Uhr fahren. Die Zeit vom Start bis in Ziel wird für die Berechnung des Gesamtranges herangezogen.

VERBINDUNGSETAPPE (LIAISON): Die Verbindungsetappe führt die Teilnehmer zum Start und vom Ziel ins Biwak. Die Strecke muss von den Fahrern in einer vorgegebenen Zeit absolviert werden.

X-RAID TEAM: Privat geführtes Motorsport-Team aus Trebur, Deutschland. Gewinner der Rallye Dakar 2012, 2013, 2014 und 2015 mit dem MINI ALL4 Racing. Neben der Dakar auch im FIA Weltcup für Cross-Country-Rallyes am Start. Hier seit 2008 durchgängig Weltcup-Gewinner. Teamchef ist Sven Quandt.



14/ MEDIENKONTAKT.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telefon: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Media website: www.press.bmwgroup-sport.com