



# RALLYE DAKAR 2018

## PRESSE-INFORMATION



# 01/ VORWORT.

Sebastian Mackensen, Senior Vice President MINI.

Sehr geehrte Medienvertreter,

Im Januar 2018 beginnt die 40. Auflage der Dakar. In jedem Jahr entwirft das Organisationsteam der Dakar eine dramatische Rennsport-Arena voller natürlicher Herausforderungen, um die Ausdauer von Mensch und Maschine auf die Probe zu stellen. Die Dakar 2018 verspricht in dieser Hinsicht nicht weniger als ihre Vorgängerinnen: Dieses einmalige Rennen führt die Teilnehmer durch die Wüsten, Berge und Prärien von Peru und Bolivien, bevor sie schließlich in Argentinien zu Ende geht.

Die Dakar ist eine wahrhaft internationale Veranstaltung, bei der alle Teilnehmer Bewunderung und Respekt aus der ganzen Welt erfahren, und besonders diejenigen, die dieses Langstrecken-Spektakel erfolgreich beenden. Nach vier Dakar-Siegen in Folge für MINI von 2012 bis 2015 sowie fünf Siegen in der Allrad-Klasse und vier Titeln im FIA Cross Country Rally World Cup werden MINI Motorsport, unser Motorsport Partner X-raid und die Renn-Crews der MINI Familie bei der Dakar 2018 mit noch mehr Leidenschaft als zuvor angreifen. Die Erfolge dieser Partnerschaften haben bereits jetzt ihren Teil zur Geschichte der sportlichen Kompetenz von MINI beigetragen, die vor mehr als 50 Jahren mit Siegen bei der Rallye Monte Carlo gegen andere illustre Rallye-Konkurrenten begonnen hat.

Nach den Erfolgen des MINI John Cooper Works Rally und des MINI ALL4 Racing ist die Dakar 2018 die internationale Bühne für die weltweite Renn-Premiere eines komplett neuen Renn-Fahrzeuges: des MINI John Cooper Works Buggy. Dieser aufregende Neuzugang komplettiert die MINI Motorsport Riege und erweitert den Auftritt von MINI erstmals auch in die höchst wettbewerbsintensive Klasse der Fahrzeuge mit Zweiradantrieb.

Der Start in zwei Kategorien des Langstrecken-Rallyesports ist typisch für den Sportsgeist der MINI Performance Marke MINI John Cooper Works – und unterstreicht zudem das zukünftige Engagement von MINI Motorsport in dieser herausfordernden Motorsport-Kategorie. Natürlich ist das Debüt des MINI John Cooper Works Buggy bei der Dakar – der anspruchsvollsten



Langstrecken-Rallye überhaupt – an sich schon eine Herausforderung. Die langjährige strategische Partnerschaft von MINI mit X-raid hat aber bereits mehrfach den Beweis erbracht, dass man für anstehende Herausforderungen mehr als bereit ist.

MINI Motorsport Partner X-raid hat dank seines erfahrenen Teams aus Ingenieuren, medizinischen Betreuern, Managern und Support-Mitarbeitern über Jahre die internationalen Crews der MINI Familie sicher zu absoluter Perfektion geführt. Dazu kommen die Crews selbst: Fahrer und Beifahrer aus allen Ecken der Welt, die zusammenkommen, um die Zuschauer zu begeistern und den ultimativen Erfolg einer Zielankunft bei der Dakar zu erreichen.

Im Namen von MINI wünsche ich allen MINI Teilnehmern, den Support-Teams und den Zuschauern eine sichere und aufregende Dakar 2018.

Ihr

**Sebastian Mackensen**



# INHALT.

## 01/ VORWORT

## 02/ INNOVATIONSFÜHRERSCHAFT

EINE NEUE MINI ERFOLGSROUTE  
SPEZIFIZIERUNG  
AUF ERFOLGEN AUFBAUEN

## 03/ DIE MINI FAMILIE

INTERVIEW MIT SVEN QUANDT – CEO X-RAID TEAM  
INTERVIEW MIT MIKKO HIRVONEN  
INTERVIEW MIT BRYCE MENZIES  
INTERVIEW MIT YAZEED AL-RAJHI  
INTERVIEW MIT JOAN „NANI“ ROMA  
INTERVIEW MIT JAKUB „KUBA“ PRZYGONSKI  
INTERVIEW MIT ORLANDO „ORLY“ TERRANOVA  
PILOTEN & BEIFÄHRER

## 04/ TRADITION

MINI UND MINI JOHN COOPER WORKS: EIN GEWINNERTEAM  
40 JAHRE DAKAR

## 05/ INFORMATIONEN

ÜBERSICHTSKARTE ROUTE  
BEGRIFFSVERZEICHNIS

## 06/ MEDIENKONTAKT







## 02/ MINI: INNOVATIONS- FÜHRERSCHAFT.



Bei der Rallye Dakar wird MINI John Cooper Works erneut um den ultimativen Titel im Langstrecken-Rallye-Sport kämpfen. Allerdings wird es bei dieser Auflage der Rallye Dakar einen Angriff von zwei Seiten geben, da sich MINI wieder einmal über Konventionen hinwegsetzt, wie es die berühmte britische Marke schon in den frühen 1960er Jahren im Motorsport getan hat.

Am 6. Januar 2018 wird der neue MINI John Cooper Works Buggy bei der Rallye Dakar 2018 sein Renn-Debüt geben und in der Wertung für zweiradgetriebene Fahrzeuge (4x2) zusätzlich zum MINI John Cooper Works Rally starten, der in der Allrad-Kategorie (4x4) antritt.

Mit dem MINI John Cooper Works Buggy betritt MINI Motorsport unbekanntes Terrain – eine Herausforderung, die MINI begrüßt. Bei der Rallye Dakar mit Renn-Fahrzeugen zweier Kategorien anzutreten, unterstreicht das langfristige Bekenntnis von MINI Motorsport zum internationalen und nationalen Langstrecken-Rallye-Sport; eine Disziplin, die der echten Abenteuerlust von MINI entspricht.

Der neue Entwurf des MINI John Cooper Works Buggy ist kein Abschied von der Allrad-Kategorie. Das neue Renn-Fahrzeug wird den bekannten John Cooper Works Rally ergänzen und eine weitere Plattform bieten, auf der MINI Motorsport und Motorsport Partner X-raid ein weiteres spezielles MINI John Cooper Works Langstrecken-Rallye-Auto entwickeln, verbessern und perfektionieren werden.

Performance bei höchster Zuverlässigkeit ist der Schlüssel zum Erfolg bei Langstrecken-Rallyes – etwas, das MINI und Motorsport Partner X-raid nur allzu bekannt ist. Vier Dakar-Siege in Folge von 2012 bis 2015 und vier Gesamtsiege im prestigeträchtigen FIA Cross Country Rally World Cup sind das Ergebnis technischer Klasse und Entwicklung sowie der Herausforderungsbewältigung von MINI.

Die Entwicklung der sportlichen Fähigkeiten des MINI John Cooper Works Buggy griff auf die Erfahrungen aus vielen Jahren im Rallye-Sport und auf Technologien zurück, die in den heutigen MINI John Cooper Works Rally geflossen sind, der selbst sein sportliches Talent vom legendären MINI ALL4 Racing geerbt hat.

Schwerpunkte des technischen Austauschs zwischen dem MINI John Cooper Works Rally und dem MINI John Cooper Works Buggy sind die Motoren-Technologie, das Design des Chassis und der Chassis-Komponenten, die Gewichtsverteilung und die Aerodynamik. Unter Verwendung dieser getesteten und bewährten Bestandteile hat X-raid – unter Führung von Sven Quandt – eine Maschine entwickelt, die den Unbilden der Dakar trotzen kann. Aber natürlich ist die Rallye Dakar ein Respekt einflößendes, legendäres Biest, das keine Gnade für Mensch oder Maschine kennt. Der Start der Rallye Dakar 2018 wird daher auch der Start eines anspruchsvollen Entwicklungsprogramms im realen Wettkampf sein.





### Es steckt im Detail ...

Auch wenn der MINI John Cooper Works Rally und der MINI John Cooper Works Buggy auf den gleichen TwinPower Turbo Sechszylinder Diesel-Motor der BMW Group zurückgreifen, ist es nicht zu 100 Prozent der gleiche Motor. Der allradgetriebene MINI John Cooper Works Rally nutzt zwei Turbolader, einen luft- und einen wassergekühlten. Im neuen Zweirad-getriebenen Auto sitzen zwei luftgekühlte Lader sowie eine größere Zahl elektronischer Sensoren und Controller. In Punkto Entwicklung kann man den Motor des MINI John Cooper Works Buggy als ein komplett neues Triebwerk betrachten, das gleiche gilt für das Getriebe und den Antriebsstrang.

Getriebe und Differenzial des MINI John Cooper Works Buggy sind von Beginn an von Xtrac entwickelt worden und bieten eine sequenzielle Sechsgangschaltung mit einer Kupplung hinten, was einen schnellen Ausbau von Kupplung und Getriebe ermöglicht. Der MINI John Cooper Works Rally blieb dagegen beim bewährten Getriebe und Antriebsstrang von Sadev.

Die Chassis beider Fahrzeuge sind speziell konstruierte Stahlrohrkäfige nach Standards der Luftfahrtindustrie und entsprechen den Regularien ihrer jeweiligen Renn-Klassen. Das für eine optimale Festigkeit im Wettkampf und Sicherheit der Crew entwickelte Chassis des MINI John Cooper Works Buggy ist eine komplette Neukonstruktion von Heggeman. Die Verkleidung beider Autos besteht aus Karbon-Verbundstoffen und verstärkten Karbon-Kevlar-Teilen und bietet eine starke Struktur bei minimalem Gewicht. Wie schon beim bekannten MINI John Cooper Works Rally reduziert die aerodynamische Effizienz unerwünschten Luftwiderstand und verbessert das Handling, was für die Design-Teams der BMW Group ein Schwerpunkt bei der Entwicklung des MINI John Cooper Works Buggy war.





## MINI John Cooper Works Buggy

### Motor

Typ: TwinPower Turbo-Motor der BMW Group, Reihensechszylinder, Trockensumpfschmierung  
Hubraum: 2993 ccm  
Kraftstoff: Diesel  
Getriebe: Xtrac sequenzielles Sechsgang-Getriebe  
Kupplung: AP Racing Kupplung  
Differenzial: Xtrac  
Antrieb: Hinterradantrieb (4x2)

### Performance

Leistung / Drehmoment (Nm): 340 PS bei 3250 U/min / 800 Nm bei 1850 U/min  
Restriktor-Durchmesser: 38 mm  
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

### Bremsen

Vorn: Brembo Bremsscheiben (355 mm x 32 mm), Sechskolben-Bremssättel  
Hinten: Brembo Bremsscheiben (355 mm x 32 mm), Sechskolben-Bremssättel

### Abmessungen

Länge: 4332 mm  
Breite: 2200 mm  
Höhe: 1935 mm  
Radstand: 3100 mm  
Spurweite: 1855 mm  
Gewicht (leer): 1700 kg  
Tankinhalt (ca.): 325 l  
Reifen: BF Goodrich 27x12,5 R17

### Karosserie

Chassis: Heggemann, Stahlrohrrahmen  
Verkleidung: QD Composite Panels – Karbon, Karbon / Kevlar

### Details

- Einteiliges Karbon-Cockpit.
- Recaro Motorsportsitze mit Sechspunkt-Gurtsystem.
- HANS (Head-and-Neck-Support) Sicherheitssystem.
- Zwei Ersatzräder im Motorraum.

## MINI John Cooper Works Rally

### Motor

Typ: TwinPower Turbo-Motor der BMW Group, Reihensechszylinder, Trockensumpfschmierung  
Hubraum: 2993 ccm  
Kraftstoff: Diesel  
Getriebe: Sadev sequenzielles Sechsgang-Getriebe  
Kupplung: AP Racing Kupplung  
Differenzial: Xtrac  
Antrieb: ALL4 (4x4)

### Performance

Leistung / Drehmoment (Nm): 340 PS bei 3250 U/min / 800 Nm bei 1850 U/min  
Restriktor-Durchmesser: 38 mm  
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h

### Bremsen

Vorn: AP Renn-Bremsscheiben (320 mm x 32 mm), Sechskolben-Bremssättel  
Hinten: AP Renn-Bremsscheiben (320 mm x 32 mm), wassergekühlte Sechskolben-Bremssättel

### Abmessungen

Länge: 4350 mm  
Breite: 1999 mm  
Höhe: 2000 mm  
Radstand: 2900 mm  
Spurweite: 1736 mm  
Gewicht (leer): 1850 kg  
Tankinhalt (ca.): 385 l  
Reifen: BF Goodrich 245/80 R16

### Karosserie

Chassis: CP Autosport, Stahlrohrrahmen  
Verkleidung: QD Composite Panels – Karbon, Karbon / Kevlar

### Details

- Dreiteiliges Karbon-Cockpit.
- Recaro Motorsportsitze mit Sechspunkt-Gurtsystem.
- HANS (Head-and-Neck-Support) Sicherheitssystem.
- Drei Ersatzräder unter dem Cockpit.





**Die Einführung des MINI John Cooper Works Rally pünktlich zur Rallye Dakar 2017 besiegelte das langfristige Bekenntnis und Engagement von MINI Motorsport im nationalen und internationalen Motorsport. Nach dem Auftakt bei der Rallye Dakar setzte der MINI John Cooper Works Rally seine Serie erfolgreicher Zieldurchläufe bei Langstrecken-Rallyes wie der Silk Way Rally 2017 und im FIA Cross Country Rally World Cup 2017 fort, als Jakub Przygonski (POL) aus der MINI Familie nach insgesamt elf Runden Meisterschaftsrang zwei belegte.**

Von den ersten Tests im Vorfeld und später auch während der Rallye Dakar 2017 zeichnete MINI Motorsport Partner X-raid im Rahmen eines fortlaufenden Entwicklungsprogramms Daten und Messergebnisse von Antriebsstrang, Federung, Chassis und anderen wichtigen Bereichen auf. Ein ähnliches Entwicklungsprogramm hatte auch 2011 bei der allerersten Vorstellung eines MINI für Langstrecken-Rallyes begonnen und schnell zu vier Dakar Siegen (2012–2015) geführt. Entwicklung ist der Schlüssel zum Erfolg. Das Ergebnis sind Zuverlässigkeit und Performance, Grundlagen, für die auch die sportliche MINI Sub-Marke John Cooper Works steht.

Die Weiterentwicklung von Komponenten der Maschinen ist Standard in jedem Aspekt von motorsportlichem Wettbewerb, wobei die Rallye Dakar das härteste bekannte Rennen im Motorsport ist. Denkt man an Langstreckenrennen, bereitet oft die Zuverlässigkeit des Motors Probleme. Aber bei der Rallye Dakar werden das Chassis und wesentliche Fahrwerksbestandteile wie Bremsen, Aufhängungen und Lenksysteme durch die unterschiedlichen Umgebungen intensiv beansprucht. An einem Tag wird im Sand gefahren, am nächsten auf mit Schlaglöchern gespickten Wegen, dicht gefolgt von durch peitschenden Regen geformten Matsch oder felsigen Gebirgsstraßen. Extreme Temperaturunterschiede können ebenso eine Rolle spielen wie der Sauerstoffmangel in Höhen von 3000 bis 4000 Metern.

Neben der Weiterentwicklung und dem Testen von Teilen kommen hin und wieder auch neue sportliche Regularien ins Spiel, die für einen höheren Grad an Wettbewerbsfähigkeit zwischen den verschiedenen Fahrzeug-Klassen oder auch für eine Verbesserung der Sicherheit aller Teilnehmer sorgen. Die letzten Regeländerungen für die Konstruktion der Fahrzeuge wurden im Juli 2017 bekanntgegeben. Das bedeutete, so erklärt Sven Quandt, CEO von X-raid, dass der John Cooper Works Rally wieder zurück aufs Zeichenbrett musste.



**Sven Quandt:**

„Die neuen Regularien wurden im Juli veröffentlicht, was effektiv dafür sorgte, dass wir, im größeren Ausmaß, zwei Autos bauen mussten: den MINI John Cooper Works Rally und den neuen MINI John Cooper Works Buggy. In den modifizierten Light-Versionen, in denen der John Cooper Works Rally antritt, wurde eine Gewichtsreduzierung von 120 kg erreicht, dazu 30 mm mehr Federweg bei allen FIA World Cup Veranstaltungen und der Rallye Dakar.

Das Endergebnis waren zahlreiche neue Komponenten und ein komplett modifiziertes Chassis. Wir haben den Stahlkäfig um rund 20 kg leichter gemacht, die Motoraufhängung um etwa 3 kg sowie die komplette Karosserie und andere Bereiche um mehr als 20 kg. Das überarbeitete Chassis fuhr schließlich bei der Silk Way Rally und der Baja Polen.

Obwohl man keinen Unterschied am Aussehen des Autos und an seiner Silhouette erkennen kann, findet man darunter viele Änderungen. Beim ersten Test fügten wir noch ein bisschen Ballast hinzu, weil das Fahrzeug immer noch auf die Rennstrecke gehen muss. Das hat sich als gut erwiesen. Wir haben anschließend Komponenten wie Querlenker und Federn verändert, um sie an den überarbeiteten Federweg anzupassen, wodurch wir erneut vermehrt testen mussten. Es gibt kein besseres Testfeld als die Rennen selbst. Wenn wir nach einem Rennen größere Anpassungen vornehmen müssen, schauen wir beim nächsten, ob diese den gewünschten Effekt bringen. Es ist ein zeitaufwändiger, aber notwendiger Prozess, um die Rennsport-Erfolgsgeschichte von MINI fortzuschreiben.“







## 03/ DIE MINI FAMILIE.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Ein Mann, der die Herausforderung liebt:  
Sven Quandt – CEO, X-raid



**X-raid aus Deutschland ist der Motorsport Partner von MINI für Offroad-Rallyes. Diese Partnerschaft hat vier Dakar-Siege und Titelgewinne im FIA Cross Country World Cup hervorgebracht. X-raid-Chef Sven Quandt ist selbst ein früherer Rallye-Pilot und Dakar-Teilnehmer. Seine umfassende Erfahrung hilft, Team, Fahrer und Navigatoren auf eine der größten Herausforderungen ihres Lebens vorzubereiten ...**

**2017 ist für X-raid bereits das 15. Jahr als eines der Top-Teams im Offroad-Rallye-Bereich. Als MINI Motorsport Partner haben Sie phänomenale Erfolge gefeiert. Welches Jahr oder welches Ergebnis sticht für Sie dabei heraus?**

Natürlich die Dakar 2012, unser erster Sieg nach zehn Jahren Wartezeit und der erste für MINI. Auch 2014, als Nani (Roma) gewann.

**2018 feiert die Rallye Dakar ihr 40-jähriges Jubiläum. Wie würden Sie die Dakar jemandem beschreiben, der sie noch nie erlebt hat?**

Das härteste Rennen überhaupt, physisch und mental. Es geht darum, seine Grenzen zu finden, aber auch um großartige Erinnerungen an Länder, die man als Tourist normalerweise nicht sieht. Ein großer Kampf gegen sich selbst, das ist die Dakar.

**Was ist ihre lustigste Dakar-Geschichte, die Sie der Öffentlichkeit verraten können?**

Wir hatten einen portugiesischen Fahrer in unserem Top-Team, der frühzeitig gute Ergebnisse lieferte. An Tag drei oder vier war er echt schnell und lag in einer guten Position, doch dann gab es wenige Kilometer vor dem Ziel ein großes Loch voll mit Matsch. Vier oder fünf Autos vor ihm fuhren darum herum, aber er dann genau mitten hinein! Zwei Traktoren mussten kommen, um ihn herauszuziehen! Das hat ihm alle Chancen auf ein gutes Ergebnis geraubt. Von diesem Tag an nannten ihn alle Matsch-König, weil er und sein Auto, als sie von dieser Etappe zurückkamen, wie große Matsch-Klumpen aussahen.

**Wenn Sie sich den perfekten Dakar-Piloten basteln könnten, welche vier Schlüsseleigenschaften würden Sie nehmen?**

Die Fähigkeit, zu entspannen und mehr das Gehirn als den Fuß zu benutzen. Schnell und sehr konstant zu sein, Geduld zu haben und eine herausragende Fitness.

**Die Rallye Dakar ist eine riesige logistische Aufgabe. Was ist hinter den Kulissen der Schlüssel für eine erfolgreiche Dakar?**

Extrem gute Planung und Leute. Die Menschen machen normalerweise ein perfektes Team aus, dazu gehören nicht nur die Ingenieure, Mechaniker oder Logistiker, sondern auch ein guter Physiotherapeut, Arzt, LKW-Fahrer oder Chef, dazu Rechtsberatung und Management. Wenn das alles passt, wird das Team wie ein Uhrwerk funktionieren. Und zu guter Letzt auch eine gute Kommunikation zur Außenwelt.

**Die Dakar ist eine intensive Zeit für alle X-raid-Mitarbeiter mit langen Arbeitszeiten und schwierigen Bedingungen. Hätten Sie sich auch für den Rallye-Weg entschieden, wenn Sie schon gewusst hätten, was Sie jetzt wissen?**

Ja, gar keine Frage. Perfektion und die Fähigkeit, schnell zu reagieren, und ein durchorganisiertes Team, das sich auf jedes einzelne Mitglied verlassen kann ... diese Dinge geben mir eine enorme Entschädigung für schlaflose Nächte und dröhnende Köpfe. Aber ich liebe schwierige Bedingungen. Für mich sind Offroad-Rallyes, neben dem Bergsteigen etwa auf den Kilimandscharo, immer noch eine sehr große Herausforderung.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Mikko Hirvonen



**Die Guten kehren immer wieder zurück. Mikko Hirvonen ist dafür ein gutes Beispiel. Nachdem er seine WRC-Karriere offiziell beendet hatte, zog es ihn zu X-Raid, wo er an der Weiterentwicklung der MINI Fahrzeuge beteiligt war und nebenbei noch an ausgewählten Läufen des FIA Cross Country Rally World Cup teilnahm. Die ersten guten Resultate ließen nicht lange auf sich warten und brachten Hirvonen die Teilnahme an der Rallye Dakar 2016 ein. Mit einem vierten Platz in der Gesamtwertung wurde der „Fliegende Finne“ zum „Best Rookie“ gewählt. Im Jahr 2018 nimmt Hirvonen zum dritten Mal an der Rallye Dakar teil ...**

**Was ist so speziell, so anders, an der Dakar?**

Die Dakar steht für alles, was der Motorsport zu bieten hat. Sie ist ein wahres Abenteuer, ein extremer Belastungstest für die Fahrzeuge, die Teams und die Fahrer. Zudem ist die Navigation eine große Herausforderung. Während der beiden Wochen werden wir mit den unterschiedlichsten äußeren Bedingungen konfrontiert, entsprechend muss man über diesen Zeitraum den Fokus und die Konzentration aufrechterhalten. Die Dakar ist eines der härtesten Rennen überhaupt. Es gibt kein vergleichbares Abenteuer. Man geht dorthin, wohin man sonst nie gehen würde. All das macht die Dakar zu einem fantastischen Rennen.

**Wie bei allen Offroad-Rallyes spielt das Wetter eine entscheidende Rolle. Gibt es spezielle Wetterbedingungen, bei denen Sie besonders stark sind?**

Das Wetter kann wirklich sehr knifflig sein. Normalerweise denkt man, dass es bei der Dakar bis zu 40 oder 50 Grad Celsius heiß sein wird. Aber es kann auch in das Gegenteil umschlagen. Manchmal ist es auch sehr regnerisch, matschig, neblig und überhaupt nicht warm. Man bekommt es bei der Dakar mit den verschiedensten Wetterverhältnissen zu tun. Mir persönlich ist es lieber, wenn es trocken und angenehm warm ist, allerdings auch nicht zu heiß. Wenn es regnet, kann es passieren, dass der Wasserstand der Flüsse so hoch ist, dass wir sie nicht überqueren können. Eine weitere negative Folge ist der Schlamm. Wenn es zu rutschig ist, bekommt man an so manchen Stellen Probleme. Deshalb bevorzuge ich trockene Bedingungen.

**Die Aufgabe des Fahrers ist es, sicher und schnell ans Ziel zu kommen. Wie würden Sie als Fahrer die Rolle Ihres Beifahrers beschreiben?**

Vor allem bei Offroad-Rallyes ist der Beifahrer sehr wichtig. Denn – anders als in der WRC – kennen wir die Strecke nicht. Die Navigation spielt bei der Dakar eine elementare

Rolle. Wir haben keine Ahnung, wohin wir fahren. Manchmal liegt es also einzig und allein am Beifahrer, welchen Weg wir nehmen und was passiert. Ich kann mir gar nicht wirklich vorstellen, unter welcher Anspannung die Beifahrer stehen, damit sie uns durch die einzelnen Etappen navigieren.

**Können Sie sich vorstellen, irgendwann mal die Rollen zu tauschen und zu navigieren, während ein Anderer fährt?**

Nein. Ich denke, ich wäre überhaupt kein guter Beifahrer. Ich habe eine Rallye als Beifahrer absolviert, kann jedoch nicht viel Positives darüber berichten. Wir haben die Rallye zwar beendet, aber es ist wirklich unglaublich, was die Beifahrer leisten. Ich ziehe es vor, die Geschwindigkeit und die Richtung des Autos zu kontrollieren. Ich habe eine Menge Respekt vor dem, was die Beifahrer leisten und ich weiß, dass sie definitiv besser in ihrem Job sind, als ich es wäre.

**In diesem Jahr sind Sie im neuen MINI John Cooper Works Buggy unterwegs. An welchem Punkt wurden Sie in die Entwicklung des MINI miteinbezogen?**

Mehr oder weniger war ich seit Beginn der Entwicklungsarbeiten involviert, die ersten Kilometer des Fahrzeugs habe aber nicht ich absolviert. Für den ersten richtigen Test war ich fünf Tage in Marokko und habe dort ein Gefühl für das Auto entwickelt und herausgefunden, wie es genau funktioniert. Es liegt noch einiges an Arbeit vor uns, aber der Start ist verheißungsvoll verlaufen.

**Inwieweit mussten Sie ihren Fahrstil an den MINI John Cooper Works Buggy anpassen?**

Der Buggy fährt sich ein wenig anders: Eigentlich fährt man nur mit zwei Rädern, zudem ist der Federweg wesentlich weiter. Das Handling unterscheidet sich somit stark von dem des MINI John Cooper Works Rally. Bei manchen Kurven muss man ein wenig vorausschauend fahren und berücksichtigen, dass das Auto mehr ausbricht. Man muss also vorausschauend abwägen, um welche Art von Kurve es sich handelt, um an der richtigen Stelle Gas zu geben und sauber um die Kurve zu kommen. Bei langen unebenen Geraden ist es so, dass man nicht bei jedem Schlagloch besorgt sein muss, wie es beispielsweise in einem 4x4-Fahrzeug der Fall wäre. Man kann einfach Vollgas geben. Mir gefällt das sehr.





**Gab es eine besondere Eigenschaft am MINI John Cooper Works Buggy, die Ihnen beim ersten Test ein Lächeln auf das Gesicht gezaubert hat?**

Als ich das erste Mal mit dem Auto gefahren bin, war es die Aufhängung – sie ist einfach unglaublich. Man kann sich gar nicht vorstellen, wie schnell wir über große Schlaglöcher und Unebenheiten fahren können, ohne im Auto etwas davon zu merken.

**Sowohl für die Fahrzeuge als auch für die Fahrer ist die Dakar der wohl härteste Test, den es gibt. Worauf freuen Sie sich nach einem Renntag am meisten?**

Grundsätzlich ist die Dakar wirklich hart für die Fahrer und die Fahrzeuge. Wenn man zur Dakar reist, ist man sich darüber im Klaren, dass man die eigene Komfortzone für zwei Wochen verlassen wird. Man weiß, dass es schmerzhaft wird, dass es heiß wird, dass

es kein Genuss wird. Aber das ist genau der Punkt. Man fühlt sich so gut, wenn man es geschafft hat. Das gesamte Team leistet auch die Nacht hindurch einen großartigen Job: Die Mechaniker bereiten das Auto auf den nächsten Tag vor, während wir uns auf die Streckenplanung konzentrieren müssen. Natürlich ist das sehr anstrengend, aber gleichzeitig genießt man das auch.

**Wenn Sie nicht zu den Offroad-Rallyes gewechselt wären: Was denken Sie, würden Sie sonst machen?**

Knifflige Frage ... Seit jeher fahre ich Autos. Das habe ich gemacht, seit ich sechs Jahre alt war und bei Rennen auf zugefrorenen Seen hinter dem Steuer saß. Ich weiß nicht, was ich sonst machen würde. Als Kind habe ich viel Fußball gespielt. Vielleicht wäre das eine Option gewesen, aber das weiß man nie ...





# 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Bryce Menzies



**Bryce Menzies stammt aus den USA. Mit seinen 30 Jahren ist Menzies bereits ein versierter Offroad-Pilot, doch erst 2016 begeisterte er zum ersten Mal die Rallye-Fans bei seinem Start im FIA Cross Country World Cup 2016 mit MINI Motorsport Partner X-raid. Menzies' erste Rallye für MINI war die Abu Dhabi Desert Challenge 2016, und er beendete die fünftägige Marathon-Rallye auf einem bemerkenswerten vierten Platz.**

Nach zwei weiteren Einsätzen 2016 lag es für das X-raid Team auf der Hand, dass der in Arizona geborene Menzies und sein amerikanischer Landsmann Peter Mortensen als Beifahrer in einem neuen MINI John Cooper Works Rally bei der Rallye Dakar 2017 an den Start gehen sollten. Leider wurde das durch eine Verletzung verhindert. Daher sind die beiden Amerikaner wieder „Neulinge“ bei der Dakar, aber brennen darauf, mit dem komplett neuen MINI John Cooper Works Buggy bei der Rallye Dakar 2018 loszulegen.

**MINI: An welchen Rennen haben Sie teilgenommen, bevor Sie zu den internationalen Cross-Country-Rallyes gewechselt sind?**

BM: In den letzten paar Jahren fuhr ich in der Lucas Oil Off Road Series, bei Best in the Desert und in der Score International Racing Series.

**MINI: Was waren die ausschlaggebenden Faktoren, jetzt in der internationalen Cross-Country-Szene zu starten, im körperlich anstrengendsten Motorsport?**

BM: Wenn man jemanden fragt, was das härteste Rennen der Welt ist, dann sagt er: die Dakar. Und das ist der Grund, warum ich die Entscheidung getroffen habe, mich dieser Herausforderung zu stellen – um der erste Amerikaner zu werden, der diese Rallye gewinnt.

**MINI: Sie sind erst spät in der FIA World Cup Saison 2016 erstmals mit MINI und X-raid gefahren, aber scheinen sich recht schnell und leicht eingefunden zu haben. Natürlich ist klar, dass Sie ein erfahrener Pilot sind, aber war es wirklich so einfach?**

BM: Bei Cross-Country-Rallyes ist nichts einfach. Es hat definitiv einige Zeit gebraucht, mich an den MINI und den Wechsel in ein Allradauto mit geringeren Federwegen zu gewöhnen, auch die Navigation zu verstehen. Aber mit der Unterstützung von MINI und X-raid war diese Umstellung extrem leicht.

**MINI: 2018 wird Ihre erste Teilnahme bei der Rallye Dakar. Die MINI Familie hat Ihnen ohne Zweifel viele Ratschläge gegeben, aber welcher Tipp davon hat sich bei Ihnen richtig festgesetzt?**

BM: Dieser eine Ratschlag, den ich bislang vom Rallyefahren mitgenommen habe, ist es, immer von Tag zu Tag zu schauen. So kann man nicht frustriert werden; man muss in der Lage sein, sich durchzukämpfen, im weiteren Verlauf der Rallye Gas zu geben und frisch in jeden Tag starten zu können. Diese Rallyes werden nicht auf einer Etappe gewonnen.

**MINI: Bei dieser Dakar wird erneut in großer Höhe gefahren. Wie haben Sie sich darauf vorbereitet?**

BM: Wir haben ein Höhenzelt gemietet, um mich selbst und Pete für die Etappen in der großen Höhe vorzubereiten. Und wir absolvieren spezielle Trainingsübungen mit einer Höhenmaske.

**MINI: Welche Hausaufgaben und Recherchen haben Sie für die Rallye Dakar gemacht?**

BM: Während des ganzen Jahres sind wir überall mit dem Rallye-Auto gefahren, um zu lernen, wie es sich bewegen lässt, und herauszuarbeiten, mit welchem Terrain wir es bei der Dakar zu tun haben werden. Wir haben außerdem einige Roadbooks für die Gegend rund um Las Vegas erstellt, damit wir auch zu Hause das Navigieren üben können.

**MINI: Sie fahren unter dem Dach des X-raid Teams und im neuen MINI John Cooper Works Buggy. Welchen Eindruck haben Sie bislang von diesem neuen Auto?**

BM: Die Testfahrten waren der Knaller. Der MINI John Cooper Works Buggy hat ein verändertes Handling, was uns helfen wird, mit viel mehr verschiedenen Geländebedingungen klar zu kommen. Bislang bin ich sehr zufrieden damit. Insgesamt wurde die Fahrbarkeit des neuen MINI verbessert, aber wir nehmen immer noch zusätzliche Änderungen vor. Vor der Dakar als erstem Rennen gibt es noch viele Fragezeichen, aber bislang sieht es gut aus.

**MINI: Seit wie vielen Jahren ist Pete Mortensen Ihr Beifahrer? Ist es eine reine Arbeitsgemeinschaft oder verstehen Sie sich auch sonst gut?**

BM: Pete ist mein Beifahrer, seit wir mit Wüstenrennen angefangen haben, das war 2011. Pete ist der Manager von Menzies Motorsports und außerdem ein Freund. Wir haben über die Jahre eine gute Beziehung zueinander aufgebaut. Er hat viel Zeit und Mühe investiert, um das Navigieren zu lernen.

**MINI: Es kommt nicht oft vor, dass ein Fahrer und sein Beifahrer als „Rookies“ in die Dakar gehen. Sind Sie beide aufgeregt und vielleicht auch ein bisschen nervös?**

BM: Beide extrem aufgeregt. Das wird die härteste Herausforderung in unseren bisherigen Renn-Karrieren.

**MINI: Wie bereiten Sie sich mental auf jedes Rennen vor?**

BM: Ich durchlaufe meine Routine. Ich folge ihr Schritt für Schritt, und das funktioniert gut für mich und meinen Körper.

**MINI: Haben Sie einen Glücksbringer? Und wenn ja, was?**

BM: Nein, einen Glücksbringer habe ich nicht.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Yazeed Al-Rajhi



**Yazeed Al-Rajhi ist ein vielbeschäftigter Mann mit einem eigenen Unternehmen und der Leidenschaft, in den unterschiedlichsten Rallye-klassen Rennen zu bestreiten. Gemeinsam mit MINI und X-raid hat Al-Rajhi am Steuer des aktuellen MINI John Cooper Works Rally sowie des legendären MINI ALL4 Racing im FIA Cross Country Rally World Cup beeindruckende Erfolge eingefahren. Nun startet Al-Rajhi zum vierten Mal bei der Rallye Dakar, und er bringt die nötige Erfahrung und das Können mit, um sich im nagelneuen MINI John Cooper Works Buggy in der Ergebnisliste der Dakar 2018 auf den vordersten Plätzen mit einzureihen.**

**Sie sind in Ihrer Karriere bereits in den verschiedensten Rallye-kategorien angetreten. Würden Sie sagen, dass die Dakar die größte Herausforderung im Rallye-sport ist?**

Jede Rallye-kategorie hat ihre eigenen Reize, aber aufgrund des abwechslungsreichen Terrains, ihrer langen Renndistanz und natürlich ihrer Geschichte ist die Dakar eine wirklich herausragende Veranstaltung.

**Die Dakar ist körperlich extrem anstrengend. Wie bereiten Sie sich darauf vor?**

Um den Herausforderungen der Dakar gewachsen zu sein, muss man körperlich topfit sein. Ich beginne schon lange vor dem Start der Rallye mit dem Training, und steigere es in monatlichen Schritten, je näher die Dakar rückt. Mit Ergotraining steigere ich meine Ausdauer, dazu kommt Krafttraining für die Muskeln.

**Die Höhenkrankheit gehört mit zu den größten Gefahren für die Dakar-Teilnehmer. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um diese zu verhindern?**

Ich habe in den vergangenen Jahren festgestellt, dass mir die Höhe tatsächlich Probleme bereitet. In meiner Vorbereitung auf die Dakar nutze ich ein spezielles Höhenzelt, und dies so lange wie möglich, bevor wir im Verlauf der Rallye in die großen Höhen kommen.

**Die Dakar ist anders als jedes andere Rennen. Welche Stärken muss ein Fahrer mitbringen, um sie gewinnen zu können?**

Du musst Geduld haben – du kannst die Dakar nicht auf einer einzelnen Etappen gewinnen. Jeden Tag können so viele unvorhersehbare Dinge passieren. Es ist wichtig, das gesamte Rennen über einen guten Speed zu haben, und man muss bereit sein, jede sich bietende Chance zu nutzen. Zudem ist es wichtig, etwaige Probleme zu vermeiden.

**Gibt es einen bestimmten Abschnitt oder eine Region der Dakar-Route, auf dem der MINI John Cooper Works Buggy besonders stark sein wird?**

Ich bin sicher, dass X-Raid einen exzellenten Job gemacht und ein konkurrenzfähiges Auto entwickelt hat. Wir hoffen, dass der MINI John Cooper Works Buggy auf allen Arten von Terrain schnell sein wird. Doch wir wissen aus den vergangenen Jahren, dass die Buggys vor allem in den Dünen und in der offenen Wüste, wo abseits fester Pisten über unebenes, ruppiges Gelände gefahren wird, auftrumpfen.

**Gibt es einen Bereich im Design des MINI John Cooper Works Buggy, der besonders hervorsteht?**

In Sachen Performance sind zahlreiche neue und clevere Ideen in die Entwicklung des Autos eingeflossen, und ich bin sicher, dass sich die Performance dank der finalen MINI Livery auch von außen zeigen wird.

**Werden Sie vor dem Start der Dakar nervös?**

Nicht nervös, aber aufgeregt. Es ist immer eine spannende Zeit, bis das Rennen mit der Startflagge eröffnet wird.

**Worauf freuen Sie sich am meisten, wenn Sie ins Ziel kommen?**

Es ist immer ein besonderer Moment, wenn man nach einer so langen und anstrengenden Rallye ins Ziel kommt. Auch das letzte Stück bis ins Finish, auf dem man von so vielen begeisterten Fans empfangen wird, ist großartig. Da wird einem bewusst, was man geschafft hat.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Joan „Nani“ Roma



**Joan „Nani“ Roma ist ein Routinier bei der Rallye Dakar. Er ist einer der wenigen Fahrer, die Dakar Siege auf zwei und auf vier Rädern gefeiert haben, in seinem Fall 2004 und 2014 – und den Vierrad-Sieg in einem MINI ALL4 Racing. Man kann sich also sicher sein: Wenn Nani Roma über die Dakar spricht, dann sind es Worte mit Erfahrung und Gewicht.**

**Was macht die Rallye Dakar für Sie so besonders, dass Sie immer wiederkehren?**

Es ist jedes Jahr etwas Besonderes, doch nach 22 Dakar Starts ist es einfach toll, weiter dabei und immer noch konkurrenzfähig zu sein. Ich hatte wirklich Glück, die Gelegenheit zu haben, mit dem Motorrad und dem Auto zu gewinnen, das war einfach wunderbar. Manchmal denke ich, dass ich vielleicht zu alt bin, aber ich fühle mich noch gut.

**Ihre Gesamtkilometerzahl bei der Dakar ist riesig, das muss doch Auswirkungen auf den Körper haben, oder?**

Wir arbeiten in jedem Jahr hart daran, meinen Körper gut vorzubereiten, und es ist wichtig, drinnen und draußen im Ausdauerbereich hart zu trainieren. Ich persönlich liebe es, draußen zu trainieren, aber wir müssen auch im Kraftraum arbeiten. Wenn man Motorrad und Auto vergleicht, dann ist es auf dem Bike dynamischer, im Auto aber schmerzhafter. Daher muss man andere Muskeln trainieren, besonders den Nacken und Rücken. Ich liebe es, in den Bergen Rad zu fahren und bin glücklich, dass ich meine Arbeit und mein Training mit dieser Leidenschaft verbinden kann. Das macht einfach Spaß.

**Was sind aus Ihrer Sicht die Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Dakar?**

Es ist nicht einfach, einen entscheidenden Faktor zu nennen. Es spielen zu viele Elemente zusammen: Wir müssen hart arbeiten und brauchen ein gutes Team und Unterstützer um uns herum. Ohne das kann man keinen Erfolg haben. Ich würde empfehlen, sich gut vorzubereiten und an sich zu glauben, das sind meiner Meinung nach die wichtigsten Zutaten.

**Der MINI John Cooper Works Rally ist zur Rallye Dakar 2017 eingeführt worden. Jetzt wurde er überarbeitet, um den neuen FIA-Spezifikationen zu genügen. Wie wird das helfen?**

Ohne ein gutes Auto, wie wir es mit dem MINI haben, kann man nicht gewinnen. Wir haben viel Erfahrung – wir haben viermal gewonnen und jeder weiß genau, was man tun muss, um zu gewinnen. Es ist schön, hier mit einem starken Auto anzutreten, aber allein mit einem starken Auto und guten Fahrern und Beifahrern werden wir nicht gewinnen. Wir brauchen auch gute Mechaniker, gute Ingenieure und eine gute Logistik, und dann haben wir, so hoffe ich, ein gutes Paket.

**Wovor fürchten Sie sich am meisten, wenn sie einige Tausend Kilometer durch unbekanntes Gelände fahren?**

Meine größte Angst ist es, die Strecke zu verlassen und Zeit zu verlieren, und das passiert manchmal, egal ob ich konkurrenzfähig bin oder nicht. Dann sind da noch die Unfälle. Man weiß, das ist die Dakar. Es ist ein gefährliches Rennen mitten in der Wüste. Manchmal denke ich, wir müssen ihr Respekt entgegen bringen, wo es nötig ist.

**Was würden Sie sagen, ist das wichtigste Teil im Rennauto?**

Der Beifahrer? Ha, ha! Nein, für mich sind die Sicherheitsausrüstungen wie der Helm oder das Material der Anzüge das wichtigste, besonders wenn man einen Unfall hat.

**Ihre Erfahrung in Langstrecken-Rallyes wird von vielen anerkannt. Welchen Rat würden Sie einem Fahrer geben, der gerade erst anfängt?**

Arbeit und Selbstvertrauen, wenn man an sich selbst glaubt, dann ist alles möglich. Aber man muss trotzdem hart arbeiten, um im Rennen Erfolg zu haben.

**Haben Sie einen Glücksbringer, den Sie mit ins Auto nehmen?**

Ich selbst habe keinen, aber ich habe ein paar Dinge, die mir andere Leute gegeben haben. Manchmal bekomme ich zu Hause oder während des Rennens in Südamerika Geschenke. Ich nehme diese Dinge immer mit und habe am Ende immer zu viele davon in meiner Schublade. Aber ich mache das aus Respekt, Respekt für jemanden, der an meinen Erfolg glaubt.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Jakub „Kuba“ Przygonski



**Mit 32 Jahren gilt Jakub „Kuba“ Przygonski als erfahrener Dakar-Mann. Einen ersten Eindruck der Rallye Dakar erhielt er 2009, als er in der Motorrad-klasse startete und in der er fünf weitere Male antrat, bevor er 2016 zum ersten Mal mit einem Auto auf der Dakar unterwegs war. Mit Platz zwei beim diesjährigen (2017) FIA Cross Country Rally World Cup hat sich der polnische Fahrer zusätzlichen Auftrieb für die Rallye Dakar 2018 verschafft. Wird ihm sein dritter Start in der Auto-klasse der Dakar also Glück bringen?**

**Das ist Ihre dritte Dakar hinter dem Steuer. Gibt es etwas, das Sie im Vergleich zu Ihrer ersten Dakar heute anders machen?**

Der größte Unterschied ist mittlerweile die Erfahrung. Je mehr wir fahren, desto schneller werden wir. Wir müssen härter arbeiten, um schneller zu werden.

**Was macht den MINI John Cooper Works Rally Ihrer Meinung nach zu so einem hervorragenden Cross-Country-Rallye-Fahrzeug?**

Der MINI John Cooper Works Rally gehört bei der Dakar zu den größten Titelkandidaten – das Auto ist wirklich stark, aber gleichzeitig auch schnell und einfach zu fahren. Am wichtigsten ist jedoch, dass der MINI sehr, sehr zuverlässig ist. Zuverlässigkeit ist sehr wichtig, zusammen mit Professionalität ist sie gewinnentscheidend.

**Die Rallye Dakar führt über Abschnitte in großer Höhe. Hatten Sie jemals mit Höhenkrankheit zu kämpfen?**

Ich gehöre glücklicherweise zu den Fahrern, die mit großer Höhe kein Problem haben, und ich freue mich sogar darauf, dort zu fahren. Ich bin körperlich sehr gut vorbereitet, das hilft enorm.

**Haben Sie einen Rallye-Helden, zu dem Sie aufblicken? Wenn ja, wer ist es und haben Sie ihn jemals getroffen?**

Jeder, der an der Dakar teilnimmt und sie beendet, kann als Held bezeichnet werden. Quad, Motorrad, Auto, Lkw... alle Teilnehmer müssen es mit dem Wetter, dem Gelände und Schmerzen aufnehmen.

**Als Teilnehmer in der Motorradklasse der Dakar haben Sie allein große Strecken bewältigt. Wie ist es, einen Beifahrer zu haben?**

Nach sechs Dakars auf dem Bike war es am Anfang nicht ganz leicht, auf die Anweisungen in meinem Ohr zu hören, aber nach drei Jahren im Auto ist es einfacher geworden. Die Zusammenarbeit mit meinem Beifahrer Tom ist ziemlich unkompliziert. Wir sind wie ein Team in einem Auto.

**Würden Sie sagen, dass Ihnen der Motorradwettbewerb beim Fahren geholfen hat?**

Nach 17 Jahren auf dem Bike hatte ich einige Erfahrungen gesammelt, die mir beim Fahren auf vier Rädern geholfen haben, etwa wie die Beschaffenheit der Wüste ist – ich weiß, wie hart oder weich der Sand ist. Ich kenne die Racing-Seite des Wettbewerbs, das Dakar Reglement, die Taktiken und so weiter. Das Einzige, das ich wirklich neu lernen musste, war das Rallye-Fahren.

**Der erfahrene Tom Colsoul ist auch in diesem Jahr Ihr Beifahrer. Wie würden Sie das Verhältnis zu ihm beschreiben?**

Tom ist mein Freund und Beifahrer, und für unsere Zusammenarbeit bedeutet das, dass wir gut miteinander kommunizieren können. So sollte es zwischen Pilot und Beifahrer sein, denn die Dakar ist ein sehr stressiger Wettbewerb, und es ergeben sich schnell Situationen, die eine schwache Beziehung zerstören können.

**Was ist Ihr liebstes Fahrzeugzubehör?**

Mein liebstes Fahrzeugzubehör... ist das Foto meiner Frau und meiner Tochter.





## 03/ DIE MINI FAMILIE.

Interview mit Orlando „Orly“ Terranova



**Orlando „Orly“ Terranova ist ein weiteres Mitglied der MINI Familie, das zu Recht als „Mister Experience“ bezeichnet werden kann. Nach elf Rallye Dakar Teilnahmen – die ersten beiden in der Motorrad-Klasse – weiß Terranova nahezu alles über die Cross-Country-Rallye, vom Fahren mittels Navigation bis hin zum technischen Know-how. Am Steuer seines favorisierten MINI ist der sanfte Riese eine echte Macht, mit der man jederzeit rechnen muss, wie er 2017 mit seinem überzeugenden Gesamtsieg bei der Desafío Ruta 40 Norte eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat.**

**Wäre es angemessen zu sagen, dass die Dakar so eng umkämpft wie nie zuvor ist?**

Definitiv. Die Dakar hat sich von einer Rallye zu einem Rennen von großartiger Geschwindigkeit entwickelt, in dem die Mechaniker und Teams große Fortschritte hinsichtlich Innovation und damit auch bei der Performance gemacht haben.

**In diesem Jahr wurden technische Regeländerungen vorgenommen, die längere Federwege und ein geringeres Gewicht ermöglichen. In welchen Abschnitten der Dakar werden diese Änderungen von Vorteil sein?**

Ich denke, wir werden Leistungsverbesserungen in allen Bereichen, in jedem Gelände und unter sämtlichen Bedingungen sehen. Das Auto ist mindestens eine halbe Sekunde schneller, vielleicht sogar noch mehr. Die Entwicklungs- und Technologieabteilung von MINI hat großartige Arbeit geleistet.

**Einige Leute behaupten, dass Sie aus Argentinien stammen, verschaffe Ihnen einen Heimvorteil. Ist diese Behauptung gerechtfertigt, nachdem die tatsächliche Navigationsroute bis zum Abend vor einer Etappe unbekannt ist?**

Nein, das denke ich nicht. Mein Zeitplan abseits der Rennen ist sehr eng, und ich verbringe meine Zeit nicht damit, Strecken oder die Umgebung zu erkunden.

**Von allen Dakars, die Sie bestritten haben – welche ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben und warum?**

2015 hatten wir in einzigartiges Rennen, als wir fünf Etappen in einer sehr guten Form gewannen. Auch das Rennen 2014 war sehr gut. Ich denke, mit diesen beiden verbinde ich meine schönsten Erinnerungen. 2013 war jedoch ein entscheidendes Jahr für mich, weil ich mir damals selbst beweisen konnte, dass ich international mithalten kann.

**Während der Dakar gibt es große Unterschiede in Bezug auf das Wetter und das Gelände. Welches Gelände ist Ihnen am liebsten, welches liegt Ihnen nicht so sehr?**

Schlamm mag ich am wenigsten. Die mittelschnellen, technischen Abschnitte auf dem brüchigen Boden der nassen Ebenen sind mir am liebsten. Im Sand war ich immer etwas schwächer, aber nach der letzten Marokko Rallye habe ich dieses Problem, denke ich, überwunden – wir konnten bei diesem Rennen eine starke Pace, eine überzeugende Leistung und Speed auf den Sandetappen zeigen.

**Die Temperaturen zwischen Start und Ziel der Dakar können stark schwanken. Welche Temperaturen erwarten Sie, nach dem was Sie bisher von der Strecke wissen?**

Bolivien wird aufgrund der Höhe am kältesten sein. Ich glaube, dass Peru aufgrund seiner Nähe zum Meer nicht allzu heiß sein wird, aber sobald wir uns von der Küste entfernen, werden die Temperaturen in Peru steigen. Argentinien könnte die Hölle sein – es wird Hochsommer sein, und wir werden im Norden fahren.

**Stimmt es, dass jeder Teilnehmer der Rallye Dakar ein Sieger ist? Immerhin ist es die härteste Cross-Country-Rallye!**

Ich denke, dass es eine große Herausforderung ist, bei der 10% der Teilnehmer gegen die Zeit fahren und der Rest versucht, das Ziel zu erreichen. Für beide Gruppen ist die Rallye Dakar ein Erlebnis und eine persönliche Herausforderung wie keine andere.



## MINI John Cooper Works Buggy



**Fahrer:**  
**MIKKO HIRVONEN, 31.07.1980, Kannonkoski/FIN**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 13. Platz Rallye Dakar  
2. Platz Hungarian Baja  
3. Platz Baja Aragon
- 2016: 1. Hungarian Baja  
3. Baja Aragon  
3. Abu Dhabi Desert Challenge  
4. Rallye Dakar
- 2015: 5. Rallye du Maroc, Marokko  
3. Baja Aragon, Spanien Test MINI ALL4 Racing
- 2014: 4. Gesamtrang WRC
- 2013: 4. Gesamtrang WRC
- 2012: 2. Gesamtrang WRC
- 2011: 2. Gesamtrang WRC
- 2010: 6. Gesamtrang WRC
- 2009: 2. Gesamtrang WRC
- 2008: 2. Gesamtrang WRC
- 2007: 3. Gesamtrang WRC
- 2006: 3. Gesamtrang WRC
- 2005: 10. Gesamtrang WRC
- 2004: 7. Gesamtrang WRC
- 2001: 2. Gesamtrang Finnish Rally Championship
- 2000: 7. Gesamtrang Finnish Junior Championship



**Beifahrer:**  
**ANDREAS SCHULZ, 03.03.1955, München/GER**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 6. Platz Rallye Dakar  
2. Platz Hungarian Baja  
3. Platz Baja Aragon
- 2016: 4. Silk Way Rally  
4. Abu Dhabi Desert Challenge  
10. Rallye Dakar
- 2015: 8. Rallye du Maroc, Marokko  
7. Baja Polen  
Sealine Cross Country Rally, Katar  
3. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: Sealine Cross Country Rally, Katar  
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies  
1. Baja Portalegre 500, Portugal  
9. Baja Polen  
2. Hungarian Baja, Ungarn  
4. Baja Aragon, Spanien  
2. Sealine Cross Country Rally Katar  
5. Abu Dhabi Desert Challenge  
2. Italian Baja
- 2012: 4. Rallye Dakar
- 2012/10: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2003/01: 1. Rallye Dakar



### MINI John Cooper Works Buggy



**Fahrer:**  
**YAZEED AL-RAJHI, 30.09.1981, Riad/KSA**

#### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 27. Platz Rallye Dakar
- 2016: 2. Silk Way Rally  
6. Italian Baja  
2. Katar Sealine Cross Country Rally  
2. Abu Dhabi Desert Challenge  
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2015: Erste Teilnahme Rallye Dakar (1 Etappensieg)  
1. Jeddah Rallye (Saudi-Arabian Championship)  
1. Hail international Rally (Saudi-Arabian Championship)
- 2014: 3. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies  
1. Rallye Zypern (ERC)  
1. Pharaonen-Rallye  
1. Italian Baja  
1. Baja Russia Northern Forest  
1. Jeddah Rally (Baja)
- 2012: 5. Gesamtwertung WRC2  
5. Gesamtwertung Middle East Rally Championship  
1. Schweden-Rallye (WRC2)
- 2010: 1. Jordanien-Rallye (Middle East Rally Championship)  
1. Sharqia Rally (Saudi-Arabian Championship/Middle East Rally Championship)  
1. Hail Rally (Baja) (Saudi-Arabian Championship)



**Beifahrer:**  
**TIMO GOTTSCHALK, 28.08.1974, Neuruppin/GER**

#### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 27. Platz Rallye Dakar
- 2016: 2. Silk Way Rally  
6. Italian Baja  
2. Katar Sealine Cross Country Rally  
2. Abu Dhabi Desert Challenge  
11. Rallye Dakar  
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2014: 3. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies  
(Beifahrer von Yazeed Al-Rajhi)
- 2011: 1. Rallye Dakar
- 2010: 2. Rallye Dakar  
2. Silk Way Rally
- 2009: 6. Rallye Dakar
- 2008: 3. Central Europe Rally
- 2004: 2. Gesamtrang Asia Pacific Rally Championship
- 2002: 6. Gesamtrang (1. Rang in der Klasse) Deutsche Rallye-Meisterschaft
- 2001: 4. Gesamtrang (2. Rang in der Klasse) Deutsche Rallye-Meisterschaft



### MINI John Cooper Works Buggy



**Fahrer:**  
**BRYCE MENZIES, 21.08.1987, Arizona/USA**

#### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2015: 2. Lucas Oil Off-road Racing Series- Pro-4 (R1 &2)
- 2014: SCORE Baja 500 Trophy Truck Champion
- 2013: Pro-2 TORC Champion  
BITD MINT 400 Trophy Truck Champion
- 2012: TORC Pro-2 Champion  
SCORE Baja 500 Trophy Truck Champion
- 2011: SCORE Champion Rookie of the Year  
TORC Pro-2 Champion



**Beifahrer:**  
**PETE MORTENSEN, 05.01.1984, Los Angeles/USA**

#### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 2. Hungarian Baja
- 2014: 1. Baja 500
- 2013: 1. Mint 400
- 2012: 1. Baja 500
- 2011: Score Trophy Truck Champion  
1. Baja 500  
1. Laughlin Challenge



## MINI John Cooper Works Rally



**Fahrer:**  
**ORLANDO „ORLY“ TERRANOVA, 11.10.1979, Mendoza/ARG**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 6. Platz Rallye Dakar
- 2016: 4. Rallye du Maroc, Marokko  
5. Baja Aragon, Spanien
- 2015: 2. Baja Aragon, Spanien  
1. Desafío Ruta 40, Argentinien  
6. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 2. Rallye du Maroc, Marokko  
3. Hungarian Baja, Ungarn  
2. Baja Aragon, Spanien  
5. Rallye Dakar
- 2013: 1. Rally du Maroc, Marokko  
2. Baja Aragon, Spanien  
2. Desafío Ruta 40, Argentinien  
5. Rallye Dakar
- 2012: 1. Desafío Litoral (Dakar Series)  
1. Desafío Ruta 40, Argentinien
- 2010: 9. Rallye Dakar
- 2009: 1. Rallye Tunesien
- 2007: 2. Patagonia Atacama Produktionswagen
- 2006: 4. Pharaonen-Rallye, Ägypten



**Beifahrer:**  
**BERNARDO „RONNIE“ GRAUE, 12.05.1969, Mendoza/ARG**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- |       |  |       |   |
|-------|--|-------|---|
| 2017: | 9. Platz Rallye du Maroc<br>1. Platz Desafío Ruta 40   | 2002: | 1. Platz bei der Rally of Tunisia<br>1. Platz bei der Baja España Aragón  |
| 2016: | 12. Platz Rallye Dakar   | 1997: | 1. Platz bei der Rallies Cross Country Spanish Championship<br>1. Platz bei der Raids Spanish Championship<br>Goldmedaille bei der ISDE |
| 2015: | 2. Platz Baja Aragon, Spanien<br>1. Platz Desafío Ruta 40  | 1996: | 1. Teilnahme an der Rallye Dakar  |
| 2014: | 1. Platz Rallye Dakar für Mini X-raid<br>2. Platz OiLibya Rallye du Maroc<br>3. Platz Hungarian Baja, Ungarn<br>22. Platz Rallye Dakar | 1994: | 1. Platz bei der Rallies Cross Country Senior European Championship<br>Goldmedaille bei der ISDE  |
| 2013: | 10. Platz Rallye Dakar   |       |   |
| 2012: | 6. Platz Rallye Dakar  |       |   |
| 2011: | Rallye Dakar   |       |   |
| 2010: | 9. Platz Rallye Dakar (Quad)   |       |   |
| 2005: | 1. Platz bei der Baja España Aragón  |       |   |
| 2004: | 1. Platz bei der Clermont-Ferrand-Dakar Rallye (Motorrad)<br>1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)  |       |   |
| 2003: | 1. Platz bei der Rally of Egypt<br>1. Platz bei der Rally of Sardinia  |       |   |



## MINI John Cooper Works Rally



**Fahrer:**  
**BORIS GARAFULIC, 11.07.1963, Santiago/CHL**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 3. Platz Baja Portalegre
- 2016: 9. Rallye du Maroc, Marokko  
9. Baja Polen
- 2015: 5. Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6. Rallye du Maroc, Marokko
- 2013: 4. Rallye du Maroc, Marokko
- 2012: 4. Rallye du Maroc, Marokko  
3. Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3. Rallye du Maroc, Marokko  
4. Rallye Tunesien



**Beifahrer:**  
**FILIFE PALMEIRO, 11.07.1977, Portalegre/PRT**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 3. Platz Baja Portalegre
- 2016: 9. Rallye du Maroc, Marokko  
9. Baja Polen
- 2015: 5. Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6. Rallye du Maroc, Marokko  
5. Italian Baja  
4. Baja Russia Northern Forest  
9. Rallye Dakar
- 2013: 2. Baja Portalegre 500, Portugal  
8. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1. Baja Polen
- 2011: 2. Rallye dos Sertões
- 2010: 10. Rallye Dakar
- 2009: 1. Rallye Tunesien  
2. Rally Transiberico  
2. World Cup
- 2005: Erste Teilnahme Rallye Dakar



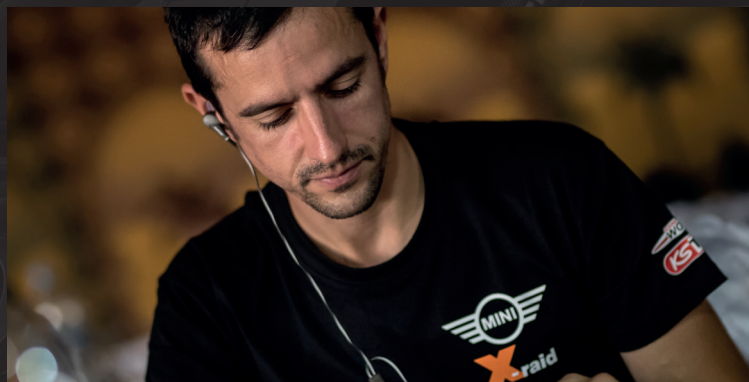
## MINI John Cooper Works Rally



**Fahrer:**  
**JOAN „NANI“ ROMA, 17.02.1972, Barcelona/SPA**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 4. Platz Rallye Dakar  
3. Platz Rallye du Maroc
- 2016: 1. Platz Rallye Navarre  
1. Platz Rallye Bellpuig
- 2015: 2. Platz Rally Tierras Altas de Lorca  
1. Platz Rallye Navarra  
1. Platz Baja Spain Aragón  
1. Platz Vidreres-Maçanet Rally
- 2014: 1. Platz Rallye Dakar
- 2013: 4. Platz Rallye Dakar
- 2012: 2. Platz Rallye Dakar  
2. Platz in der Litoral Challenge Champion of Catalonia Rally
- 2011: 3. Platz Rally of Tunisia
- 2010: 3. Platz Catalonia Rally Championship
- 2009: 1. Platz Baja Aragón
- 2008: 2. Platz Baja Aragón
- 2007: 2. Platz Baja Aragón
- 2006: 1. Platz Cáceres Rally (Gruppe N)  
1. Platz Ourense Rally (Gruppe N)
- 2005: 1. Platz Baja España Aragón
- 1996: 1. Teilnahme an der Rallye Dakar



**Beifahrer:**  
**ALEX HARO, 14.03.1980, Barcelona/SPA**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2017: 4. Platz Rallye Dakar (Nani Roma)<br/>3. Platz Rallye du Maroc</li> <li>2016: 6. Platz Rallye Dakar (Nani Roma)</li> <li>2015: 1. Platz Baja Aragon, Spanien</li> <li>2014: World Rally Championship – 2. Platz in Schweden mit J. Font, 2. Platz in Mexiko mit R. Triviño</li> <li>2013: Weltmeisterschaftsweiter in der WRC2 (Ricardo Triviño)</li> <li>2012: 1. Platz Co-Driver Cup Gruppe N Spanish Gravel Championship (Beifahrer von A. Llovera)<br/>6. Platz World Rally Championship (Ricardo Triviño)<br/>4. Platz Spanish Land Rally Championship (Albert Llovera)<br/>Champion im Co-Pilots Cup (Gruppe N), Spanish Rally Earth Championship (Albert Llovera)</li> <li>2011: 4. Platz Spanish Rally on Asphalt Championship (Xevi Pons)<br/>3. Platz Spanische Meisterschaft der Rally on Earth (Xavi Tanyà)</li> <li>2010: 1. Platz FIA S-2000 Rally World Championship</li> <li>2009: 1. Platz Rally of Nations Team Spain<br/>3. Platz in der Spanish Rally on Land Championship (Xevi Pons)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2007: 1. Platz Mitsubishi Evo Cup in der Spanish Tarmac Championship (Beifahrer von J. Basols)<br/>4. Platz in der Spanish Rally on Asphalt Championship (Josep Basols)</li> <li>2005: 1. Platz Desafio Peugeot Spanish Tarmac Championship</li> <li>2003: 1. Platz Copa Fiat Punto Catalonia (Beifahrer von J. Basols)</li> <li>2002: 1. Platz Catalanian Tarmac Rally Open Class (Beifahrer von J. Basols)<br/>1. Platz Junior Catalanian Tarmac Rally Open Class (Beifahrer von J. Basols)</li> </ul> |
|--|---|



## MINI John Cooper Works Rally



**Fahrer:**  
**JAKUB „KUBA“ PRZYGONSKI, 24.03.1985, Warschau/POL**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 7. Platz Rallye Dakar  
2. Platz Baja Poland  
3. Platz Hungarian Baja  
1. Platz Italian Baja  
2. Platz Rally Kazakhstan  
2. Platz Qatar Cross Country Rally
- 2016: 5. Rallye du Maroc, Marokko  
4. Baja Polen  
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 7. Baja Polen – erste Rallye im Auto  
1. King of Europe Drifting
- 2014: 6. Rallye Dakar (Bester polnischer Motorradfahrer)
- 2013: Guinness Weltrekord für Speed im Drift – 217,97 km/h  
3. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies
- 2012: 3. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies
- 2011: 2. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies (450 ccm)  
1. Merzouga Rally  
6. Polish Drift Championship
- 2010: 2. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies (450 ccm)  
8. Rallye Dakar



**Beifahrer:**  
**TOM COLSOUL, 20.04.1976, Tinen/BEL**

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2017: 7. Platz Rallye Dakar  
2. Platz Baja Poland  
3. Platz Hungarian Baja  
1. Platz Italian Baja  
2. Platz Rally Kazakhstan  
2. Platz Qatar Cross Country Rally
- 2016: 4. Baja Polen  
5. Baja Aragon, Spanien  
5. Italian Baja  
7. Platz Katar Sealine Cross Country Rally  
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 9. Rally du Maroc, Marokko  
3. Baja Polen  
2. Baja Hungary, Ungarn  
7. Rallye Dakar
- 2014: 4. Rally du Maroc, Marokko  
2. Rallye Dakar
- 2013: 1. Baja300 Germany  
4. Rallye Dakar
- 2012: 1. Rally du Maroc, Marokko  
1. Rallye Dakar
- 2011: 2. Rally du Maroc, Marokko





## 04/ TRADITION.



Alec Issigonis hat die klassische britische Marke MINI geschaffen. Seine Ideen und Entwürfe für ein bezahlbares Alltagsauto stießen bei seinem Freund und Geschäftspartner John Cooper auf großes Interesse. Als motorsportbegeisterter Fahrzeugkonstrukteur erkannte John Cooper schnell, dass der MINI sehr großes Potenzial besaß, auch als Rennwagen erfolgreich zu sein.

Dank John Cooper und seiner ausgewiesenen Expertise als Ingenieur feierte MINI 1959 seinen ersten Erfolg im Rennsport, als Pat Moss (GB) mit einem von Cooper vorbereiteten MINI 850 die Miglia National Rally gewann. Von diesem Moment an wurde die Partnerschaft von MINI und John Cooper zum Synonym für Rallye-Sport.

1960 war das Premierenjahr des in Kleinserie aufgelegten 1000 ccm MINI Cooper. Die Idee dazu basierte auf der Teilnahme von MINI an der Rallye Monte Carlo 1960. Der MINI Cooper war ebenfalls ein von John Cooper weiterentwickelter MINI und verfügte über einen Hubraum von 997 Kubikzentimetern sowie leistungstärkere Fahrwerkskomponenten. Die mit dem MINI Cooper erzielten Rennresultate ermutigten John Cooper und Issigonis, an der nächsten Stufe der Leistungsverbesserung zu arbeiten. Das Ergebnis war ein MINI mit 1.071 Kubikzentimetern Hubraum – der berühmte MINI Cooper S.





John Coopers Bemühungen, sich mit dem MINI Cooper S gegen die internationale und PS-stärkere Konkurrenz durchzusetzen, trugen schon bei der Rallye Monte Carlo 1962 erste Früchte. Spätestens hier wurde allen Beobachtern klar, dass MINI eine ernstzunehmende Größe im internationalen Rallye-Sport ist. Bestätigt wurde dies bei der Rallye Monte Carlo im Jahr 1963, als ein MINI Cooper S den dritten Gesamtrang und den Sieg in seiner Klasse holte. Der erste Sieg von MINI bei der Rallye Monte Carlo folgte 1964, mit dem Iren Paddy Hopkirk am Steuer. Auf diesen Triumph folgten zahlreiche weitere Erfolge, die MINI und John Cooper rund um den Globus feierten, darunter die Siege Nummer zwei und drei bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1966 und 1968.

Der MINI Cooper S war bereits zu seiner Zeit eine echte Legende. Es sollte jedoch eine weitere Legende folgen, und zwar in Form des MINI ALL4 Racing – der auf dem 2012er Serienfahrzeug John Cooper Works Countryman basierte.

Mit Unterstützung von MINI Motorsport Partner X-raid gewann der MINI ALL4 Racing die Rallye Dakar in vier aufeinander folgenden Jahren (2012 bis 2015) und entschied auch bei der Dakar 2016 das Klassement der Allradfahrzeuge für sich. Nicht minder erfolgreich verlief der FIA Cross Country Rally World Cup von 2012 bis 2015. Das alles machte den MINI ALL4 Racing zu einer echten Fahrzeugikone im Langstrecken-Rallye-Sport.

2016 präsentierte MINI für die Rallye Dakar 2017 den MINI John Cooper Works Rally. Das Debütrennen und die folgenden Auftritte im FIA Cross Country Rally World Cup erwiesen sich als äußerst wertvoll, um an die Erfolge des Vorgängers MINI ALL4 Racing anzuknüpfen. Im Jahr 2018 bietet die Rallye Dakar wieder die perfekte Bühne für die jüngste Generation der Rallye-Fahrzeuge der MINI Sub-marke John Cooper Works. Nicht nur für den neuesten MINI John Cooper Works Rallye, sondern auch für den nagelneuen MINI John Cooper Works Buggy. Wird es auch dieses Mal wieder heißen: Erfolg führt zu weiterem Erfolg?



# DIE GRÖSSTE MARATHON-RALLYE DER WELT



## DAKAR 2017

Mehr als  
4 Millionen  
Zuschauer an  
der Strecke



**501**  
Teilnehmer  
am Start



**26%**  
neue Teilnehmer



**10.**  
Ausgabe in  
Südamerika

**29** Länder  
3 in Europa  
5 in Südamerika  
21 in Afrika

Zweitgrößtes  
Motorsport-Event  
weltweit (77%)\*

\*Quelle: Repucom



## MEDIEN

**70**  
TV-Sender übertragen  
die Rallye in  
**190 Länder**



**1.460**  
akkreditierte  
Journalisten bei  
der Rallye vor Ort

## DIGITAL



**4.200.000**  
App-Aufrufe



**441.000**  
App-Downloads  
(iOS und Android)



**1.717.300**  
Facebook Fans



**349.500**  
Twitter Follower



**9.007.000**  
Website-Besuche auf  
Dakar.com



**100 Tonnen**  
gesamelter und recycelter Müll  
aus den Dakar Biwaks 2017



Rallye Dakar kompensierte  
2017 100% ihrer  
CO2-Bilanz







# 05/ INFORMATIONEN.





PERU

**START**  
LIMA

PISCO

SAN JUAN  
DE MARCONA

AREQUIPA

LA PAZ

BOLIVIA

UYUNI

TUPIZA

SALTA

ARGENTINA

BELÉN

CHILECITO

SAN JUAN

**ZIEL**  
CÓRDOBA





**BIWAK:** Ein Das Camp am Ende jeder Etappe, in dem alle Teams und Teilnehmer ihre Serviceplätze aufbauen. Neben dem Medical Center und dem Media Center gibt es im Biwak auch ein großes Catering-Zelt, in dem sich alle Mitglieder der Dakar-Teams treffen. Eines der Biwaks ist Teil einer Marathon-Etappe. Dabei ist kein Service von außerhalb erlaubt, es ist lediglich möglich, dass sich noch im Rennen befindliche Teilnehmer gegenseitig helfen.

**BRIEFING:** Während der Rallye wird von den Organisatoren jeden Abend ein Briefing für die Fahrerteams abgehalten. Hier werden besondere Ereignisse des Tages angesprochen und Hinweise für die kommende Etappe gegeben.

**CHECKPOINT oder PASSAGE CONTROL:** An diesen Kontrollpunkten müssen sich die Teilnehmer einen Stempel auf der Zeitkarte abholen, um ihre Durchfahrt zu beweisen. Verpasst ein Teilnehmer diese Kontrollpunkte oder fehlt ein Stempel, erhält 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 Wertungsprüfung, die auf Zeit gefahren wird.

**FAST ASSISTENCE:** Da sich bei der Dakar während der Prüfungen nur Rennteilnehmer untereinander helfen dürfen, setzen viele Teams eine „Fast Assistance“ ein. Dies sind meistens Renn-Lkws, die in der Truck-Kategorie an den Start gehen und dem Teilnehmer bei einem Unfall oder technischen Problem umfangreiche Hilfestellung geben können. Der Truck hat Ersatzteile und Werkzeug an Bord.

**FESH FESH:** Spezielle Art von Sand, die besonders feinpulverig ist. In Argentinien wird sie „Guadal“ genannt.

**GPS:** Das GPS wird bei der Dakar als Kontrollsystem genutzt. Auf den Wertungsprüfungen können sich die Teilnehmer nur anhand des Roadbooks orientieren. Das GPS bestätigt nur die An- und Durchfahrt der Kontroll- und GPS-Wegpunkte.

**INTERCOM:** Gegensprechanlage für Fahrer und Beifahrer, über die 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.

**NEUTRALISATION:** Zeit, in der die Crews von der Rennleitung oder Sektion für eine bestimmte Dauer gestoppt werden, ohne dass die Zeit für die Klassifizierung zwischen zwei ausgewählten Sektionen angerechnet wird.

**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 Schutzplanen erlaubt.

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

**ROADBOOK:** Die Teilnehmer erhalten das Roadbook, wenn sie nach einer Etappe ins Biwak einfahren. Hier sind alle wichtigen Navigationsangaben notiert: Distanzen, gefährliche Passagen und spezielle Hinweise. Die Informationen werden anhand von Pfeilen und Symbolen dargestellt.

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

**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 einfacher und sicherer werden.

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







**SPEED ZONE:** Hier gilt für die Teilnehmer eine bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzung von 30, 50 oder 90 km/h. Diese Speed Zones wurden zum Schutz der Zuschauer und des durchfahrenen Terrains eingeführt.

**TRIPMASTER:** Ein elektronisches Messsystem im Cockpit, das den Co-Piloten unterstützen soll. Es misst die Gesamtdistanz und einzelne Etappendistanzen (zum Beispiel zwischen zwei Punkten im Roadbook) und kann vom Co-Piloten eingestellt werden.

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

**WEGPUNKT (WPT)/GPS-PUNKT:** Ein Wegpunkt ist ein durch die Organisatoren mit Längen- und Breitengrad festgelegter geographischer Punkt. Es gibt fünf verschiedene Arten von Wegpunkten: WPV – ein sichtbarer (visible) Wegpunkt, WPM – ein versteckter (hidden) Wegpunkt (das GPS führt die Teilnehmer in einen Radius von 800 Metern um diesen Punkt, bei 200 Metern Abstand gilt er als passiert), WPE – ein dunkler (eclipse) Wegpunkt (beim Start zu ausgesuchten Sektionen werden WPE verwendet; ein WPE gilt bei einer Durchfahrt im

Radius von maximal 200 Metern als passiert; liegt der WPE in einer DZ- oder FZ-Tempolimit-Zone beträgt der Radius maximal 90 Meter), WPS – ein Sicherheits-(Safety)-Wegpunkt (das GPS führt die Teilnehmer direkt in einen Radius von 800 Metern zu diesem Wegpunkt; die Fahrzeuge müssen ihn in maximal 90 Metern Abstand passieren), WPC- Kontroll-(Control)-Wegpunkt. Jeder Wegpunkt, der im Road Book aufgeführt ist, muss zwingend passiert werden.

**WERTUNGSPRÜFUNG:** Die Teilnehmer fahren diesen Teil einer Etappe gegen die Uhr. Die von Start bis ins Ziel der Wertungsprüfung benötigte Zeit wird für die Berechnung der Gesamtposition des Teilnehmers herangezogen.

**X-RAID:** Privat geführtes Motorsport-Team aus Trebur in Deutschland. Gewinner der Rallye Dakar 2012, 2013, 2014 und 2015 jeweils mit dem MINI ALL4 Racing. Neben der Dakar auch im FIA Cross Country World Cup am Start. Zehnmaliger World-Cup-Sieger. Teamchef ist Sven Quandt.

**ZEITKARTE:** Auf diesem Dokument werden die Start- und Zielzeit eingetragen. Zudem sammeln die Co-Piloten auf dieser Karte die nötigen Stempel an den Kontrollpunkten (CPs).





# 06/ MEDIENKONTAKT.

MINI Motorsport-Kommunikation

Matthias Schepke

Telefon: +49 (0)151 – 601 90450

E-Mail: [matthias.schepke@bmwgroup.com](mailto:matthias.schepke@bmwgroup.com)

Medien-Website: [www.press.bmwgroup.com/deutschland](http://www.press.bmwgroup.com/deutschland)

Facebook: [www.facebook.com/bmwgroupsports](https://www.facebook.com/bmwgroupsports)

