



MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY DAKAR 2019 PRESSE-INFORMATION

INHALT.

01/ MINI TRADITION IM MOTORSPORT

02/ MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY INSIDE TECHNIK-UPDATE TECHNISCHE DATEN

03/ DAS TEAM

INTERVIEW MIT X-RAID CEO SVEN QUANDT

INTERVIEW MIT CYRIL DESPRES

INTERVIEW MIT STÉPHANE PETERHANSEL

INTERVIEW MIT CARLOS SAINZ

FAHRER UND BEIFÄHRER

04/ INFORMATIONEN

ÜBERSICHTSKARTE ROUTE

BEGRIFFSVERZEICHNIS

05/ MEDIENKONTAKT





01/ MINI TRADITION IM MOTORSPORT.

1959 MINI 850



Wer hätte gedacht, dass ein von Alec Issigonis designedes, bescheidenes und erschwingliches Alltagsfahrzeug zu einer Rallye-Legende werden würde? Ein Mann tat genau das: John Cooper. Das Fachwissen, das der Automobilingenieur mit einer Leidenschaft für Motorsport in den Bereichen Rennwagen-Design und Morris-Motoren hatte, war für Issigonis unbezahlbar, als er den Mini entwarf. Doch dann ging Cooper noch einen Schritt weiter. Er stellte sich dieses kleine, wendige Automobil als Rallye-Fahrzeug vor. Mit der Unterstützung von George Harriman, dem Leiter der British Motor Corporation (BMC), machte sich Cooper daran, den Mini 850 zu einem Rallye-Fahrzeug umzubauen. Schon 1959 wurden Coopers Anstrengungen belohnt, als Pat Moss mit einem von Cooper aufgebauten Mini 850 bei der hart umkämpften Miglia National Rally den Sieg holte.

1964 MINI COOPER S



Nachdem Rauno Aaltonen (FIN) schon 1962 die Rallye Monte Carlo beinahe in einem Mini Cooper gewonnen hatte, feierte er dort 1963 in einem 1071cc Mini Cooper S den Klassensieg und den dritten Platz in der Gesamtwertung. Für die Rallye Monte Carlo 1964 stellte John Cooper einen noch stärkeren und höher bewerteten Mini Cooper S bereit.

1965 MINI COOPER S



1965 siegte der Mini erneut bei der Rallye Monte Carlo. Diesmal sicherte sich bei extremem Winterwetter der Finne Timo Mäkinen den Erfolg. Von über 230 gestarteten Fahrzeugen kamen nur 35 ins Ziel, drei davon waren Mini Cooper S!

1967 MINI COOPER S



Bei der Rallye Monte Carlo belegten drei Mini Cooper S die Plätze eins, zwei und drei. Doch die Feierlichkeiten dauerten nicht lange: Aufgrund eines technischen Regelverstoßes wurden alle drei Fahrzeuge disqualifiziert. 1967 gewann Mini die Rallye Monte Carlo jedoch "erneut", was die Enttäuschung des Vorjahres mehr als wettmachte.

2012-15

MINI ALL4 Racing



2012 kehrte MINI in die Langstrecken-Rallyes zurück und fand auf Anhieb wieder in die Gewinnerspur. Gemeinsam mit Motorsportpartner X-raid bestritt MINI Motorsport die Dakar Rallye 2012 – das ultimative Cross-Country Langstreckenrennen. Zum Einsatz kam der MINI ALL4 Racing, ein Rallye-Fahrzeug, das auf dem John Cooper Works Countryman aus dem Jahr 2012 basierte. Acht MINI ALL4 Racing erreichten die Ziellinie, fünf von ihnen kamen sogar unter die ersten Zehn. Der Sieg ging an Stéphane Peterhansel (FRA) / Jean-Paul Cottret (FRA) in einem MINI ALL4 Racing! Diesen Dakar-Triumph wiederholte MINI 2013, 2014 und 2015 und war im FIA Cross-Country Rally World Cup genauso erfolgreich.

2017

MINI JCW Rally



2017 ging ein neuer MINI Rennwagen bei der Dakar an den Start: der MINI John Cooper Works Rally. Das Potenzial des MINI JCW Rally wurde deutlich, als Orlando Terranova (ARG) / Andreas Schulz (GER) Platz sechs der Gesamtwertung belegten. 2019 werden bei der Dakar fünf MINI JCW Rally an den Start gehen.

2018

MINI JCW Buggy



2018 ging noch ein weiteres MINI Rallye Fahrzeug an den Start: der MINI John Cooper Works Buggy. Der Buggy ist ein von MINI Motorsport Partner X-raid entwickeltes Rennfahrzeug, das an der Seite der vierradgetriebenen MINI John Cooper Works Rally an den Start geht. Drei der neuesten Ausbaustufen des MINI JCW Buggy werden 2019 an der Dakar teilnehmen.

Das sollten Sie nicht verpassen!



JOHN COOPER
WORKS





02/ MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY INSIDE.

Die Dakar 2018 markierte eine große Veränderung für MINI Motorsport und den Motorsport Partner X-raid, als der von X-raid entwickelte und gefertigte MINI John Cooper Works Buggy als neues Dakar-Fahrzeug vorgestellt wurde. Abgesehen von den offensichtlichen Änderungen im Karosserie-Design war der größte Schritt der Wechsel vom Allradantrieb, mit dem X-raid vier Dakar-Siege, viele weitere Erfolge in Langstrecken-Rallyes und fünf Titel in der FIA Cross Country Rally World Cup Championship gefeiert hatte, zum Heckantrieb.

Die Dakar 2018 zeigte wie zuverlässig der neue MINI JCW Buggy war. Während der 18 Wettbewerbstage in einigen der für Mensch und Maschine schwierigsten Umgebungen trat nicht ein einziges größeres technisches Problem auf. Aber X-raid und MINI Motorsport ruhen sich darauf nicht aus: Der MINI JCW Buggy kehrte als Bestandteil seines Entwicklungsprogramms sehr schnell wieder auf die Testpisten zurück.

Der aktuelle MINI JCW Buggy vertraut wieder auf den von der BMW Group gelieferten und schon bei der Dakar 2018 genutzten Sechszylinder-Dieselmotor, allerdings ist das Turbo-System komplett neu. Der vorherige MINI JCW Buggy nutzte den TwinPower Turbo (mit zwei Turboladern), die Version für die Dakar 2019 verfügt dagegen über das neueste Diesel-Turbosystem von BMW, das einen einzelnen Turbolader mit variabler Einlassgeometrie beinhaltet.

Zur Anpassung an das neue Turbosystem musste das Timing des Dieseleinspritzsystems überarbeitet werden, Abgasanlagen-Hersteller Akrapovič musste die Wettbewerbs-Abgasanlage neu gestalten. Die Kühler erhielten ein neues Layout und sind jetzt luftgekühlt statt zuvor wassergekühlt. Das Lufteinlasssystem und die Turbo-Aktuatoren (elektrisch) wurden ebenfalls angepasst.



Eine weitere wichtige Änderung betrifft den Restriktor im Lufteinlass. Für die Dakar 2019 wurde eine Vergrößerung des Durchmessers um einen Millimeter erlaubt, von 38 auf jetzt 39 Millimeter. Zusammen mit dem neuen Turbosystem stieg die Leistung leicht an und ermöglicht eine geringfügig höhere Spitzengeschwindigkeit.

Die bemerkenswertesten Änderungen gab es aber beim Fahrwerk, insbesondere bei der Aufhängung und der Lenkung. Diese Änderungen beruhen auf dem Input der drei neuen Fahrer (Cyril Despres, Stéphane Peterhansel und Carlos Sainz), die im X-raid MINI JCW Team die Dakar 2019 bestreiten. Alle drei Piloten hatten den MINI JCW Buggy bei Testfahrten im Rahmen der fortlaufenden Weiterentwicklung auf Herz und Nieren getestet.

„Eine der Erkenntnisse, die wir aus der Dakar 2018 gezogen haben“, erklärt Sven Quandt von X-raid, „war, dass unser Auto aufgrund seiner Abstimmung nicht das schnellste war. Carlos Sainz fuhr dann an zwei Tagen im Mai 2018 zum ersten Mal unseren Buggy, und innerhalb dieser beiden Tage entwickelte er bereits eine Abstimmung, mit der er auf der gleichen Strecke eine ganze Sekunde schneller fahren konnte. Wir wissen jetzt, dass der MINI JCW Buggy schon eine Dakar mit einer ordentlichen Fahrwerksabstimmung absolviert hat, das Ergebnis mit einem so erfahrenen Piloten wie Carlos aber noch ganz anders hätte sein können. Die Arbeit mit Carlos ist einfach wunderbar. In den letzten acht Monaten hat er viele kleine Änderungen vorgenommen – keine teuren Dinge – und damit das Fahrzeug rennfertig gemacht. Er probierte erst diese Federn, dann jene Federn, immer und immer wieder. Und in der ganzen Zeit gab er ein perfektes Feedback. Jetzt sind wir in einer Position, dass wir eine passende Abstimmung für die Dakar haben, die auch zuverlässig ist. Wir freuen uns wirklich auf die Dakar 2019.“





Technische Daten MINI JCW Buggy Dakar 2019

MOTOR

Typ: BMW Group
Reihensechszylinder,
Turboaufladung,
Trockensumpfschmierung
Hubraum: 2.993 ccm
Kraftstoff: Diesel
Getriebe: Xtrac
sequenzielles Sechsgang-
Getriebe mit integriertem
Differenzial
Kupplung: AP Racing
Kupplung
Antrieb: Hinterradantrieb
(4x2)

PERFORMANCE

Leistung / Drehmoment
(Nm): 350 PS bei 3.500
U/min / 770 Nm bei 2.150
U/min
Restriktor-Durchmesser:
39 mm
Höchstgeschwindigkeit:
190 km/h

BREMSEN

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

ABMESSUNGEN

Länge: 4.332 mm
Breite: 2.200 mm
Höhe: 1.935 mm
Radstand: 3.100 mm
Spurweite: 1.855 mm
Gewicht (leer): 1.675 kg
Tankinhalt: (ca.) 325 l
Reifen: BF Goodrich
37x12.5 R17

KAROSSERIE

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

DETAILS

- Einteiliges Karbon-
Cockpit.
- Recaro Motorsport-
Sitze mit Sechspunkt-
Gurtsystem.
- HANS (Head-and-
Neck-Support)
Sicherheitssystem.
- Zwei Ersatzräder.



03/ DAS TEAM.



03/ DAS TEAM.

Interview mit X-raid CEO Sven Quandt

X-raid ist ein deutsches Unternehmen, dass sich auf den Langstrecken-Rallyesport und dabei vorrangig auf das Design, den Aufbau und den Einsatz von konkurrenz- und siegfähigen Rennfahrzeugen spezialisiert hat. X-raid ist außerdem der Motorsport Partner von MINI Motorsport. Diese langjährige Zusammenarbeit hat bereits vier Gesamtsiege bei der Rallye Dakar (2012-2015) und fünf Titel in der FIA Cross Country World Cup Championship hervorgebracht. X-raid CEO Sven Quandt ist ein früherer Weltklasse-Rallyefahrer und erfahrener Dakar-Teilnehmer – und Kopf eines der führenden und erfolgreichsten Teams unserer Zeit bei Langstrecken- und Offroad-Rallyes.

Es wird der zweite Dakar-Einsatz für den MINI JCW Buggy. Hat X-raid aus der Dakar 2018 etwas gelernt – und wenn ja, was?

Wir hatten ein sehr zuverlässiges Auto mit nur einem kleinen technischen Problem, das zu der Zeit leicht zu lösen war. Wir waren nicht schnell genug, aber wir haben die nötigen Änderungen vorgenommen, und ich denke, dass wir jetzt ein ausgezeichnetes Auto haben. Was mich im letzten Jahr überrascht hat, war, dass das Auto jeden Tag wie ein Uhrwerk lief, es sei denn, der Fahrer hat einen Fehler gemacht.

Für 2019 haben Sie jetzt ein Dream Team aus Peterhansel, Sainz und Despres im Einsatz. Was sagen sie bislang über den MINI JCW Buggy?

Unglaublich! Die Jungs sind sehr, sehr zufrieden mit ihren Autos. Schon nach ein paar Testkilometern auf sehr schwierigen Strecken betonten sie, dass ein anderes Auto wahrscheinlich schon nach einem Drittel der von uns absolvierten Kilometer gestreikt hätte. Zuverlässigkeit ist der Schlüssel, und wir verschieben die Grenzen des Möglichen immer weiter. Ich sage nicht, dass unser Auto nicht kaputt geht, aber wir werden weiter fahren als andere Autos. Wir haben dadurch vielleicht mehr Gewicht als die meisten anderen, aber das gibt uns auch ein größeres Sicherheitspolster, wenn mal ein großer Fehler passiert.

Da die Dakar 2019 zu rund 70 Prozent aus Wüstenpassagen besteht, hat der Buggy dadurch einen Vorteil gegenüber den Allradlern?

Solange ein Buggy nicht im Sand stecken bleibt, ist er großartig. Ich bin sicher, dass wir das, was wir vielleicht auf jemanden wie Nasser (Al-Attayah) in einem Allradler auf den Rallye-ähnlichen Passagen verlieren, in den Offroad-Etappen wieder zurückgewinnen werden.

Gibt es größere Unterschiede zwischen den drei Autos als Zugeständnis an die unterschiedlichen Fahrstile der drei Piloten?

Nein! Jeder hat ein leicht angepasstes Setup, aber der Rest ist identisch. Es gibt kleine Unterschiede in der Federabstimmung nach den Wünschen der Fahrer, aber die sind sehr gering.

Nachdem Sie in weniger als zwei Jahren den Buggy entwickelt, gebaut, im Rennen eingesetzt und überarbeitet haben und jetzt echte Rallye-„Legenden“ am Steuer sitzen werden: Ist der Sieg möglich?

Das hoffen wir natürlich. Ansonsten würden wir nicht mir drei Buggys antreten. Ich denke, die Jungs sind von einem Sieg noch mehr überzeugt als ich, aber das ist gut so. Sie alle sagen, dass der MINI JCW Buggy leichter zu fahren ist als ihr letztes Fahrzeug. Unser Auto ist ganz anders, als sie gedacht hatten. Unser Buggy ist schwerer, aber sie können mit ihm schneller und länger fahren, weil er bei gleichem Resultat weniger Einsatz erfordert.

Welche Weiterentwicklungen hat es seit der Dakar 2018 gegeben?

Die Weiterentwicklung ist in allen Bereichen vorangetrieben worden. Carlos Sainz ist früh im Jahr 2018 zum ersten Mal mit dem Auto gefahren, und das hat uns dabei geholfen, Änderungen vorzunehmen, die das Auto sofort besser gemacht haben. Es waren nur kleine Änderungen, die einige Bauteile und die Basis-Abstimmung betroffen haben, aber sie tragen mit Sicherheit dazu bei, dass der Buggy noch wettbewerbsfähiger wird. Die Testarbeit ging seitdem weiter. Und wie gesagt: Die Zuverlässigkeit war dabei nie ein Problem.

In der Formel 1 werden viele neue Technologien eingesetzt, um zu gewinnen. Ist das im Offroad-Rallyesport auch so oder geht es da eher nach dem Prinzip: „Besser das Übel, das man schon kennt“?

Wir nutzen für all unsere Autos neue Technologien. Als Beispiel kann ich die Frontpartie des Buggy nennen, bei der wir ein Aerodynamik-Paket einsetzen, das man auch an einem Rundstrecken-Rennwagen finden könnte. Der positive Effekt ist größer als wir es für möglich gehalten hätten.

Sie sind ja der „Boss“, und alle Dakar-Fahrzeuge müssen auch eine Straßenzulassung haben. Ganz ehrlich, sind Sie zu Hause schon einmal mit einem MINI JCW Buggy unterwegs gewesen?

Nein! Ich bin ihn schon mal offroad gefahren, wenn gerade einmal kein Fahrer da war und eines der Autos bewegt werden musste, aber noch nie zu Hause. Das heißt nicht, dass man es nicht machen könnte. All unsere Fahrzeuge sind für den normalen Verkehr zugelassen, weil es in Deutschland eine spezielle Genehmigung gibt, die das ermöglicht, aber man fährt damit nicht mal eben zum Shoppen. Beim Testen ist es in Ordnung.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Cyril Despres

Wie schwer ist Ihnen der Umstieg von Motorrädern auf Autos gefallen?

Es ist sehr einfach, vom Motorrad in ein Auto zu steigen, wenn man einfach nur zum Spaß fahren möchte. Aber nicht so leicht, von Beginn an schnell zu fahren. Mit dem Auto so schnell zu sein wie vorher auf dem Motorrad, hat eine Zeit gedauert. Denn für mich sind es für die Hände, Beine und Füße zwei völlig verschiedene Sportarten!

Warum dann der Umstieg ins Auto, wenn Sie auf zwei Rädern erfolgreicher sein könnten?

Wegen der Herausforderung, ganz einfach. Ich habe die Zeit auf dem Motorrad genossen, den Blick ins weitläufige Gelände. Das Panorama ist fantastisch, wenn man ganz alleine unterwegs ist. Aber dann dachte ich, dass ich das auch im Auto erleben könnte. Das habe ich dann probiert, und jetzt fahre ich bei der Dakar 2019 einen MINI John Cooper Works Buggy.

Die Umgewöhnung war also nicht leicht?

Ich würde sagen, dass die ersten zwei-, dreitausend Kilometer echt hart waren. Auf dem Motorrad würde ich erst die geforderte Richtung sehen und dann schauen, welchen Weg ich dorthin nehmen würde. Aber im Auto habe ich eine Stimme in meinem Helm, die mir sagt, welche Richtung ich nehmen soll. Manchmal verstand ich nicht, was mir gesagt wurde, und schaute dann selbst auf das Roadbook meines Beifahrers! Das war ein bisschen beängstigend für ihn ... und für mich auch. Einmal erwischten wir eine große Welle, als ich das machte. Das war der Punkt, an dem ich entschied, dass er dann seine Ansagen wiederholen muss. Jetzt funktioniert es, weil ich ihm nicht mehr über die Schulter schaue.

Wann hatten Sie den ersten Kontakt mit dem MINI JCW Buggy?

Meine ersten Erfahrungen habe ich bei Testfahrten in Marokko gesammelt. Mein erstes Rennen im Buggy war ebenfalls in Marokko, beim letzten Vorbereitungs-Einsatz für die Dakar. Bei den ersten Fahrten habe ich mich gleich heimisch gefühlt, denn ich war vom Motorrad in einen Buggy umgestiegen, und jetzt halt in den MINI JCW Buggy. Meine erste Fahrt war eigentlich ganz einfach, mich hat nichts überrascht. Die Zeit lief beim Test aber gegen mich. X-raid hat viel Erfahrung bei Langstrecken-Rallyes, und die haben sie genutzt, um aus dem Buggy ein gutes Auto zu machen.

Sie kennen inzwischen die Route der Dakar durch Peru. Kommt sie Ihnen und dem MINI JCW Buggy entgegen?

Die anderen Jungs mögen es gerne technisch – Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und ein paar andere. Denn sie sind schon seit Jahren professionelle Rennfahrer. All die technischen Passagen haben sie schon in der WRC erlebt, für mich ist das aber nicht so einfach, weil ich erst noch viele Kilometer abspulen muss, um dieses Terrain zu verstehen. Zum Glück gibt es in Peru viel Sand und ziemlich viel freies Gelände. Ich habe hart gearbeitet, um damit zurechtzukommen.

Haben Sie einen Glücksbringer oder etwas Vergleichbares?

Ich habe etwas, aber das ist nicht wirklich ein Glücksbringer. Sondern einen Jungen namens Mike Horn, ein bekannter Abenteurer und Entdecker. Ich habe ihn auf einer Party getroffen und wir sind ins Gespräch gekommen. Auf dem Tisch, an dem wir uns unterhielten, standen Nüsse. Wir haben sie geknackt und gegessen. Und er hat mir dann ein paar dieser Nüsse als Andenken an unser Treffen mitgegeben. Diese habe ich seitdem immer im Rucksack, wenn ich zu Rallyes gehe. Ich fahre niemals ohne sie.

Was ist für Sie das wichtigste Teil im MINI John Cooper Works Buggy?

Ha, ha! Das ist der Wille zu gewinnen! Natürlich fährt man morgens mit dem Auto los, um zu gewinnen. Später am Tag hofft man dann darauf, dass die Zuverlässigkeit auch stimmt. Also im Ernst: Zuverlässigkeit ist das wichtigste.

Wie haben Sie die letzten Tage vor dem Flug nach Peru zur Dakar verbracht?

Mit viel Fitness-Training. Heute Morgen musste ich aber meine Kinder zur Schule bringen, weil es zum ersten Mal in diesem Winter geschneit hat. Das war perfekt, um die Fahrzeugbeherrschung zu testen, und wir haben ein paar Donuts gedreht. Danach bin ich zum Skifahren gegangen, denn das ist ein wichtiger Bestandteil meines Trainingsprogramms.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Stéphane Peterhansel

Was halten Sie bis jetzt vom MINI John Cooper Works Buggy?

Nach dem ersten Test war ich wirklich beeindruckt, besonders von der Performance des überarbeiteten Motors. Er hat echt viel Power und Drehmoment. Auch bei der Aufhängung ist ein großer Schritt gemacht worden. Er ist schnell! Eines ist für uns aber ganz wichtig: Wir brauchen ein Auto, das einfach zu fahren ist, denn wenn man die Strecke nicht genau kennt, muss man beim Fahren improvisieren. Wir haben so ein Auto.

Welche Qualitäten sind nötig, um ein Sieger-Fahrzeug zu bauen?

Zuerst einmal darf man nie nachlassen, wenn man die Dakar gewinnen will! Für mich ist der wichtigste Punkt die Zuverlässigkeit des Autos über einen so langen Zeitraum. Man braucht ein sehr standfestes Auto, das keine technischen Probleme hat. Für eine gute Performance in der Wüste sind zwei Dinge nötig: eine gute Aufhängung und ein guter Motor.

Sie waren bei der Dakar bereits mit MINI Motorsport und Motorsport Partner X-raid erfolgreich. Wie ist es, zurück in der MINI Familie zu sein?

Es ist ein gutes Gefühl, wieder zurück zu sein. Wir haben gemeinsam die Siege 2012 und 2013 gefeiert. Daher weiß ich, dass es ein sehr positives Team ist und mir alle Möglichkeiten geben wird, wieder zu gewinnen. Denn ich starte mit dem besten Auto.

Die Dakar 2019 wird hauptsächlich Wüstenbedingungen und ein paar Rallye-Etappen beinhalten. Wo wird sich der MINI JCW Buggy auszeichnen können?

Normalerweise sind Buggys bei offenen Wüsten-Etappen immer schneller. Das wird auch auf den MINI JCW Buggy zutreffen, denn er hat einen guten Top-Speed und ist stark beim Überqueren von Dünen. Rallye-ähnliche Pisten sind dagegen nicht das beste Areal für einen Buggy. Die Wüste wird hoffentlich gut für uns sein. Aber man darf sich da auch nie zu sicher sein, denn der Sand verzeiht nichts.

Langstrecken-Rallyes sind eine hohe Belastung für den Körper. Wie bereiten Sie sich darauf vor?

Um für schwierige Bedingungen in Form zu sein, treibe ich viel Sport, insbesondere Radfahren. Ich verbringe viel Zeit mit dem Rad auf der Straße, aber auch beim Mountainbiken. Das sind meine hauptsächlichen Sportarten, aber zu meinem Programm gehören auch Laufen, Wandern und Langlauf. Mir macht alles Spaß.

Gab es bei früheren Dakar-Veranstaltungen schon einmal Verletzungen?

Einige ... die meisten aber noch aus der Zeit auf dem Motorrad, bevor ich ins Auto umgestiegen bin. Seit ich aufgehört habe, Motorrad zu fahren, ist mein Körper in einer guten Verfassung.

Mit insgesamt 13 Dakar-Siegen kennt man Sie als Mr. Dakar. Welchen Rat würden Sie einem Dakar-Debütanten geben?

Bei der ersten Dakar-Teilnahme wird sich alles ein bisschen verrückt anfühlen, denn das ist es wirklich! Ich würde außerdem sagen, dass es ein gutes Ziel ist, das Ziel zu erreichen, denn das ist an sich schon ein gutes Ergebnis. Das schafft man, wenn man sich immer auf die Etappe des nächsten Tages konzentriert und nicht darauf, wo man an diesem Tag gelandet ist. Wenn man immer nur auf seine Platzierung schaut, wird man immer mehr Gas geben, um sich zu verbessern, und dann ganz sicher irgendwann einen Crash haben.

Frühere Dakar-Veranstaltungen sind nicht immer nach Plan verlaufen ...

In diesem Jahr wird die Dakar ein bisschen kürzer sein, aber ich glaube, für alle Beteiligten noch intensiver. Es könnte sein, dass die Dakar 2019 die bislang schwerste überhaupt sein wird. Denn wir bleiben diesmal in Peru, und da gibt es viele Dünen. Im Sand wird die Navigation ganz sicher intensiver und schwieriger sein, weil es überall gleich aussieht. Eine große Düne sieht aus wie die nächste große Düne. Es ist leicht, sich darin zu verlieren und festzufahren.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Carlos Sainz

Es wird Ihre erste Dakar mit dem MINI John Cooper Works Buggy. Wie umfangreich war das Testprogramm?

Der erste Kontakt mit dem Auto war im Mai und Juni, dem haben wir dann noch einige weitere Tests in Afrika folgen lassen. Der größte Testeinsatz war dann der Start bei der Rallye du Maroc.

Wie haben die Tests die Entwicklung des Buggy für die Dakar beeinflusst?

Nun, ich glaube, das war alles sehr positiv. Wir sind gut vorangekommen. Viele Gespräche mit dem Team haben dabei geholfen, einige Bereiche mit kleinen Veränderungen zu verbessern. Im Vergleich zum letztjährigen Auto ist das aktuelle bei Aufhängung, Balance, Bremsen und Gewicht ganz anders. Sicher hat man immer das Gefühl, dass man mehr tun kann, aber in der Zeit, die uns zur Verfügung stand, haben wir gute Fortschritte gemacht.

Für Sie ist es nicht nur ein neues Auto, Sie Arbeiten bei X-raid auch mit einem neuen Team.

Neues Auto, neues Team, neue Gesichter ... aber ich habe mich vom ersten Tag an schon sehr wohl gefühlt. Es war vom Beginn der Tests an alles sehr einfach, und alle kommen gut miteinander aus. Dazu gehören auch meine Teamkollegen, weil wir in den vergangenen Jahren schon zusammengearbeitet haben. Natürlich ist es ein neues Auto, daher ist die Zuverlässigkeit etwas, das wir beim Fahren im Blick behalten und daher zunächst ein bisschen vorsichtig sein werden.

Was ist das Geheimnis, um bei der Dakar Erfolg zu haben: Performance, Chassis, der Beifahrer – oder etwas anderes?

Ich denke, es ist eine Mischung aus allem, ein kleines Stück hiervon, ein kleines Stück davon. Man muss im Rennen schnell sein, braucht aber zur gleichen Zeit auch die Zuverlässigkeit. Du kannst die Rallye mit einer oder zwei Stunden Vorsprung anführen, aber ein einziges Problem kann dazu führen, alles zu verlieren. Man braucht Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, einen guten Beifahrer und ein gutes Team, das nach jeder Etappe auf dich wartet. Hilfreich ist auch die richtige Einstellung. Man kann es sich nicht leisten, verrückt zu werden, wenn nicht alles genau so läuft, wie man will. Geduld ist wohl eines der größten Geheimnisse, aber die ist nicht immer vorhanden, wenn es nötig wäre.

Sandige Wüstenpassagen werden die Dakar 2019 sehr prägen. Ist das ein Untergrund, den Sie mögen?

Ich komme ja aus dem klassischen Rallyesport, daher fühle ich mich wohler auf normalen Straßen oder Wegen. Trotzdem habe ich die Dakar im letzten Jahr gewonnen. Daher glaube ich, dass ich jetzt offener für jede mögliche Situation bin und mir keine Sorgen über Sand, Dünen und die Steppe machen muss.

Warum sind Sie nach vielen Jahren in der WRC in den Offroad-Rallyesport umgestiegen?

Nach 2004/2005 hatte ich entschieden zurückzutreten. Dann dachte ich aber, warum sollte ich nicht mal diese Disziplin ausprobieren? Ich wusste nicht, ob es mir gefallen würde oder nicht. Aber inzwischen kann ich sagen, dass mir Langstrecken-Rallyes gefallen. Es ist eine Herausforderung, und ohne Herausforderungen ist das Leben langweilig. Bei der Dakar ist die Herausforderung einer der wichtigsten Faktoren, sowohl physisch als auch beim Durchhaltevermögen. Wenn man sich noch immer konkurrenzfähig fühlt und gewinnen kann, ist diese Herausforderung immer da. Also warum sollte man aufhören, wenn man noch Spaß daran hat? Ich bin immer noch motiviert zu gewinnen.

Was würden Sie machen, wenn Sie nicht auf höchstem Niveau Langstrecken-Rallyes fahren würden?

Wie ich schon sagte, Herausforderungen sind Teil meines Lebens. Ich bin kein Mensch, der morgens aufwacht und dann nichts tut. Ich habe zu Hause ein Geschäft, und auch die Dakar spielt eine große Rolle in meinem Leben. Es gibt immer etwas zu tun.

Sie haben viele Fans, und die freuen sich, dass Sie immer noch fahren. Aber was sagt Ihr Körper dazu, dass Sie weiterhin im Rallyeauto sitzen?

Na ja, manchmal schmerzt es schon ein bisschen, aber nur in der Erinnerung meines Körpers. Das ist kein Problem.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Lucas Cruz –
Beifahrer X-raid MINI JCW Team

Was waren Ihre ersten Gedanken, als die Route veröffentlicht wurde?

Für mich ist es dieses Jahr etwas anders im Hinblick auf die Strategie und auch auf die Strecke. Es ist eine andere Dakar als in früheren Jahren, denn sie ist kürzer und besteht zu 85 Prozent aus Dünen und Sand. Ich bin nicht sicher, ob die Organisatoren eher eine schnelle oder eine langsame Rallye erwarten – aus meiner Sicht wird es wohl eher eine langsame. Was die Navigation angeht: Ich weiß nicht, ob es kompliziert wird oder nicht. In Peru gibt es viele archäologisch geprägte Gebiete, sodass wir überall in der betreffenden Region entlang fahren könnten. Es ist wirklich schwer zu beurteilen, was wir zu erwarten haben.

Das Klima in Peru kann herausfordernd sein. Bereitet Ihnen das Sorgen?

Momentan nicht. Aktuell herrscht in Peru gutes Wetter, denn es ist nicht so heiß. Einige der Routen liegen in Meeresnähe, entsprechend angenehm dürften die Temperaturen tagsüber sein. Das Problem wird die Luftfeuchtigkeit in den Dünen sein. Wenn man in den Dünen stecken bleibt, kann es Probleme geben, denn wenn man das Auto befreien muss, können die Temperaturen unter diesen Bedingungen um 10 bis 20 Grad ansteigen. Das könnte schwierig werden.

Die Fahrer sagen, die Dakar sei die ultimative Herausforderung. Hat die Dakar die gleiche Strahlkraft auf die Beifahrer?

Ja, das würde ich schon sagen, weil sie komplizierter ist. Wenn man zum Beispiel mitten auf einer freien Straße fährt, ist es einfacher, zu navigieren – die Augen sind mehr auf die Instrumente und auch auf das Roadbook gerichtet. In den Dünen ist das schwieriger. In den Dünen geht es auf und ab, die Sonneneinstrahlung ist sehr vertikal, die Farben des Terrains wechseln ständig, sodass alles irgendwie gleich aussieht. So ist es schwierig zu verstehen, was vor einem liegt. Um richtig zu analysieren, wo es flach ist und wo nicht, muss man viel

mehr seinen Augen vertrauen. Dadurch, dass es sehr viel bergauf und bergab geht, ist es ebenfalls sehr schwierig, die Distanz richtig zu analysieren. Es gibt viele Dünen.

Was macht ein Beifahrer während der Marathon-Etappe, wenn die Crew das Fahrzeug auch selbst warten muss?

Alles! Man muss ein Auge auf den Fahrer haben, denn das ist eine sehr lange Etappe, und man muss dafür sorgen, dass das Fahrzeug in einem guten Zustand bleibt. Nebenbei bereitet man das Roadbook für den nächsten Tag vor und überlegt sich, was man für die anstehende Etappe sonst noch benötigt – beispielsweise die richtigen Getränke. Und natürlich muss man auch Arbeiten am Auto erledigen. Für einen Beifahrer ist es schwierig, weil der Fahrer mit Journalisten spricht, telefoniert oder andere Dinge erledigen muss! Es gibt mehr als eine Tasche mit Werkzeug im Auto, sodass man zu zweit gleichzeitig am Auto arbeiten kann – was jedoch nur manchmal der Fall ist! Die Marathon-Etappe ist ein wirklich langer Tag. Zuerst fährt man, dann muss man das Auto überprüfen und dann warten. Reparaturen am Auto können für zusätzlichen Stress sorgen. Für den Beifahrer bedeutet ein Marathon zwei Jobs an einem Tag.

Beeinflusst die Tatsache, dass Sie mit einem neuen Fahrzeug fahren, die Art und Weise, wie Sie und Carlos zusammenarbeiten?

Natürlich ist es ein neues Team und ein neues Auto. Allerdings bringt das Fahrzeug nicht so viele Unterschiede für uns mit – denn die Steuerung ist für alle Fahrer ähnlich. In einem neuen Team zu sein, bedeutet aber, dass ich die Philosophie und die Strategie für das Rennen verstehen muss. Sven Quandt in der Führung bringt in diesem Bereich sehr viel Erfahrung mit. Es geht aber nicht nur darum, um den Sieg mitzufahren, sondern auch darum, einen Plan für den Sieg zu haben. Mit einem privaten Team müssen wir unser Rennen ein wenig mehr aus dem Hintergrund heraus planen, zum Beispiel werden drei Techniker am Auto arbeiten. In einem Werksteam arbeiten oftmals fünf Personen am Auto.



Ein Fahrer hat das Lenkrad, um seinen Körper abzustützen, während ein Beifahrer ein Roadbook zum Lesen und eine Navigationssteuerung hat. Beeinflusst dies nicht Ihren Körper?

Der wichtigste Teil im Körper der Crew ist der Kopf. Wir müssen schnell gemeinsam Entscheidungen treffen und sie müssen die richtigen sein. Wie Sie sich vorstellen können, kann es im Auto auch mal zu Spannungen kommen. Es gibt ein Spiel, bei dem man schnell farbige Lichter in der Reihenfolge berühren muss, in der sie erscheinen. Dies ist gut, um im Kopf fit zu bleiben und ein gutes Koordinationstraining, um sowohl das Roadbook als auch die Kontrollanzeigen im Auge zu behalten. Gleichzeitig hilft diese Software auch, um einen Panoramablick zu entwickeln – also einen größeren Sichtwinkel zu bekommen, ohne dabei den Kopf zu bewegen. Dadurch erhält man mehr visuelle Informationen, während man nach vorn fokussiert ist. So hat man die Kontrolle über zwei Situationen – wie zum Beispiel ein Pilot eines Kampfflugzeuges.

Warum sind Sie Beifahrer?

Ich habe eher als „Gelegenheits“-Beifahrer begonnen. Ich habe immer eher auf dem Beifahrersitz gesessen und war nie der Fahrer. Ich bin davon besessen, meine Leistung als Beifahrer immer weiter zu verbessern. Es gibt keine Schule für Beifahrer, in der man eine Lektion nach der anderen lernt. Ich will ständig weiter lernen und mich als Beifahrer verbessern. Das oberste Ziel ist immer, die benötigte Zeit zu reduzieren. Mehr Zeit zu brauchen bedeutet, dass man nicht gewinnt. Benötigte Zeit zu verringern, bedeutet zu gewinnen. Vor allem bei der Dakar ist die Zeit der Schlüssel. Weniger Zeit in der Dusche bedeutet, dass ich mehr Zeit für die Organisation des nächsten Tages habe. Meiner Meinung nach analysiert ein guter Beifahrer alles, um Zeit zu sparen. Ein guter Beifahrer ist genau das. Er ist kein Fahrer, er ist nicht die Person, die Fernsehinterviews gibt, sondern er konzentriert sich nur darauf, das zu tun, wozu er da ist.

X-raid MINI John Cooper Works Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Buggy

FAHRER: Carlos Sainz, 12.04.1962, Madrid/ES



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 1. Platz Rallye Dakar	1998: 2. Platz WRC
2011: 3. Platz Rallye Dakar	1997: 3. Platz WRC Race of Champions, Champion of Champions
2010: 1. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally	1996: 3. Platz WRC
2009: 1. Platz Silk Way Rally 1. Platz Rally dos Sertões	1995: 2. Platz WRC
2008: 1. Platz Central European Rally	1994: 2. Platz WRC
2007: 9. Platz Rallye Dakar 1. Platz FIA Cross Country Rally World Cup	1992: Rallye-Weltmeister (WRC)
2006: 11. Platz Rallye Dakar	1991: 2. Platz WRC
2003: 3. Platz WRC	1990: Rallye-Weltmeister (WRC) Asia-Pacific Rally Champion
2002: 3. Platz WRC	1989: 8. Platz WRC
2000: 3. Platz WRC	1988: 11. Platz WRC Spanischer Rallyemeister
1999: 5. Platz WRC	1987: 35. Platz WRC Spanischer Rallyemeister

BEIFÄHRER: Lucas Cruz, 26.12.1974, Barcelona/ES



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 1. Platz Rallye Dakar	2009: 10. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally 1. Platz Rally dos Sertões
2014: 3. Platz Rallye Dakar	2007: 13. Platz Rallye Dakar
2011: 3. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally	2006: Rallye Dakar (Truck)
2010: 1. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally	2001: Rallye Dakar

X-raid MINI John Cooper Works Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Buggy

FAHRER: Stéphane Peterhansel, 06.08.1965, Échenoz-la-Méline/FR



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2004: 1. Platz Rallye Dakar	2003: 3. Platz Rallye Dakar 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2018: 4. Platz Rallye Dakar	2002: 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2017: 1. Platz Rallye Dakar	2001: 12. Platz Rallye Dakar
2016: 1. Platz Rallye Dakar	2000: 2. Platz Rallye Dakar
2015: 11. Platz Rallye Dakar 1. Platz China Silk Road Rally	1999: 7. Platz Rallye Dakar
2013: 1. Platz Rallye Dakar	1998: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2012: 1. Platz Rallye Dakar	1997: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2011: 4. Platz Rallye Dakar 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge	1995: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2010: 4. Platz Rallye Dakar	1993: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2007: 1. Platz Rallye Dakar 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge	1992: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2006: 4. Platz Rallye Dakar	1991: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2005: 1. Platz Rallye Dakar	

BEIFÄHRER: David Castera, 18.11.1970, Bordeaux/FR



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 13. Platz Rallye Dakar	1997: 3. Platz Rallye Dakar (Motorrad) 2. Platz Gilles Lalay Classic (Motorrad)
2017: 3. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally	1996: 11. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2016: 7. Platz Rallye Dakar 1. Platz Silk Way Rally	1994: 8. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2001: 1. Platz Gilles Lalay Classic (Motorrad) 9. Platz Enduro du Touquet (Motorrad)	1993: Junioren-Weltmeister Enduro Teams (Motorrad)
2000: 10. Platz Enduro du Touquet (Motorrad)	1992: Französischer Enduro-Champion (Motorrad)
1999: 2. Platz Gilles Lalay Classic (Motorrad)	

X-raid MINI John Cooper Works Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Buggy

FAHRER: Cyril Despres, 24.01.1974, Nemours/FR



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2009: 1. Platz Tunisia Rally (Motorrad)	2009: 1. Platz Tunisia Rally (Motorrad)
2018: 31. Platz Rallye Dakar	1. Platz Pharaons Rally (Motorrad)
3. Platz Rally du Maroc	2. Platz Brazil Rally (Motorrad)
2017: 3. Platz Rallye Dakar	2007: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
1. Platz Silk Way Rally	2. Platz Brazil Rally (Motorrad)
2016: 7. Platz Rallye Dakar	2006: 1. Platz Brazil Rally (Motorrad)
1. Platz Silk Way Rally	2005: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2015: 34. Platz Rallye Dakar	1. Platz Tunisia Rally (Motorrad)
2. Platz China Silk Road Rally	1. Platz Orient Rally (Motorrad)
2014: 4. Platz Rallye Dakar (Motorrad)	2004: 1. Platz Tunisia Rally (Motorrad)
2013: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)	2003: 1. Platz Rallye du Maroc (Motorrad)
2. Platz Brazil Rally (Motorrad)	2. Platz Tunisia Rally (Motorrad)
2012: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)	2000: 1. Platz Brazil Rally
1. Platz Rallye du Maroc (Motorrad)	
2011: 1. Platz Brazil Rally (Motorrad)	
2010: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad)	
1. Platz Rallye du Maroc (Motorrad)	

BEIFÄHRER: Jean-Paul Cottret, 19.06.1963, Gien/FR



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 4. Platz Rallye Dakar	2006: 4. Platz Rallye Dakar
2017: 1. Platz Rallye Dakar	2005: 1. Platz Rallye Dakar
2016: 1. Platz Rallye Dakar	1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2015: 11. Platz Rallye Dakar	2004: 1. Platz Rallye Dakar
2014: 2. Platz Rallye Dakar	2003: 3. Platz Rallye Dakar
2013: 1. Platz Rallye Dakar	1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 1. Platz Rallye Dakar	2002: 1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
2011: 4. Platz Rallye Dakar	2000: 2. Platz Rallye Dakar
1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge	1999: 7. Platz Rallye Dakar
2010: 4. Platz Rallye Dakar	1996: 20. Platz Rallye Dakar
2007: 1. Platz Rallye Dakar	1995: 14. Platz Rallye Dakar
1. Platz Abu Dhabi Desert Challenge	1994: 3. Platz Rallye Dakar



04/ INFORMATIONEN.

Dakar 2019 Zahlen & Fakten

534

Gesamtzahl aller teilnehmenden Fahrer, Beifahrer und Motorradfahrer

334

Fahrzeuge, die bei der Dakar 2019 an den Start gehen

167

Motorräder und Quads

126

Autos, inklusive der SxS Kategorie

61

Nationalitäten unter den teilnehmenden Teams

41

Renntrucks

17

Teilnehmende Frauen, darunter zwei komplette Frauen-Teams

16

Alter des jüngsten Teilnehmers (Renntruck-Ingenieur) in der Geschichte der Dakar



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: Auf dieser von der Rennleitung festgelegten Route fahren alle Servicefahrzeuge von Biwak zu Biwak. Auch Pressefahrzeuge können diese Route nutzen. Teilnehmer dürfen nicht über die Service Route fahren.

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. Zehnmaler 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).



05/ MEDIENKONTAKT.

Head of BMW Group Design,
Innovations & Motorsports
Communications
Benjamin Titz
Telefon: +49 (0)179 – 743 8088
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

MINI Motorsport-Kommunikation
Matthias Schepke
Telefon: +49 (0)151 – 601 90450
E-Mail: matthias.schepke@bmw.de

Medien-Website.
www.press.bmwgroup.com/deutschland

MINI Motorsport im Netz.
Facebook: www.facebook.com/bmwgroupsports

Historische Bilder – BMW Group Archiv.
www.bmwgroup-classic.com/