



10. Dezember 2013

MINI Pressemappe Rallye Dakar 2014.

| | | |
|-----------|---|-----------------|
| 01 | Einleitung: Jochen Goller, Senior Vice President MINI. | Seite 01 |
| 02 | Dakar 2014: die nächste Herausforderung für MINI. | Seite 02 |
| 03 | MINI ALL4 Racing: Technik und Technologie. | Seite 05 |
| 04 | MINI ALL4 Racing: Technische Daten. | Seite 08 |
| 05 | MINI Fahrer und Beifahrer. | Seite 09 |
| 06 | Die Marke MINI bei der Rallye Dakar. | Seite 18 |
| 07 | Die Marke MINI im Rallyesport. | Seite 21 |
| 08 | Interview mit X-raid Team-Chef Sven Quandt. | Seite 23 |
| 09 | Interview mit Rekordsieger Stéphane Peterhansel. | Seite 27 |
| 10 | Die Dakar-Route 2014. | Seite 30 |
| 11 | Die Dakar-Sieger 1979-2013 (Autos). | Seite 38 |
| 12 | Dakar-Glossar. | Seite 40 |
| 13 | Auszug Dakar-Regeln und -Vorgehensweisen. | Seite 45 |
| 14 | Medienkontakt. | Seite 48 |

0



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

Vom 5. bis 18. Januar 2014 treten die Marke MINI und der MINI ALL4 Racing bei der Rallye Dakar an. Bereits 2012 und 2013 war MINI das Maß der Dinge bei der härtesten Marathonrallye der Welt. Im vom X-raid Team aus Trebur (DE) eingesetzten MINI ALL4 Racing gewann der Franzose Stéphane Peterhansel die vergangenen zwei Dakar-Auflagen.

„Der Sieg des MINI ALL4 Racing bei der Dakar 2012 war sicher noch für viele eine Überraschung“, sagt Jochen Goller, Senior Vice President MINI. „Doch mit der Titelverteidigung 2013 ist deutlich geworden, dass er kein Zufall war. Die Dakar 2014 ist erneut eine große Herausforderung, der sich die Marke MINI gerne stellt.“ 2014 kann Peterhansel den Titel-Hattrick für das X-raid Team und die Marke MINI perfekt machen.

„Seit seiner Erfindung ist der MINI untrennbar mit Motorsport im Allgemeinen und Rallyesport im Besonderen verbunden, nicht zuletzt wegen der zahlreichen Erfolge bei der renommierten Rallye Monte Carlo“, sagt Goller. „Begeisterung und Energie gehören zudem zu den Grundeigenschaften der Marke MINI und passen daher bestens zum Charakter der Rallye Dakar.“

Schon jetzt gilt die 36. Dakar-Auflage als die härteste seit dem Umzug von Afrika auf den südamerikanischen Kontinent im Jahre 2009. Mehr als 9.000 Kilometer Wegstrecke müssen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieses Mal meistern. „Auf diese große Herausforderung für Mensch und Material haben sich die Marke MINI und das X-raid Team akribisch vorbereitet“, sagt Goller. „Mit dem MINI ALL4 Racing ist ein Fahrzeug am Start, das seine Qualitäten bei internationalen Langstreckenwettbewerben bewiesen hat. Zuverlässigkeit, Ausdauer und Agilität sind die Eigenschaften des



MINI ALL4 Racing. Eigenschaften, die für erfolgreiche Teilnahmen bei der Rallye Dakar nötig sind.“

02 –Dakar 2014: die nächste Herausforderung für MINI.

„Eine Herausforderung für alle, die aufbrechen. Ein Traum für alle, die zurückbleiben.“ Das Zitat des Franzosen Thierry Sabine ist in Motorsport-Kreisen längst ein Klassiker. Besser als der Gründer der legendären Rallye Dakar kann man die Faszination der wohl bekanntesten Rallye-Veranstaltung im internationalen Motorsport-Kalender kaum zusammenfassen.

Bereits seit 1979 stellen sich wagemutige Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf Motorrädern und Quads, in Autos und Trucks Jahr für Jahr den großen Herausforderungen der Rallye Dakar. Bis 2008 vorrangig in Afrika ausgetragen, zog die Dakar 2009 wegen der instabilen politischen Lage auf dem afrikanischen Kontinent nach Südamerika um. Ein neuer Kontinent, eine neue Herausforderung. Von ihrem ursprünglichen Reiz hat die Dakar seither nichts eingebüßt.

2011 hat sich die Marke MINI zum ersten Mal den immensen Herausforderungen für Mensch und Material bei der härtesten Marathonrallye der Welt gestellt. „Für die Marke MINI ist die Teilnahme an der Rallye Dakar bereits ein Klassiker. Denn das Meistern von großen Aufgaben liegt der Marke MINI von Beginn an in den Genen“, sagt Jochen Goller, Senior Vice President MINI. Einen wirtschaftlichen Kleinwagen in einen Seriensieger bei der renommierten Rallye Monte Carlo (MC) zu verwandeln, das war bereits der Traum des britischen Ingenieurs John Cooper in den



späten 1950er-Jahren. Er nahm die Herausforderung an, wenig später gewann der Mini den Rallyeklassiker gleich drei Mal und wurde fortan weltweit für Fans zu einer Ikone. Goller sagt: „Klein gegen groß, der Kampf von David gegen Goliath, das scheinbar möglich machen: das ist die Herausforderung, der sich die Marke MINI immer wieder stellt. Und die Erfolge können sich durchweg sehen lassen.“

2011 nahm der MINI ALL4 Racing zum ersten Mal an der legendären Rallye Dakar teil. „Ein kompaktes Offroad-Fahrzeug im Langstrecken-Wettbewerb mit der großen Konkurrenz unter härtesten Bedingungen einzusetzen, war die Herausforderung, der wir uns stellen wollten“, sagt Goller. Auf Anhieb bewies der auf dem MINI John Cooper Works Countryman basierende MINI ALL4 Racing bei der Dakar seine Konkurrenzfähigkeit. Nur ein Jahr später nahmen bereits fünf MINI ALL4 Racing an der Dakar teil. Mit einer Kombination aus Kraft, Zuverlässigkeit, Effizienz und technischer Präzision sowie dem erfolgreichsten Dakar-Teilnehmer aller Zeiten am Steuer gelang der Marke MINI schon im zweiten Anlauf der große Wurf: der MINI ALL4 Racing und Stéphane Peterhansel (FR) gewannen die Rallye Dakar 2012. „Herausforderung angenommen, Herausforderung gemeistert. Typisch MINI“, sagt Goller.

3

Dass der Erfolg bei der Dakar 2012 kein Zufall war, bewies der MINI ALL 4 Racing schon vor der nächsten Dakar-Auflage. Auf dem Weg zum Wüstenklassiker stellte sich der MINI ALL 4 Racing den ständig wechselnden Herausforderungen einer ganzen Saison des FIA-Weltcups für Cross-Country-Rallyes und wurde dafür am Ende mit dem Titel 2012 belohnt. Die Strapazen von bis zu sieben Langstreckenrallyes in verschiedenen Ländern und auf unterschiedlichem Terrain stellten zugleich die optimale Vorbereitung für den Start bei der Rallye Dakar 2013 dar.





Im Januar 2013 folgte der dritte MINI Auftritt auf der Dakar-Bühne. Erneut mit fünf MINI ALL4 Racing am Start, gelang auf Anhieb die Titelverteidigung. „Der zweite Dakar-Sieg war zugleich der Beleg für die Nachhaltigkeit der Werte, die der MINI ALL4 Racing verkörpert: Kraft, Zuverlässigkeit und Effizienz“, sagt Goller. Wieder war es Stéphane Peterhansel, der mit seinem elften Dakar-Erfolg und dem zweiten Sieg im MINI ALL4 Racing seinem Spitznamen „Mister Dakar“ einmal mehr alle Ehre machte. Schon vor seinem Dakar-Debüt im MINI war Peterhansel überzeugt: „Der MINI ist reif für den Dakar-Sieg.“ Mit zwei Dakar-Titeln in Folge lieferte er eindrucksvoll den Beweis für die Richtigkeit seiner Aussage.

„Keine Dakar ist so schwer wie die nächste“, heißt es im Fahrerlager. Und tatsächlich hat es die 36. Auflage der Rallye Dakar, die vom 5. bis 18. Januar 2014 ausgetragen wird, gehörig in sich. 9.374 Kilometer beträgt die Gesamtstrecke, die die Autos in einer Schleife quer über den südamerikanischen Kontinent zu absolvieren haben. Ganze 1.367 Kilometer auf Zeit sind bei der 2014er-Auflage mehr zu absolvieren als 2013. „Die Route ist nicht nur länger, sondern auch schwieriger und härter geworden“, sagt Peterhansel und ist sich sicher, dass die Veranstalter damit an den Charakter der Dakar anknüpfen wollen, als sie noch in Afrika ausgetragen wurde. Einen weiteren Sieg einzufahren, hält Peterhansel dennoch für möglich, sagt aber auch: „Es wird nicht einfach.“

„Die Rallye Dakar ist und bleibt eine Herausforderung“, sagt Goller „Eine Herausforderung, der sich die Marke MINI getreu ihrer langen Tradition im Motorsport gerne ein weiteres Mal stellt.“ 2014 mit einer Rekord-Anzahl von elf MINI ALL4 Racing im Starterfeld.

03 – MINI ALL4 Racing: Technik und Technologie.

Mit den Siegen bei der Rallye Dakar 2012 und 2013 ist die Geschichte des MINI ALL4 Racing eine einzigartige Erfolgsstory. Seit seinem Roll-out steht der MINI ALL4 Racing für pure Kraft, absolute Zuverlässigkeit und technische Präzision.

Die Technik des MINI ALL4 Racing im Detail:

Karosserie.

Das Chassis des MINI ALL4 Racing bringt beste Voraussetzungen für die im Rallyeeinsatz unter extremen Bedingungen mit. Insgesamt ist der MINI ALL4 Racing zirka fünf Prozent größer als das Serienfahrzeug, der MINI John Cooper Works Countryman. Kohlefaser ist das dominierende Karosserie-Element. Die verbauten Stahlrohre des Überrollkäfigs folgen den Normen des Flugzeugsbaus (wie auch alle weiteren Stahlteile). Der Überrollkäfig ist zum Teil verklebt mit dem Monocoque. Die geschlossene Fahrgastzelle ist das einzige Bauteil des Fahrzeugs, das nicht zerlegbar ist, während alle anderen Bauteile des MINI ALL4 Racing separat in weitere Einzelteile demontierbar sind.

5

Fahrwerk/Kraftübertragung.

Der MINI ALL4 Racing ist mit einem sequenziellen, geradverzahnten Sechs-Gang-Getriebe von Sadev mit sechs Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang ausgestattet. Geschaltet wird beim Anfahren mit dem Einsatz der AP Racing Kupplung, während danach ohne Kupplung der Gang gewechselt werden kann. Der Schalthebel befindet sich wie im Serienfahrzeug zwischen Fahrer



und Beifahrer. Allerdings sind die Gänge nicht mit der serienüblichen H-Systematik angeordnet, sondern der Schalthebel wird beim Hochschalten nach hinten gezogen und entsprechend beim Zurückschalten nach vorn gedrückt. Die Kupplung ist eine mehrscheiben Sintermetallkupplung, um das hohe Drehmoment des Motors übertragen zu können. Außerdem ist der MINI ALL4 Racing mit je einem voll sperrbaren, ölgekühlten Xtrac-Differenzial an der Front- und Hinterachse ausgestattet. Ebenso gibt es ein Zentraldifferential.

Motor.

Der Dieselmotor des MINI ALL4 Racing ist von der BMW Motoren GmbH aus Steyr, Österreich, auf den Langstreckeneinsatz unter härtesten Bedingungen ausgelegt worden. Der TwinPower Turbo-Motor mit einem Hubraum von 2993 Kubikzentimetern leistet über 300 PS bei 3250 Umdrehungen pro Minute. Das beschert dem MINI ALL4 Racing eine Höchstgeschwindigkeit von zirka 185 Kilometern pro Stunde. Der Durchmesser des Luftmengenbegrenzers beträgt 38 Millimeter. Zudem ist der Motor mit einer Trockensumpfschmierung ausgestattet worden, um die Bauhöhe zu begrenzen und eine optimale Schmierung unter extremen Bedingungen zu gewährleisten. Um das Gewicht des Fahrzeugs weiter zu reduzieren, wurde die Verkabelung auf das Notwendigste reduziert.

Reifen/Bremsen.

Der MINI ALL4 Racing ist mit Michelin All-Terrain Reifen der Größe 245/80R 16 ausgestattet. Zusätzlich zu den vier montierten Reifen befinden sich drei Ersatzreifen im hinteren Teil MINI ALL4 Racing



Innenraums. Die innenbelüfteten Stahlscheibenbremsen (320 Millimeter mal 32 Millimeter) werden auf der Vorderachse luftgekühlt, auf der Hinterachse wasser- und luftgekühlt (jeweils sechs Kolben). Die Stoßdämpfer (je vier an jeder Achse) sind voll einstellbar. Über ein einstellbares Rollventil kann die Rollneigung des Fahrzeugs verändert werden. Die Kühlung des Dämpferöls erfolgt über ein externes Reservoir, was eine konstantere Dämpfung sowie eine längere Einsatzdauer der Dämpfer ermöglicht.

Cockpit.

Das Cockpit des MINI ALL4 Racing bietet Fahrer und Beifahrer in speziell geformten Recaro Motorsport-Sitzen Platz. Diese auf den Renneinsatz ausgelegten Spezialsitze sind mit Sechspunktgurten gesichert. Zudem kommt das HANS (Head-and-Neck-Support) Sicherheitssystem zum Einsatz. Das Armaturenbrett im Cockpit besteht aus Kohlefaser und ist dreigeteilt in ein Fahrer-Dashboard, ein Center-Dashboard und ein Beifahrer-Dashboard. Die dort angezeigten Informationen sind auf das Wesentliche reduziert. Der Fahrer sieht eine Ganganzeige sowie ein Schaltsymbol, das eine optische Schaltaufforderung gibt. Anzeigen zu elementare Informationen wie Geschwindigkeit, Öldruck, Temperaturen oder Elektronikinfos sind zentral angebracht und damit für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen sichtbar. Dieses Element kann binnen drei Minuten ausgebaut und ersetzt werden, was die Servicezeiten bei einem Ausfall optimiert. Das Beifahrer-Dashboard enthält die Navigationselemente.

Aerodynamik.

Eine optimierte Luftführung am MINI ALL4 Racing ist bei der Dakar ebenso nötig wie bei anderen Motorsportarten. Beim MINI ALL4 Racing wurde eine Entlüftung über das Dach geschaffen, die von oben in Form von drei Löchern im hinteren Dachbereich sichtbar ist. Dahinter liegt ein gerundeter Spoiler, der mit dem Luftstrom über das Dach warme Luft aus dem hinteren Fahrzeugbereich leitet und für zusätzlichen Abtrieb sorgt. Weil der MINI John Cooper Works Countryman, auf dem MINI ALL4 Racing grundlegend basiert, bereits über einen Spoiler an der Dachabrisse verfügt, war keine Neuintegration eines Heckspoilers für den MINI ALL4 Racing nötig, sondern nur eine Anpassung der Luftführung an die Bedürfnisse bei der Rallye Dakar.

04 – MINI ALL4 Racing: Technische Daten.

| | |
|------------------------------|--|
| Motor | TwinPower-Dieselturbomotor |
| Leistung | 307 PS/3250 Umdrehungen/Min. |
| Drehmoment | ca. 700 Nm/2100 Umdrehungen/Min. |
| Hubraum | 2993 ccm |
| Luftmengenbegrenzer | 38 mm Durchmesser |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. 185 km/h |
| Getriebe | sequenzielles 6-Gang-Getriebe (Sadev) |
| Kupplung | AP Racing Clutch |
| Differenziale | Xtrac |
| Bremsen | AP Scheibenbremsen (320x32 mm), luftgekühlt vorne, luft-/wassergekühlt hinten |



| | |
|---------------------|--|
| Länge/ Breite/ Höhe | 4333/ 1998/ 1966 mm |
| Radstand | 2906 mm |
| Spurweite | 1736 mm |
| Leergewicht | 1900 kg |
| Tankvolumen | ca. 375 Liter |
| Chassis-Rahmen | Heggemann Autosport |
| Reifen | Michelin All-Terrain (Größe: 245/80R 16) |

05 – MINI Fahrer und Beifahrer.

Die Rallye Dakar 2014 ist ein weiterer Meilenstein der Marke MINI in der Geschichte der härtesten Langstreckenrallye der Welt. Nie zuvor waren mehr MINI ALL4 Racing bei der Dakar am Start als bei der 36. Auflage. Vier Fahrerpaarungen im MINI ALL4 Racing bilden 2014 ein sogenanntes Kernteam. Außerdem gehen sieben weitere Kundensport-Teams an den Start – ebenfalls im MINI ALL4 Racing, die baulich und leistungstechnisch einheitlich sind.

Angeführt wird das Teilnehmerfeld von Dakar-Rekordsieger Stéphane Peterhansel (FR). Elf Mal hat der 48 Jahre alte Franzose die Rallye Dakar seit seinem ersten Start im Jahr 1988 bereits gewonnen: sechs Mal auf dem Motorrad, fünf Mal in der Auto-Kategorie. Auch die jüngsten zwei Siege bei der Dakar gehen auf Peterhansels Konto. 2012 und 2013 gewann er im MINI ALL4 Racing. 2014, bei seinem 25. Dakar-Start, kann Peterhansel den Titel-Hattrick perfekt machen – ein Kunststück, das ihm auf dem Motorrad schon einmal gelungen ist (1991-1993).



Die Fakten zum MINI Kernteam bei der Rallye Dakar 2014 im Überblick:

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

Stéphane Peterhansel.

Geboren: 6. August 1965 in [Échenoz-la-Méline](#), Frankreich

Nationalität: französisch

Hobbys: Reisen, Skifahren, Jetskifahren, Squash, Wandern, Off-Road Biking

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Dakar 1991, 1992, 1993, 1995, 1997, 1998 (jeweils Motorrad), 2004, 2005, 2007, 2012, 2013 (jeweils Auto)
- Platz 1 Abu Dhabi Desert Challenge (erster Sieg eines MINI ALL4 Racing)

10

Beifahrer: Jean-Paul Cottret

Jean-Paul Cottret.

Geboren: 19. Juni 1963 in [Gien](#), Frankreich

Nationalität: französisch

Hobbys: Sport, Kino, Zeit mit der Familie verbringen

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Dakar 2004, 2005, 2007, 2012, 2013
- Platz 1 Abu Dhabi Desert Challenge (erster Sieg eines MINI ALL4 Racing)



Beifahrer von: Stéphane Peterhansel

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

Joan „Nani“ Roma.

Geboren: 17. Februar 1972 in [Folgueroles](#), Spanien

Nationalität: spanisch

Hobbys: Motorradfahren, Skifahren, Klettern

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Dakar 2004 (Motorrad)
- Platz 2 Rallye Dakar 2012 (Auto)
- Platz 3 FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes 2013

Beifahrer: Michel Périn

11

Michel Périn.

Geboren: 19. Januar 1959 in Saint-Mihiel, Frankreich

Nationalität: französisch

Hobbys: Laufen, Schwimmen, Nordic Walking, Kino, Lesen

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Dakar 1994, 1995, 1996
- Platz 1 FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes 1993, 1994, 1995, 1996, 2005, 2007

Beifahrer von: Joan „Nani“ Roma



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

Orlando Terranova.

Geboren: 10. November 1979 in Mendoza, Argentinien

Nationalität: argentinisch

Hobbys: -

Karriere-Highlights:

- Platz 5 Rallye Dakar 2013
- Platz 1 Argentinische Enduro-Meisterschaft 1998

Beifahrer: Paulo Fiúza

Paulo Fiúza.

Geboren: 19. April 1975 in Mafra, Portugal

Nationalität: portugiesisch

Hobbys: Sport, Fahrradfahren, Surfen

Karriere-Highlights:

- Platz 5 Rallye Dakar 2013
- Platz 1 Rallye Dakar T1.1 (Amateur Diesel Group) 2007
- Platz 1 Portugiesische Off-Road-Meisterschaft 2003 (T1)

Beifahrer von: Orlando Terranova



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

Krzysztof Holowczyc.

Geboren: 4. Juni 1962 in Olsztyn, Polen

Nationalität: polnisch

Hobbys: Wassersport, Motorräder, Rock-Musik

Karriere-Highlights:

- Platz 1 FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes 2013
- Platz 1 FIA International Cup für Cross-Country-Bajas 2010
- Platz 5 Rallye Dakar 2009, 2011
- Rallye-Europameister 1997

Beifahrer: Konstantin Zhiltsov

13

Konstantin Zhiltsov.

Geboren: 5. April 1965 in Moskau, Russland

Nationalität: russisch

Hobbys: Rallyes, Wakeboarding, Snowboarding

Karriere-Highlights:

- Platz 3 Rallye Dakar 2013

Beifahrer von: Krzysztof Holowczyc



Die Fakten zum erweiterten MINI Team bei der Rallye Dakar 2014 im
Überblick:

#301 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Nasser Al-Attiyah.

Geboren: 21. Dezember 1970 in Doha, Katar

Nationalität: katarisch

Hobbys: Tontaubenschießen

Karriere-Highlights:

- Platz Rallye Dakar 2011
- Platz 1 FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes 2008
- Olympische Bronzemedaille im Tontaubenschießen 2012

Beifahrer: Lucas Cruz

14

Lucas Cruz.

Geboren: 26. Dezember 1974 in Barcelona, Spanien

Nationalität: spanisch

Hobbys: -

Beifahrer von: Nasser Al-Attiyah



#314 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Vladimir Vasilyev.

Geboren: 11. August 1969 in St. Petersburg, Russland

Nationalität: russisch

Hobbys: Rallyesport, Jagen, meine Familie, Weine

Beifahrer: Vitaliy Yevtyekhov

Vitaliy Yevtyekhov.

Geboren: 19. Mai 1977 in Dnepropetrovsk, Russland

Nationalität: russisch

Hobbys: Cross-Country-Rallyes, Skifahren, Parachutes, Wakeboarding

Beifahrer von: Vladimir Vasilyev

15

#317 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Boris Garafulic.

Geboren: 11. Juli 1963 in Santiago, Chile

Nationalität: chilenisch

Hobbys: -

Beifahrer: Gilles Picard



Gilles Picard.

Geboren: 19. März 1955 in Nancy, Frankreich

Nationalität: französisch

Hobbys: Motorradfahren, Mountainbiking

Beifahrer von: Boris Garafulic

#319 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Zhou Yong.

Geboren: 9. Februar 1969 in Peking, China

Nationalität: chinesisch

Hobbys: Reisen

Beifahrer: NN.

16

#330 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Federico Villagra.

Geboren: 2. Mai 1969 in Cordoba, Argentinien

Nationalität: argentinisch

Hobbys: Motocrossfahren

Beifahrer: Jorge Perez Companc



Jorge Perez Companc.

Geboren: 18. Juli 1966 in Buenos Aires, Argentinien

Nationalität: argentinisch

Hobbys: Autos

Beifahrer von: Federico Villagra

#332 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Martin Kaczmarski.

Geboren: 30. Juli 1990 in Essen, Deutschland

Nationalität: polnisch

Hobbys: Golfspielen, Rallyes

Beifahrer: Filipe Palmeiro

17

Filipe Palmeiro.

Geboren: 11. Juli 1977 in Portalegre, Portugal

Nationalität: portugiesisch

Hobbys: Skifahren, Angeln

Beifahrer von: Martin Kaczmarski



#337 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Stephan Schott.

Geboren: 15. Oktober 1952 in Frankfurt/Main, Deutschland

Nationalität: deutsch

Hobbys: Rallyesport, Hunde

Beifahrer: Holm Schmidt

Holm Schmidt.

Geboren: 10. August 1965 in Markranstädt, Deutschland

Nationalität: deutsch

Hobbys: Sport

Beifahrer von: Stephan Schott

18

06 – Die Marke MINI bei der Rallye Dakar.

Die Rallye Dakar und die Marke MINI stehen seit mittlerweile vier Jahren für Erfolg auf höchstem Niveau bei der härtesten Langstreckenrallye der Welt. Gemeinsam mit dem privaten X-raid Team aus Deutschland gingen die Dakar-Titel 2012 und 2013 souverän an die Marke MINI. Der eingesetzte MINI ALL4 Racing, der vom X-raid Team auf der Basis des MINI John Cooper Works Countryman für den erfolgreichen Einsatz sowohl bei der Rallye Dakar als auch im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes aufgebaut



wurde, bestach von Beginn an durch seine pure Kraft, absolute Zuverlässigkeit und technische Präzision.

In nur 90 Tagen für das Roll-out am 6. Dezember 2010 in Trebur (DE) aufgebaut, trat der MINI ALL4 Racing am 13. Dezember 2010 in Le Creusot (FR) zum Shakedown an. Das Ziel war von Beginn an klar: der erfolgreiche Einsatz bei der Rallye Dakar.

2011 betrat der MINI ALL4 Racing dann zum ersten Mal die internationale Dakar-Bühne. Mit Guerlain Chicherit (FR) am Steuer eroberte der MINI ALL4 Racing auf Anhieb die Herzen der Fans. Obwohl er die Dakar 2011 nicht beendete, war dem X-raid Team sowie der Marke MINI klar, dass der MINI ALL4 Racing auch im folgenden Jahr wieder bei der Rallye Dakar dabei sein würde.

Doch bevor sich der MINI ALL4 Racing erneut durch die strapaziöse, mehr als 8.000 Kilometer lange Dakar-Reise quer über den südamerikanischen Kontinent machen sollte, feierte der MINI ALL4 Racing im April 2011 mit dem Gewinn der Abu Dhabi Desert Challenge im Rahmen des FIA-Weltcups für Cross-Country-Rallyes seinen ersten internationalen Erfolg. Am Steuer des MINI ALL4 Racing: Stéphane Peterhansel (FR), mittlerweile elfmaliger Gewinner der Rallye Dakar.

Peterhansel pilotierte den MINI ALL4 Racing auch bei dessen zweiten Dakar-Start im Januar 2012. Von Beginn an bildeten Peterhansels große Dakar-Erfahrung und die Zuverlässigkeit des MINI ALL4 Racing eine unschlagbare Einheit. Nach 15 spannenden Dakar-Tagen erreichte Peterhansel am 15. Januar 2012 das Ziel in Perus Hauptstadt Lima mit der Bestzeit. Für Peterhansel war es bereits der zehnte Dakar-Sieg, für das X-raid Team und den MINI ALL4 Racing hingegen der erste. Bereits vor dem Beginn der Dakar 2012 hatte Peterhansel gesagt: „Der MINI ALL4 Racing ist bereit für den Dakar-



Sieg.“ Er sollte Recht behalten. Insgesamt erreichten in diesem Jahr alle fünf vom X-raid Team eingesetzten MINI ALL4 Racing das Ziel. Hinter Peterhansel an der Spitze der Gesamtwertung machte der Spanier Joan „Nani“ Roma im MINI ALL4 Racing auf Platz zwei den Doppelsieg perfekt. Dass der Dakar-Erfolg kein einmaliger sein sollte, zeigte sich bereits ein Jahr später.

Nachdem das X-raid Team im Herbst 2012 mit dem MINI ALL4 Racing den Gewinn des FIA-Weltcups für Cross-Country-Rallyes gesichert hatte, schickte das X-raid Team am 5. Januar 2013 erneut fünf MINI ALL4 Racing zur Dakar. Wieder gelang Peterhansel der Gesamtsieg, wieder war es ein Erfolg auf der ganzen Linie für MINI mit drei Fahrzeugen in den Top 5.

Auch 2014 soll die Dakar ganz im Zeichen des MINI ALL4 Racing stehen. Nicht weniger als elf Fahrzeuge gehen an den Start, der am 5. Januar in Rosario, Argentinien, erfolgt. Peterhansel kann den Titel-Hattrick perfekt machen. Doch auch seine Teamkollegen Nani Roma, Krzysztof Holowczyc (PL) und der Dakar-Sieger von 2011, Nasser Al-Attiyah (QA), der dieses Mal mit im Aufgebot des X-raid Teams steht, wollen ein Wörtchen im Kampf um den Gesamtsieg bei der Dakar 2014 mitreden.

Wie auch immer die Dakar 2014 ausgeht, schon jetzt steht fest, dass die Geschichte der Marke MINI bei der Rallye Dakar um ein weiteres vielversprechendes Kapitel fortgeschrieben wird.



07 – Die Marke MINI im Rallyesport.

Bereits seit der Erfindung des Austin Mini durch den britischen Ingenieur Alec Issigonis in den 1950er-Jahren ist die Marke MINI untrennbar mit dem Motorsport verbunden. Issigonis' Geschäftspartner und Freund John Cooper (GB) war es, der als Konstrukteur von Sportwagen neben der Alltagstauglichkeit des Mini auch die Basis für ein viel versprechendes Sportauto sah. Noch vor dem Marktstart des Mini machte sich John Cooper ans Tuning des ursprünglich als wirtschaftlichen Kleinwagen konzipierten Mini. Damit war der Auftakt für eine beispiellose Erfolgsgeschichte der Marke MINI im internationalen Motorsport erfolgt.

Bis heute ist der Name John Cooper eng mit dem sportlichen Mythos von MINI verknüpft. Zahlreiche Siege bei der renommierten Rallye Monte Carlo in den 1960ern sind ebenso Teil der gemeinsamen Marken-Geschichte wie die erfolgreichen Serienfahrzeuge, die noch heute den Namen Cooper tragen.

In Monte Carlo sorgte der Mini Cooper S erstmals 1962 für Aufsehen. Mit Rauno Aaltonen (FI) am Steuer verwies er ein deutlich PS-stärkeres Teilnehmerfeld auf die Plätze. Nur drei Kilometer vor dem Ziel schätzte der an der Spitze liegende Aaltonen jedoch eine Kurve falsch ein und konnte die Rallye nach einem Überschlag nicht beenden. Doch schon im folgenden Jahr machte der Finne sein Missgeschick wett: Aaltonen fuhr im Mini Cooper S als Klassensieger und Drittplatzierter des Gesamtklassements ins Ziel.

1964 fuhr der mit einem stärkeren Motor ausgerüstete Mini Cooper S zum Sieg. Paddy Hopkirk (GB) holte den ersten Platz im Gesamtklassement der Rallye Monte Carlo. 1965 wiederholte der Finne Timo Mäkinen den „Monte“-Triumph. Nur 35 von 237



gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei Mini Cooper S.

Das folgende Jahr sollte den „Hatrick“ bringen. Tatsächlich schafften die Fahrer Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk die Sensation. Sie fuhren als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Später wurde das erfolgreiche Trio allerdings disqualifiziert, nachdem die Rallye-Kommissare entschieden hatten, dass die Abblendvorrichtung der Hauptscheinwerfer der Mini nicht der Homologation entsprachen.

Die Enttäuschung über den verpassten Erfolg änderte jedoch nichts an der Begeisterung des Publikums für den Mini und seine Fahrer. Als Aaltonen 1967 dann erneut der Gesamtsieg im Mini Cooper S bei der Rallye Monte Carlo gelang, war den drei Mini Piloten längst ein Platz in den internationalen Motorsport-Annalen sicher. Mit ihren grandiosen Siegen gingen Hopkirk, Mäkinen und Aaltonen als "Die Drei Musketiere" in die Geschichte des Rallyesports ein.

22

1965 triumphierte Aaltonen zudem in der Rallye-Europameisterschaft. Tony Ambrose (GB) und Timo Mäkinen komplettierten auf den Plätzen zwei und drei das exzellente Gesamtergebnis im Mini Cooper S. Zudem feierten unzählige Mini Piloten weitere Einzelsiege bei renommierten Rallyes in ganz Europa.

Doch der Mini glänzte nicht nur auf Rallyestrecken. In den 1960er-Jahren fuhr er auch auf Straßenkursen zahlreiche Siege ein. Mit seiner sportlichen Gesamtbilanz wurde der Mini zu einem erfolgreichsten Rennfahrzeug des gesamten Jahrzehnts.

2011 knüpfte die Marke MINI mit dem Einstieg in die FIA-Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) an die großen Erfolge vergangener Jahre im internationalen Rallyesport an. Der MINI John Cooper Works WRC



erhielt vom Automobilweltverband eine langfristige Homologation für die höchste internationale Rallyeklasse. Noch heute gehen internationale Kundensport-Teams im MINI John Cooper Works WRC weltweit erfolgreich an den Start.

Darüber hinaus ist die Marke MINI auch mit dem MINI ALL4 Racing überaus erfolgreich bei internationalen Langstreckenrallyes vertreten. 2012 und 2013 hieß der Gewinner des FIA-Weltcups für Cross-Country-Rallyes jedes Mal MINI ALL4 Racing.

08 – Interview mit X-raid Team-Chef Sven Quandt.

Zuversichtlich und bestens vorbereitet startet das X-raid Team zur Rallye Dakar 2014. Nach zwei Siegen in Folge 2012 und 2013 weiß Team-Manager Sven Quandt ob der Stärken seiner Mannschaft. Ein wichtiger Faktor beim Projekt Titelverteidigung ist der MINI ALL4 Racing, das Erfolgsfahrzeug schlechthin für Quandts Team. Im Interview verrät der 57-jährige siebenmalige Dakar-Teilnehmer die Stärken des MINI ALL4 Racing, analysiert die herausfordernde Route der Dakar 2014 und schätzt die Chancen auf den dritten Dakar-Titel für sein Team ein.

Frage: Das X-raid Team ist strategischer Partner der Marke MINI. Welche gemeinsamen Ziele verfolgen beide Seiten?

Sven Quandt: Die gemeinsamen Ziele liegen auf der Hand. Wir möchten, dass der MINI ALL4 Racing nicht nur international konkurrenzfähig ist, sondern er soll ein echtes Gewinnerfahrzeug sein. Dank seiner Performance und Erfolge steigt die Anzahl der in weltweiten Wettbewerben eingesetzten MINI ALL4 Racing



permanent. Elf MINI ALL4 Racing mit einem internationalen Fahrer-Team gehen bei der Rallye Dakar 2014 an den Start. Einerseits steigt so das Interesse der Medien, andererseits wird das Fahrzeug auch noch zunehmend für internationale Kundensport-Teams interessant.

Frage: Wie sieht die Zusammenarbeit mit MINI im Detail aus?

Quandt: In einem starken Wettbewerbsumfeld ist die Zusammenarbeit mit MINI eine fundamentale Basis, um die Performance und Zuverlässigkeit des MINI ALL4 Racing weiter auszubauen. Das X-raid Team stellt die besten Voraussetzungen, um den MINI ALL4 Racing schnell zu machen, und bietet MINI mit dem Einsatz des Fahrzeugs in einem kompetitiven internationalen Umfeld die Gelegenheit, mögliche zukünftige Weiterentwicklungen zu testen. Wir sind stolz auf die erfolgreiche Zusammenarbeit mit MINI und hervorragenden Ergebnisse: zwei Gesamtsiege bei der Rallye Dakar und im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes in Folge.

24

Frage: Bei der Dakar 2014 gehen elf MINI ALL4 Racing an den Start. Zeigt das, dass auch die Beliebtheit des ALL4 Racing bei Ihren Kunden gestiegen ist?

Quandt: Die Performance des MINI ist schon etwas Besonderes. Aber seine größte Qualität ist die unglaubliche Zuverlässigkeit. Die haben wir in den vergangenen Jahren mehrfach unter Beweis gestellt. Sie ist auch ein Grund dafür, warum viele Leute bei uns wegen eines Fahrzeugs anfragen. Sie wissen, dass es nur auf sie selbst ankommt, denn das Auto hält zuverlässig durch. So war es in den letzten beiden Jahren. Das kann natürlich bei der kommenden Dakar ganz anders sein. Aber die Zuverlässigkeit ist in jeden Fall ein Grund,



warum so viele Interesse am MINI zeigen. Am Ende gewinnt nämlich der die Dakar, der das zuverlässigste Auto hat.

Frage: Wo liegen neben seiner Zuverlässigkeit die weiteren Stärken des MINI ALL4 Racing?

Quandt: Der MINI ist auf Strecken mit festerem Untergrund und auch in den Dünen sehr stark. Was die Höchstgeschwindigkeit angeht, ist er nicht so schnell wie die Konkurrenz. Sein Top-Speed beläuft sich auf etwas über 180 km/h. Aufgrund der großen Federwege haben bei der Dakar Konkurrenten wie die Buggys im Gelände Vorteile. Aber sobald es auf die rallyeähnlichen Stages geht, ist der MINI klar im Vorteil. Sie liegen dem MINI einfach.

Frage: Welche Weiterentwicklungen gab es am MINI seit der Dakar 2013?

25

Quandt: Wir haben die Gewichtsverteilung optimiert. Das Gewicht liegt jetzt mehr unterhalb der Fahrer. Im vergangenen Jahr lag es eher im hinteren Bereich des Fahrzeugs. Im Zuge dessen konnten wir auch unsere ganze Federabstimmung verbessern. Das Auto lässt sich jetzt wirklich wie ein Go-Kart fahren - und das im Gelände. Das ist etwas wirklich Besonderes. In diesem Bereich haben wir sehr viel Boden gutgemacht. Wir können sagen, dass wir von 2013 zu 2014 einen größeren Schritt gemacht haben als von 2012 zu 2013. Der Aufwand war aber auch deutlich größer, die Testfahrten viel umfangreicher. Wir haben fast 10.000 Kilometer zurückgelegt. Wir sind zuversichtlich, dass es wieder gut laufen wird.

Frage: Wie stehen die Chancen für die Titelverteidigung?

Quandt: Durch die Verstärkung mit Nasser Al-Attiyah haben wir einige Top-Fahrer dabei, wo wir sagen, das müsste eigentlich passen. Aber man weiß ja nie. Es gibt insgesamt fünf starke Buggys, die gegen uns antreten, wovon zwei von Piloten gefahren werden, die schon sehr viel Erfahrung bei der Dakar gesammelt haben. Einer davon ist Carlos Sainz, der die Dakar auch schon gewonnen hat. Es kommt auf die Zuverlässigkeit an. Ich bin mir sicher, wir werden eine spannende Dakar erleben, deren Ausgang vermutlich bis zum Schluss offen bleibt.

Frage: Wie bewerten Sie die Route der Dakar 2014?

Quandt: Die Route ist sehr interessant. Es sind einige Etappen dabei, die unseren MINI ALL4 Racing sehr liegen. Es wird aber bis zum Ende offenbleiben. Das macht die Dakar so reizvoll und spannend. Bis auf die letzte Stages sind die Wertungsstrecken eher etwas für die Buggys. Die haben dort einen Vorteil. Die Entscheidung um den Sieg wird wohl erst an den letzten zwei, drei Tagen fallen. Wir sind aber insgesamt guten Mutes.

26

Frage: Inwiefern unterscheidet sich die 2014er-Route von der in 2013?

Quandt: 2013 waren die anspruchsvollen Stages am Anfang und diejenigen, die uns etwas mehr liegen, gegen Ende. Dieses Mal startet die Rallye in Argentinien mit den Rallye-Stages und endet in Chile mit den Offroad-Passagen, weshalb sich das Bild komplett umdreht. Wie gesagt: Es wird spannend bis zum Schluss.



Frage: MINI ist strategischer Partner des X-raid Teams. Wie sieht die Zusammenarbeit aus, welche gemeinsamen Ziele gibt es?

Quandt: Schon seit der Entwicklung des MINI ALL4 Racing für den Einsatz bei Langstreckenrallyes arbeiten wir eng mit MINI zusammen. Bei allen technischen Belangen für die Entwicklung des Fahrzeugs stehen wir in einem regelmäßigen Austausch. Das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen. Zwei Dakar-Siege und eine ständig steigende Anzahl von eingesetzten MINI ALL4 Racing, die weltweit erfolgreich am Start sind, belegen den internationalen Erfolg des X-raid Teams und der Marke MINI. Die gemeinsamen Ziele liegen dabei auf der Hand. Wir möchten mit dem MINI ALL4 Racing ein Fahrzeug einsetzen, das international nicht nur konkurrenzfähig, sondern ein echter Gewinner ist. Außerdem war es stets wichtig, den Charakter der Marke MINI in unseren Fahrzeugen beizubehalten: die unverwechselbare Optik, absolute Zuverlässigkeit und sicher auch den unbändigen Fahrspaß. Das Ergebnis ist der MINI ALL4 Racing in Bestform.

27

09 – Interview mit Rekordsieger Stéphane Peterhansel.

Er trägt den Spitznamen „Mister Dakar“. Mit elf Siegen bei der härtesten Langstreckenrallye der Welt ist Stéphane Peterhansel unangefochtener Rekordsieger der Rallye Dakar. Seit seinem ersten Auftritt bei der wohl bekanntesten Marathonrallye der Welt im Jahr 1988 hat der Franzose in den 1990er-Jahren sechs Dakar-Erfolge auf dem Motorrad gefeiert, bevor er 1999 erstmals im Auto an den Start ging. 2004, 2005 und 2007 stand der heute 48-Jährige erneut ganz



oben auf dem Siegerpodest. Seine jüngste Siege fuhr Peterhansel für das X-raid Team aus Trebur (DE) im MINI ALL4 Racing ein. Im Interview spricht der aktuelle Titelverteidiger über den Reiz seines nächsten Dakar-Starts, die Herausforderung der Route und die Qualitäten des MINI ALL4 Racing.

Frage: Sie haben die Rallye Dakar schon elf Mal gewonnen. Wie halten Sie Ihre Motivation aufrecht?

Stéphane Peterhansel: Über Motivation mache ich mir gar nicht so viele Gedanken. Es bereitet mir einfach sehr große Freude, den MINI ALL4 Racing zu fahren. Ich bin ein sehr passionierter Fahrer, der Spaß daran hat, schnell zu fahren und auch neue Gelände und Landschaften kennen zu lernen. Das ist Motivation genug.

28

Frage: Die Gelegenheit, neue Gelände und Landschaften kennenzulernen, bekommen Sie bei der Dakar 2014 in jedem Fall. Die Route ist länger als 2013 und führt teilweise durch neue Abschnitte. Wie gefällt Ihnen die Strecke der 2014er-Dakar?

Peterhansel: Die Route ist in der Tat länger geworden. Vor allem die Strecke, die auf Zeit gefahren wird, ist länger geworden. 2014 sind 1.367 Prüfungskilometer mehr zu absolvieren als 2013. Das ist ein Plus von fast 33 Prozent. Aber die Route ist nicht nur länger, sondern auch schwieriger und härter geworden. Die Veranstalter wollen ein bisschen den Charakter von Afrika mit einbringen, wo die Dakar deutlich anspruchsvoller war. Seit dem Umzug nach Südamerika im Jahr 2009 waren die Routen zwar auch sehr schön und abwechslungsreich, aber auch deutlich einfacher zu fahren als in Nordafrika. Ich denke, dass die Veranstalter den wahren Geist der



Dakar wiederbeleben möchten. Daher aber sie die Route anspruchsvoller gemacht machen. Das ist eine Herausforderung, auf die ich mich freue.

Frage: Sie sagten, dass Sie den MINI ALL4 Racing gerne Fahren. Was sind seine Stärken?

Peterhansel: Die große Qualität des MINI ALL4 Racing ist ganz eindeutig seine absolute Zuverlässigkeit. Die letzten zwei Dakars verliefen für uns völlig problemlos. Es traten am Auto überhaupt keine Schwierigkeiten auf. Das ist aber natürlich nicht die einzige Qualität des MINI. Wir verfügen darüber hinaus über einen sehr starken Motor mit einem sehr hohen Drehmoment. Das Auto ist außerdem sehr leicht zu fahren, sein Fahrverhalten sehr gut einzuschätzen. Das Gesamtpaket stimmt einfach. Das stimmt mich immer sehr zuversichtlich, wenn ich am Steuer sitze.

29

Frage Wie schätzen Sie Ihre Chancen auf den Sieg ein?

Peterhansel: Alles ist möglich. Wir wissen, dass wir ein gutes Team und auch ein gutes Auto haben, das bereits bewiesen hat, was es leisten kann. Es gibt aber dennoch auch jede Menge Konkurrenz – sowohl innerhalb als auch außerhalb des Teams. Wir haben sicherlich gute Chancen auf den Sieg, aber es wird nicht einfach.

Frage: Sie sind bereits mit Abstand Rekordsieger der Dakar. Hätte ein weiterer Sieg bei Ihrem 25. Dakar-Start nicht einen besonderen Reiz?

Peterhansel: Natürlich hat jeder Sieg etwas Besonderes. Und zum zwölften Mal die Dakar zu gewinnen, wäre sicher ebenfalls eine tolle



Sache. Dass es dann zugleich mein 25. Dakar-Start gewesen wäre, ist aber nicht entscheidend. Ich habe bisher jede Dakar genießen können.

Frage: Bei den Dakar-Siegen 2012 und 2013 hatten Sie das blaue Halstuch dabei, das Sie schon bei Ihren Dakar-Erfolgen auf dem Motorrad begleitet hat. Nehmen Sie diesen Glücksbringer auch 2014 wieder mit?

Peterhansel: Stimmt, beim Dakar-Sieg 2012 hatte ich das Tuch die ganze Zeit über in meiner Tasche. Das hatte ich bis zur Zielankunft niemandem verraten. Auch 2013 hatte ich es wieder mit dabei. Ob es auch 2014 wieder mitfährt, wird allerdings noch nicht verraten. Es ist in erster Linie eine Verbindung zu meinen Tagen als Motorradfahrer bei der Dakar und nicht unbedingt ein Glücksbringer. Auch wenn es bei meinen letzten zwei Dakar-Starts sicher nicht geschadet hat.

30

10 – Die Route der Rallye Dakar 2014.

Erneut stellt die Route Rallye Dakar eine echte Herausforderung für alle Teilnehmer dar. Die 36. Auflage der Dakar führt zwischen dem 5. und 18. Januar 2014 von Rosario in Argentinien über insgesamt 9.374 Kilometer zum Zielort Valparaíso in Chile, der nach 14 Tagen (inklusive eines Ruhetags am 11. Januar 2014) erreicht wird. Nicht weniger als 5.522 Kilometer der Gesamtstrecke werden dabei auf Zeit gefahren, was einem Anteil von 58,9 Prozent der Gesamtstrecke entspricht, die 2014 gut 9,3 Prozent länger ist als im Vorjahr.



Auch die Länge der Wertungskilometer hat von 2013 auf 2014 zugenommen. Ganze 1.367 Kilometer auf Zeit sind bei der 2014er-Auflage mehr zu absolvieren als 2013, was einem Plus von 32,9 Prozent entspricht. Anders als 2013, als die Dakar vom Start in Lima, Peru, über Argentinien nach Santiago de Chile in Nord-Süd-Richtung verlief, geht es 2014 in einer Süd-Nord-Süd-Schleife vom Start ins Ziel. Dieses Mal kreuzen die Autos mit Argentinien und Chile nur zwei südamerikanische Länder, während die Motorräder noch einen Abstecher nach Bolivien machen.

Die Route der Rallye Dakar 2014 im Detail:

Tag 1 (05. Januar 2014).

Start/Ziel: Rosario/San Luis (Etappe 1)

Gesamtlänge (km): 809, Wertungskilometer: 180,
Verbindungskilometer: 629

31

Start der Rallye Dakar 2014. Von Beginn an ist äußerste Vorsicht geboten: Einige Straßen in der Region um Cordoba sind zu Beginn besonders eng. Anschließend kommen steinige Passagen mit zahlreichen Sprüngen, die schwer einsehbar sind. Nach 809 gefahrenen Kilometern erreichen die Fahrer das Ziel. Auch wenn die Abstände im Ziel noch nicht sehr groß sind, die besten Fahrer versuchen bereits auf der ersten Etappe ein Zeichen zu setzen.

Tag 2 (06. Januar 2014).

Start/Ziel: San Luis/San Rafael (Etappe 2)

Gesamtlänge (km): 798, Wertungskilometer: 433,
Verbindungskilometer: 365



Die schnellste Wertungsprüfung der Rallye Dakar 2014. Im ersten Etappenabschnitt geht es zum ersten Mal in die Dünen. Der Kampf gegen den Sand zieht sich durch den ganzen Tag: Auf den letzten 100 Kilometern fordern die grauen Dünen von Nihuil die Fahrer heraus. Auch wenn der Sand dort fester ist, ist diese Etappe ein echter Test für Fahrer und Fahrzeuge. Zugleich erreicht die Dakar 2014 in San Rafael ihren südlichsten Punkt.

Tag 3 (07. Januar 2014).

Start/Ziel: San Rafael/San Juan (Etappe 3)

Gesamtlänge (km): 596, Wertungskilometer: 301,
Verbindungskilometer: 295

Am dritten Tag geht es in die Berge. In den Vor-Anden ist Erfahrung im Hochgebirge nötig. Am Fuße des 6.962 Meter hohen Aconcagua-Vulkans sind die Fahrer froh, wenn sie nach knapp 600 Kilometern das Fahrerlager erreichen.

32

Tag 4 (08. Januar 2014).

Start/Ziel: San Juan/Chilecito (Etappe 4)

Gesamtlänge (km): 868, Wertungskilometer: 657,
Verbindungskilometer: 211

Seit der historischen Wertungsprüfung von Zouerat nach Tichit im Jahr 2005 gab es keine längere Wertungsprüfung bei der Rallye Dakar. Die Fahrer müssen Flüsse überqueren, Schluchten meistern und auf der Hut vor der Konkurrenz sein. Schließlich sind die Gebiete weitläufig, so dass auf der vierten Etappe recht problemlos überholt



werden kann. Zugleich ist die Wertungsprüfung nach Cilecito auch die längste der Dakar 2014 für die Autos.

Tag 5 (09. Januar 2014).

Start/Ziel: Chilecito/Tucumán (Etappe 5)

Gesamtlänge (km): 911, Wertungskilometer: 527,

Verbindungskilometer: 384

Am fünften Tag steht mit 911 Kilometern die längste Gesamtetappe der Rallye Dakar 2014 an. Auf den sandigen Wertungsprüfungen und bei sengender Hitze gehen die Motoren an ihr Äußerstes. Überhitzte Motoren werden auf dieser Etappe einigen Fahrern den Traum vom Podestplatz bereits zunichte machen.

33

Tag 6 (10. Januar 2014).

Start/Ziel: Tucumán/Salta (Etappe 6)

Gesamtlänge (km): 694, Wertungskilometer: 424,

Verbindungskilometer: 270

Von Tucumán brechen die Autos zur letzten Etappe vor dem Ruhetag in Richtung Norden auf. Auf der berühmten Ruta 40 durchqueren die Fahrer eine der schönsten Landschaften Argentiniens.



Tag 7 (11. Januar 2014).

Ort: Salta (Ruhetag)

Das Erreichen des Ruhetages in Salta ist für unerfahrene Dakar-Teilnehmer bereits ein Triumph. Auch 2014 werden im Fahrerlager zum Ruhetag wieder zigtausende Dakar-Fans erwartet. Für die Fahrer ist der Ruhetag eine willkommene Verschnaufpause nach den Strapazen der ersten Dakar-Hälfte.

Tag 8 (12. Januar 2014).

Start/Ziel: Salta/Salta (Etappe 7)

Gesamtlänge (km): 763, Wertungskilometer: 533,

Verbindungskilometer: 230

Der Beginn der zweiten Dakar-Hälfte hat es in sich: Auf durchschnittlich 3.500 Höhenmetern müssen 533

Wertungskilometer gefahren werden. Die Strecken sind anfangs noch sehr steinig, im zweiten Etappenabschnitt erreichen die Autos ihre Höchstgeschwindigkeiten. Zum Ende der Etappe geht es rund 20 Kilometer durch eine scheinbar unendliche Salzwüste.

34

Tag 9 (13. Januar 2014).

Start/Ziel: Salta/Calama (Etappe 8)

Gesamtlänge (km): 812, Wertungskilometer: 302,

Verbindungskilometer: 510

Auf der achten Etappe überqueren die Fahrer den chilenischen Teil der Anden. Aufgrund der gefährlichen Abhänge ist den Autos auf der



Verbindungsetappe das Überholen von Motorrädern und Quads untersagt. Auf der Wertungsprüfung sind die Fahrer im Vorteil, die auch auf schnellen engen Streckenabschnitten die Ruhe bewahren. Die Fahrer müssen von Beginn an auf ihre Position achten und sich eine optimale Route herausuchen. Die GPS-Daten werden von der Rennleitung genauestens überwacht.

Tag 10 (14. Januar 2014).

Start/Ziel: Calama/Iquique (Etappe 9)

Gesamtlänge (km): 451, Wertungskilometer: 422,

Verbindungskilometer: 29

In Iquique erreichen die Fahrer den nördlichsten Punkt der Rallye Dakar, von wo aus sie zum ersten Mal den Pazifischen Ozean erreichen. Danach geht es für die Teams für knapp 150 Kilometer in die ermüdenden Dünen der Atacama-Wüste, dem trockensten Punkt der Erde. Die letzten drei Kilometer haben es dann in sich: Bei der Abfahrt nach Iquique legen die Fahrer einen Höhenunterschied von 30 Prozent zurück.

35

Tag 11 (15. Januar 2014).

Start/Ziel: Iquique/Antofagasta (Etappe 10)

Gesamtlänge (km): 689, Wertungskilometer: 631

Verbindungskilometer: 58

Auf den ersten 200 Kilometern in Richtung Küste haben die Fahrer hauptsächlich Sand unter den Reifen. Im zweiten Teil der Wertungsprüfung müssen die Fahrer mit dem treibsandartigen „Fesh



Fesh“ kämpfen. Wer sich festfährt, verliert im besten Fall nur Zeit, im schlechtesten ist die Rallye bereits beendet. Den Abschluss bilden die kurvigen Pisten in der Minen-Region um La Portuda.

Tag 12 (16. Januar 2014).

Start/Ziel: Antofagasta/El Salvador (Etappe 11)

Gesamtlänge (km): 749, Wertungskilometer: 605,
Verbindungskilometer: 144

Auf dieser Etappe sind Off-Road-Erfahrungen erster Klasse gefragt. Noch einmal verlangt die Atacama-Wüste den Fahrern auf 605 Wertungskilometern alles ab. In den Dünen von Copiapo gibt es genügend Möglichkeiten, sich wieder in den Kampf um den Gesamtsieg einzuschalten. Die elfte Etappe ist definitiv eine Schlüssel-Etappe der Dakar 2014.

36

Tag 13 (17. Januar 2014).

Start/Ziel: El Salvador/La Serena (Etappe 12)

Gesamtlänge (km): 699, Wertungskilometer: 350,
Verbindungskilometer: 349

Gestartet wird in den Höhen von El Salvador. Hier gibt es keinen Camanchaca, den berüchtigten Frühnebel, der in der Vergangenheit des Öfteren einen Rallye-Start verhinderte. Erneut steht bei dieser Wertungsprüfung viel Sand auf dem Plan und ein Dünengürtel, den die Fahrer zum Ende hin überqueren müssen. Führende Fahrer seien gewarnt: In den Dünen wurde bereits so manche Führung verschenkt.



Tag 14 (18. Januar 2014).

Start/Ziel: La Serena/Valparaíso (Etappe 13)

Gesamtlänge (km): 535, Wertungskilometer: 157,

Verbindungskilometer: 378

Auf der letzten Wertungsprüfung auf dem Weg ins Dakar-Ziel beackern die Fahrer bergige Routen zwischen Kakteenplantagen. Die Ziellinie in Valparaíso kommt immer näher, doch Vorsicht: Regelmäßig scheitern Fahrer noch auf der finalen Etappe. Am Ende entschädigt das Podium in Valparaíso die Fahrer für die Strapazen der insgesamt 9.374 zurückgelegten Kilometer. Der Sieger der Rallye Dakar 2014 steht jetzt fest.



11 – Gewinner der Rallye Dakar 1979-2013 (Autos).

| Jahr | Fahrer/Beifahrer (Land) | Marke |
|-------------|---|--------------|
| 1979 | Joseph Terbiaut/Jean Lemordant/ Alain Genestier (FR/FR/FR) | Range Rover |
| 1980 | Freddy Kottulinsky/Gerd Löffelmann (SE/DE) | Volkswagen |
| 1981 | René Metge/Bernard Giroux (FR/FR) | Range Rover |
| 1982 | Claude Marreau/Bernard Marreau (FR/FR) | Renault |
| 1983 | Jacky Ickx/Claude Brasseur (BE/FR) | Mercedes |
| 1984 | René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR) | Porsche |
| 1985 | Patrick Zaniroli/Jean da Silva (FR/FR) | Mitsubishi |
| 1986 | René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR) | Porsche |
| 1987 | Ari Vatanen/Bernard Giroux (FI/FR) | Peugeot |
| 1988 | Juha Kankkunen/Juha Piironen (FI/FI) | Peugeot |
| 1989 | Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE) | Peugeot |
| 1990 | Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE) | Peugeot |
| 1991 | Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE) | Citroën |
| 1992 | Hubert Auriol/Philippe Monnet (FR/FR) | Mitsubishi |
| 1993 | Bruno Saby/Dominique Serieys (FR/FR) | Mitsubishi |
| 1994 | Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR) | Citroën |
| 1995 | Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR) | Citroën |



| | | |
|------|--|------------|
| 1996 | Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR) | Citroën |
| 1997 | Kenjiro Shinozuka/Henri Magne (JP/FR) | Mitsubishi |
| 1998 | Jean-Pierre Fontenay/Gilles Picard (FR/FR) | Mitsubishi |
| 1999 | Jean-Louis Schlesser/Philippe Monnet (FR/FR) | Renault |
| 2000 | Jean-Louis Schlesser/Henri Magne (FR/FR) | Renault |
| 2001 | Jutta Kleinschmidt/Andreas Schulz (DE/DE) | Mitsubishi |
| 2002 | Hiroshi Masuoka/Pascal Maimon (JP/FR) | Mitsubishi |
| 2003 | Hiroshi Masuoka/Andreas Schulz (JP/DE) | Mitsubishi |
| 2004 | Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) | Mitsubishi |
| 2005 | Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) | Mitsubishi |
| 2006 | Luc Alphand/Gilles Picard (FR/FR) | Mitsubishi |
| 2007 | Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) | Mitsubishi |
| 2008 | abgesagt | |
| 2009 | Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/DE) | Volkswagen |
| 2010 | Carlos Sainz/Lucas Cruz (ES/ES) | Volkswagen |
| 2011 | Nasser Al Attiyah/Timo Gottschalk (QA/DE) | Volkswagen |
| 2012 | Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) | MINI |
| 2013 | Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR) | MINI |

12 – Dakar Glossar.

Biwak: Ein Camp am Ende jeder Etappe, in dem alle Teams und Teilnehmer ihre Serviceplätze aufbauen. Neben dem Medical Center und dem Media Center gibt es hier auch ein großes Catering-Zelt, in dem sich alle Beteiligten des Dakar-Trosses treffen.

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

CP: An dieser Kontrolle müssen sich die Teilnehmer einen Stempel auf der Zeitkarte abholen, um ihre Durchfahrt zu beweisen. Verpasst ein Teilnehmer diesen Punkt erhält er eine Zeitstrafe.

40

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 Anfahrt der Wegpunkte.

Schnelle Assistenz: Da sich bei der Dakar nur Rennteilnehmer untereinander helfen dürfen, setzten 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.



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

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

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.

41

MINI ALL4 Racing: Der vom X-raid Team bei der Dakar eingesetzte MINI auf der Basis des MINI John Cooper Works Countryman. Der TwinPower Turbo-Motor mit einem Hubraum von 2.993 ccm leistet 307 PS, 3.250 Umdrehungen pro Minute. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zirka 185 Km/h. Der Tank fasst zirka 375 Liter Diesekraftstoff. Bei der Dakar 2014 gehen elf MINI ALL4 Racing an den Start. Nie zuvor waren bei der Dakar mehr MINI ALL4 Racing im Einsatz. 2012 und 2013 war der MINI ALL4 Racing das Siegerfahrzeug des Franzosen Stéphane Peterhansel.



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

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

Peterhansel, Stéphane: Am 6. August 1965 in Échenoz-la-Méline, Frankreich, geborener Offroad-Motorsportler. Mit elf Titeln Rekord-Sieger der Rallye Dakar. Gewann sechs Mal auf dem Motorrad, wechselte 1999 zu den Autos. Dort feierte er fünf weitere Gesamtsiege, davon 2012 und 2013 im MINI ALL4 Racing des X-raid Teams.

42

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

Ruhetag: An diesem Tag, zur Hälfte der Rallye, wird keine Etappe ausgetragen und Teilnehmer und Fahrzeuge bleiben im Biwak. Die Teams nutzen diesen Tag, um ihre Fahrzeuge intensiv zu warten.

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.

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

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

Service Route: Alle Service Fahrzeug, d.h. alle Fahrzeuge außer die Wettbewerber und Presse Fahrzeuge, bewegen sich auf dieser, von der Organisation vorgeschriebenen Route, die von Biwak zu Biwak führt.

43

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

Trip Master: 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 Piloten in einer vorgegebenen Zeit absolviert werden.

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

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

44

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

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

13 – Auszug Regeln und Vorgehensweisen Dakar 2014.

Zugelassene Fahrzeuge: Unter die Klasse T1 fallen die Prototypen und damit auch die MINI ALL4 Racing aus dem X-raid Team. Auch die Buggys gehören in die T1 Klasse.

Die seriennahen Fahrzeuge fallen unter die T2 Klasse. Hier dürfen nur bestimmte Teile des Fahrzeuges umgebaut und an die Belastungen angepasst werden.

Group OP “Open”: Dazu gehören unter anderem Fahrzeuge, die nach dem US-amerikanischen Score-Reglement aufgebaut sind.

Die Trucks werden in der T4 Klasse zusammengefasst.

Zudem versuchen sich immer wieder Teilnehmer in der in der Klasse der „alternativen Energien“.

45

Hilfe bei technischen Problemen: Mechaniker des Teams dürfen nur im Biwak am Fahrzeug arbeiten. Für sie ist es strikt verboten während der Etappe einzugreifen. Nur Teilnehmer dürfen sich untereinander helfen.

Kleinere Probleme können die Piloten meistens selbst lösen. Bei größeren Schäden greifen sie auf einen Race Truck zurück, der von vielen Teams als sogenannte „schnelle Assistenz“ eingesetzt wird. Das X-raid Team setzt bei der Dakar 2014 zwei diese Race Trucks ein. Ein Rennfahrzeug darf von einem anderen Teilnehmer ins Ziel geschleppt werden. Sollte es jedoch direkt ins Biwak gebracht werden ohne die Time Control am Ziel zu durchfahren, wird der Teilnehmer disqualifiziert.



Die Teilnehmer dürfen für den Notfall Satellitentelefone mit sich führen, diese aber während der Fahrt nicht benutzen. Eine Funkverbindung und/oder Datenübermittlung zwischen den Teilnehmern und zum Team ist nicht gestattet.

Startreihenfolge: Nur am ersten Tag gehen die Teilnehmer nach Startnummer in die Prüfung. Ab dem zweiten Tag gilt das Ergebnis der vorherigen Wertungsprüfung. Der Tagessieger eröffnet dementsprechend die nächste Etappe. Sollte ein Teilnehmer aus den Top 15 der Auto-Kategorie auf einer Prüfung ein Problem gehabt haben und deswegen weiter hinten in der Startaufstellung steht, kann er sich drei Mal nach vorne setzen lassen. Damit vermeidet er zahlreiche Überholmanöver langsamerer Teilnehmer.

46

Navigation: Für die Navigation hat die ASO strikte Regeln. Der Teilnehmer darf nur das Roadbook, den Trip Master und die Kompassfunktion des GPS verwenden. Ansonsten ist die Nutzung des GPS verboten. Im Notfall kann die Crew das GPS benutzen, muss dann aber mit einer mehrstündigen Zeitstrafe rechnen. Nutzt eine Crew das GPS zum vierten Mal wird sie disqualifiziert.

Auf der Wertungsprüfung hat die Organisation unterschiedliche Wegpunkte festgelegt, die von den Teilnehmern angefahren werden müssen. Sollten sie einen Wegpunkt verpassen, müssen sie mit Zeitstrafen oder auch mit einer Disqualifikation rechnen. Mit den Wegpunkten soll sichergestellt werden, dass die Teilnehmer der Route folgen und nicht abkürzen.

Ein Überblick über die Wegpunkte

WPV: Ein Informationspunkt, der die Zeitkontrolle zum Start und Ziel im Biwak anzeigt.

WPS: Dieser Wegpunkt ist im GPS und im Roadbook hinterlegt. Damit soll auf gefährliche Stellen auf der Route hingewiesen werden.

Sobald die Teilnehmer einen Radius von drei Kilometern um den Punkt erreichen, werden sie vom GPS an den Wegpunkt geführt.

Dieser muss in einem Radius von 90 Metern angefahren werden, um registriert zu werden.

WPM: Kommen die Teilnehmer in einem Radius von 800 Meter an den WPM heran, springt das GPS an und führt die Teilnehmer zum Wegpunkt. Diesen müssen sie in einem Abstand von 200 Metern passieren, damit dieser registriert wird.

WPE: Sie Teilnehmer müssen in einen Radius von 200 Meter um den Wegpunkt fahren, damit dieser vom GPS registriert wird.

47

Die Teilnehmer sollen ihren Weg nur mit Hilfe des Roadbooks finden. Doch es gibt Bereiche, in denen die Organisation den Weg mit Plastikbändern vorgibt. Hier handelt es sich um „empfindliche Zonen“, wie Landwirtschaftliche Flächen, stark bevölkerte oder gefährliche Bereiche. Diese werden im Roadbook mit einem speziellen Zeichen dargestellt. Die ASO setzt hier drakonische Strafen an. Beim ersten Vergehen muss der Teilnehmer 1000 Euro bezahlen und bekommt eine Zeitstrafe von 15 Minuten. Bei Wiederholung wird er disqualifiziert!

Geschwindigkeitskontrollen: Die Rennfahrzeuge können auf den Wertungsprüfungen in den meisten Fällen ihre Geschwindigkeit frei wählen. Allerdings wurden von der Organisation „Speed Zones“



eingeführt. Hier dürfen die Teilnehmer nicht schneller als 30, 50 oder 90 km/h fahren. Dies gilt vor allem für Bereiche, in denen die Organisation mit vielen Zuschauern rechnet. Außerhalb der Wertungsprüfung müssen sie sich an die örtlichen Limits halten.

Die Servicefahrzeuge müssen sich hingegen in der gesamten Zeit an Geschwindigkeitslimits halten. Für Autos gilt eine Obergrenze von 110 km/h für Trucks von 90 km/h. Diese werden bei jeder Einfahrt ins Biwak von der Organisation über das Trippy (ein elektronisches Roadbook für den Service) ausgelesen. Bei mehrfacher Überschreitung können dem schnellsten Rennfahrzeug des Teams Zeitstrafen auferlegt werden.

14 – Medienkontakt.

48

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telefon: +49-176-601-72405

E-Mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Medien-Website: www.press.bmwgroup-sport.com

Facebook: www.facebook.com/MINImotorsport

YouTube: www.youtube.com/MINImotorsport

Twitter: www.twitter.com/MINImotorsport