



09. Dezember 2014.

MINI Pressemappe Rallye Dakar 2015.

01	Einleitung: Senior Vice President MINI Jochen Goller.	Seite 02
02	Rallye Dakar 2015: Das ultimative Abenteuer.	Seite 03
03	MINI im Rallyesport: Der Weg an die Spitze.	Seite 06
04	MINI ALL4 Racing: Der Inbegriff von Erfolg.	Seite 08
05	MINI ALL4 Racing: Technische Daten.	Seite 12
06	MINI Fahrer und Beifahrer bei der Rallye Dakar.	Seite 13
07	Interview mit X-raid-Teamchef Sven Quandt.	Seite 20
08	Interview mit Dakar-Sieger Joan „Nani“ Roma.	Seite 23
09	Interview mit Beifahrer Michel Périn.	Seite 27
10	Die Route der Rallye Dakar 2015.	Seite 29
11	Die Dakar-Sieger 1979-2014 (Autos).	Seite 34
12	Dakar-Glossar.	Seite 36
13	Medienkontakt.	Seite 40



01 – Einleitung: Senior Vice President MINI Jochen Goller.

Vom 04. bis 17. Januar 2015 geht es wieder in den Staub, die Dünen und die Wüsten Südamerikas, wenn die 37. Auflage der weltberühmten Rallye Dakar in Argentinien, Chile und Bolivien ausgetragen wird. MINI und der MINI ALL4 Racing, Sieger der härtesten Langstrecken-Rallye der Welt von 2012 bis 2014, treten als aktuelle Titelverteidiger an. Joan „Nani“ Roma (ES) und sein Co-Pilot Michel Périn (FR) siegten 2014 im MINI ALL4 Racing. 2015 hat das spanisch-französische Duo nur ein Ziel: die Titelverteidigung.

„Die Rallye Dakar ist die ultimative Herausforderung für alle Fahrer und Teams, was sie zu einer der packendsten Veranstaltungen in der Welt des Motorsports macht. MINI hat sich dieser einzigartigen Herausforderung in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich gestellt und in der Geschichte dieser Rallye eine bedeutende Rolle gespielt“, sagt Jochen Goller, Senior Vice President MINI. „Dank ihrer großen Beachtung in der Weltöffentlichkeit sowie ihres herausfordernden Charakters passt die Rallye Dakar hervorragend zur Marke MINI. Alle Teilnehmer, die sich auf den über 9.000 Kilometer langen Weg durch das Herz Südamerikas begeben, lieben es, Dinge etwas anders zu machen. Damit verbindet sie etwas mit unseren MINI Kunden. Die Rallye Dakar gibt uns die einzigartige Gelegenheit, Kontakt mit ihren Fans, Dakar-Begeisterten und Menschen aufzunehmen, die Sport an faszinierenden und exotischen Orten der Welt lieben und für die Sport über die reinen Ergebnisse hinaus geht. Diese strategischen Gründe, unser Erfolg bei der Rallye Dakar in den vergangenen drei Jahren und unser Wille, uns ständig zu verbessern, hat zu der wichtigen Entscheidung geführt, unser Dakar-Engagement weit über die Rallye Dakar 2015 hinaus fortzusetzen bis in die Jahre 2016 und 2017.“



Goller weiter: „Man kann es sich nicht leisten, sich auf seinem Erfolg auszuruhen, wenn man bei so einer Marathon-Veranstaltung erfolgreich sein möchte. Man muss als eine starke Einheit und mit einem professionellen Team arbeiten. Dank unserer langjährigen strategischen Partnerschaft mit X-raid hat die Marke MINI bereits bewiesen, wie man sich solchen großen Aufgaben erfolgreich stellt. Der MINI ALL4 Racing hat die Rallye Dakar von 2012 bis 2014 zuletzt drei Mal in Folge gewonnen. Und für die 2015er-Auflage der Dakar sind wir erneut gut vorbereitet. Unser Ziel ist es, wie 2014 ein starkes Team-Ergebnis zu erzielen. Die Voraussetzungen für einen vielversprechenden Dakar-Start könnten kaum besser sein. Wir treten mit einem absoluten Gewinnerauto, dem MINI ALL4 Racing, an, der im Laufe der Saison auf dem Weg zum dritten Gesamtsieg des FIA-Weltcups für Cross-Country-Rallyes in Folge unter härtesten Rennbedingungen immer weiter verbessert und auf die speziellen Herausforderungen der Rallye Dakar abgestimmt wurde. In diesem Entwicklungsprozess wurde der MINI ALL4 Racing dank eines hervorragenden Technologie-Transfers weiter optimiert. Das Ergebnis ist der MINI ALL4 Racing, den wir bei der Rallye Dakar 2015 im Einsatz erleben werden. Außerdem treten wir mit zehn sehr erfahrenen Fahrerpaarungen aus zwölf Ländern an, die von Dakar-Titelverteidiger Joan „Nani“ Roma angeführt werden. Die Rallye Dakar 2015 wird eine der schwierigsten Auflagen seit ihrem Umzug von Afrika nach Südamerika. Aber sie wird auch eine unglaublich faszinierende Erfahrung für alle Beteiligten – Teams wie Fans gleichermaßen – werden. Die Rallye Dakar ist ein echtes Abenteuer. X-raid ist bereit, seine Erfolgsserie fortzusetzen. Dennoch sei auch gesagt, dass man Erfolg nicht buchen kann. Der Weg bis ins Ziel in Buenos Aires am 17. Januar ist lang. Dennoch bin ich zuversichtlich, dass MINI auf diesem Weg Motorsport-Fans auf der ganzen Welt erneut begeistern wird.“



02 –Rallye Dakar 2015: Das ultimative Abenteuer.

9.111 Kilometer in einer großen Schleife quer durch Südamerika von Argentinien über Chile und Bolivien zurück nach Argentinien: Das ist nur einer der vielen Fakten der Rallye Dakar 2015. Doch die Rallye Dakar ist weit mehr als Zahlen und Fakten. Unbarmherzige Schotterstrecken, die majestätischen Höhen der Anden, die Gluthitze der Atacama-Wüste und weitläufige Dünenfelder: Die Dakar-Teilnehmer wagen sich auf ein Terrain, das nicht selten unberechenbar und tückisch ist. Die Hindernisse sind zahlreich und unvorhersehbar. Doch das macht die Rallye Dakar zur ultimativen Herausforderung. Und es macht die Dakar zu einem packenden Motorsport-Ereignis für Zuschauer und Fans gleichermaßen. Die Rallye Dakar ist ein Abenteuer – faszinierend für alle Beteiligten.

Die Dakar-Tage beginnen für Fahrer und Teams lange vor dem Sonnenaufgang und enden erst spät nach Einbruch der Dunkelheit. Dazwischen liegen gezeitete Etappen von insgesamt über 4.500 Kilometern Länge – manche von ihnen gehen über mehr als 500 Kilometern. Über 4.500 Kilometer sind auf den Verbindungen zwischen den einzelnen Etappen zurückzulegen. Hier werden von den Teams hunderte Tonnen von Material von einem Biwak zum nächsten gebracht, wo die Service-Einheiten stattfinden. Pausen gibt es nur selten, Schlaf ist kostbarer Luxus. Obwohl sich die Fahrer und Beifahrer akribisch auf die einzelnen Etappen vorbereiten, warten während der Dakar stets unvorhersehbare Herausforderungen auf sie. Auf den zahlreichen neuen und wiedereingeführten Etappen müssen sie ihr ganzen Können abrufen, um am Ende eine Chance auf den Sieg zu haben. Zudem können die Fahrer auf einigen Etappen dieses Mal nicht auf die Unterstützung ihrer Teams zurückgreifen. Auf den Marathon-Etappen sind sie auf sich allein



gestellt und müssen die technischen Herausforderungen aus eigener Kraft meistern.

Die Rallye Dakar ist eine fesselnde Geschichte von Wettkampf, Einsatz, Emotion und Abenteuer. Alle sind Grundwerte der Marke MINI. Das Meistern großer Abenteuer und ultimativer Herausforderungen liegt in den Genen der Marke MINI. Zweifellos wird die Rallye Dakar 2015 die größte Prüfung dieser Grundwerte. Deshalb treten MINI und X-raid bestens vorbereitet an. Das Siegerauto der vergangenen drei Dakar-Auflagen, der MINI ALL4 Racing, ist weiter optimiert worden, um sich erneut erfolgreich den Herausforderungen der Dakar zu stellen. Performance, Kraft und Ausdauer sind die unverkennbaren Markenzeichen des MINI ALL4 Racing, die drei aufeinanderfolgende Dakar-Siege möglich gemacht haben. Und ein Team von Ingenieuren hat unzählige Stunden an Arbeit, Können und Leidenschaft in die Vorbereitung des MINI ALL4 Racing gesteckt, um sicherzustellen, dass der MINI ALL4 Racing erneut einen erfolgreichen Dakar-Auftritt hat.

5

Das zusammen mit einem erfahrenen Fahreraufgebot bestehend aus dem zweimaligen Dakar-Gewinner Joan „Nani“ Roma (ES), den Gewinnern des FIA-Weltcups für Cross-Country Rallies 2013 und 2014 im MINI ALL4 Racing – Krzysztof Holowczyc (PL) und Vladimir Vasilyev (RU) – sowie dem Dakar-Sieger von 2011 Nasser Al-Attiyah (QT) sind die Gründe, warum sich Fans der Marke MINI auf ein neues, faszinierendes Abenteuer freuen dürfen, wenn die Rallye Dakar am 04. Januar 2015 beginnt.



03 – MINI im Rallyesport: Der Weg an die Spitze.

Von drei überzeugenden Siegen bei der legendären Rallye Monte Carlo in den 1960er-Jahren zu drei aufeinanderfolgenden Gesamtsiegen im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes und beim ultimativen Motorsport-Abenteuer, der Rallye Dakar, von 2012 bis 2014: Erfolg steckt der Marke MINI in den Genen. Und das nicht erst seit der britische Ingenieur Alec Issigonis in den 1950er-Jahren den Austin Mini erfand.

Es war Issigonis' Geschäftspartner und Freund John Cooper (GB), der als Konstrukteur von Sportwagen neben der Alltagstauglichkeit des Mini auch die Basis für ein viel versprechendes Sportauto sah. Cooper, als leidenschaftlicher Ingenieur, optimierte in der Folge den Austin Mini für internationale Motorsport-Einsätze. 1963 war es der Mini Cooper S, der bei der weltbekannten Rallye Monte Carlo mit Rauno Aaltonen (FI) am Steuer den Klassensieg feierte und insgesamt einen beeindruckenden dritten Platz belegte. Nur ein Jahr später gelang Paddy Hopkirk (GB) dann der große Wurf, als er bei der Rallye Monte Carlo 1964 im Mini Cooper S den Gesamtsieg feierte – dieses Mal mit einem leistungsstärkeren Motor ausgestattet.

6

Schon 1965 war dann der Finne Timo Mäkinen an der Reihe, der mit seinem „Monte“-Sieg den Beweis erbrachte, dass Hopkirks Sieg kein Zufall war. Spätestens als Rauno Aaltonen einen weiteren Rallye-Monte-Carlo-Sieg einfuhr, hatten sich das Mini-Trio seinen Spitznamen „Die Drei Musketiere des Rallye-Sports“ verdient. Seitdem ist die Marke MINI untrennbar mit beeindruckenden Erfolgen im Motorsport verbunden. Gleiches gilt für den Namen John Cooper. Seit den wilden 60ern hat MINI unzählige Erfolge bei Motorsport-Veranstaltungen rund um den Globus gefeiert, inklusive des weltweit beachteten Comebacks in der höchsten Klasse des



internationalen Rallye-Sports, der FIA World Rally Championship, im Jahr 2011. Auf der Basis des MINI John Cooper Works Countryman bewies der MINI John Cooper Works WRC, dass er wie für den Offroad-Sport geschaffen ist, indem er sich von Beginn an Konkurrenzfähigkeit zeigte. 2011 war auch das Jahr, in dem X-raid erstmals den MINI ALL4 Racing bei der Rallye Dakar an den Start brachte, der ebenfalls auf dem Serienmodell des MINI John Cooper Works Countryman basiert.

Der MINI ALL4 Racing beeindruckte schon bei seinem Roll-out und im Shakedown im Dezember 2010. Fans weltweit waren begeistert, einen MINI im Starterfeld der Rallye Dakar 2011 zu sehen. Das Ziel für den MINI ALL4 Racing war von Beginn an klar: der Gewinn der Rallye Dakar. Lange ließ der MINI ALL4 Racing nicht auf sich warten. 2012 war es schon so weit, als Stéphane Peterhansel (FR) im MINI ALL4 Racing den Gesamtsieg feierte.

7

Während der Franzose 2013 bereits den nächsten Dakar-Triumph perfekt machte, kamen Fans der Marke MINI nur ein Jahr später gänzlich auf ihre Kosten, als nicht weniger als elf MINI ALL4 Racing bei der Dakar 2014 an den Start gingen. Nicht nur erreichten alle MINI ALL4 Racing das Ziel, MINI feierte außerdem dank Joan „Nani“ Roma den Gesamtsieg sowie einen Dreifacherfolg mit den Plätzen eins bis drei. Zudem beendeten sieben MINI ALL4 Racing die Dakar in den Top Ten. Zusammen mit seinen drei Gesamtsiegen im FIA-Weltcup für Cross-Country Rallyes in Folge von 2012 bis 2014 ist der MINI ALL4 Racing aktuell das Maß der Dinge im internationalen Langstrecken-Rallyesport.



04 – MINI ALL4 Racing: Der Inbegriff von Erfolg.

Mit den Siegen bei der Rallye Dakar 2012, 2013 und 2014 ist die Geschichte des MINI ALL4 Racing eine einzigartige Erfolgsstory. Seit seinem Roll-out im Jahr 2010 steht der MINI ALL4 Racing für pure Kraft, absolute Zuverlässigkeit, technische Präzision und nicht zuletzt Erfolg. Mit drei Siegen in Serie bei der Rallye Dakar und beim FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes ist der MINI ALL4 Racing bei der Rallye Dakar das Auto, das es zu schlagen gilt.

Um dieses Maß an internationalem Erfolg zu erreichen, ist der MINI ALL4 Racing fortlaufend optimiert worden, um die Anforderungen des internationalen Langstrecken-Rallyesports mit Erfolg zu meistern. Während jeder Auftritt im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes durchweg ein Erfolg war, war jeder Welt-Cup-Einsatz zugleich auch ein zuverlässiges Testgebiet für die Weiterentwicklung des Autos zwischen seinen Dakar-Einsätzen. Tausende von Einsatzkilometern wurden genutzt, um wertvolle Informationen über die Performance des MINI ALL4 Racing unter verschiedensten Rennbedingungen zu sammeln. Von den weichen Sanddünen der Abu Dhabi Desert Challenge oder der Sealine Cross-Country Rally in Katar bis hin zu den schroffen Untergründen bei den Baja-Rallye-Starts in Ungarn, Polen oder Portugal, im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes war der MINI ALL4 Racing in Russland sogar auf Eis und Schnee unterwegs. Ob Hitze, Sand, Schotter oder in großen Höhen: Bei den Renneinsätzen haben Ingenieure und Techniker Daten in höchst anspruchsvollen Einsatzumgebungen gesammelt. Zudem erfolgte dank der engen Zusammenarbeit zwischen X-raid und MINI ein ausgiebiger Technologie-Transfer.

Insgesamt ist das Chassis des MINI ALL4 Racing rund neun 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 mit dem Monocoque verklebt. Die geschlossene Fahrgastzelle ist das einzige Bauteil des Fahrzeugs, das aus Sicherheitsgründen nicht zerlegbar ist, während alle anderen Bauteile des MINI ALL4 Racing separat in weitere Einzelteile demontierbar sind.

Der MINI ALL4 Racing ist mit einem sequenziellen, geradeverzahnten 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.

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 320 PS bei 3250 Umdrehungen pro Minute. Das beschert dem MINI ALL4 Racing eine Höchstgeschwindigkeit von zirka 178 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.

Darüber hinaus ist der MINI ALL4 Racing mit Michelin All-Terrain Reifen der Größe 245/80R 16 ausgestattet. Zusätzlich zu den vier montierten Reifen befinden sich drei Ersatzreifen im Fahrzeug, zwei im Bereich unter dem Fahrer und einer im Heckbereich des MINI ALL4 Racing. 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 Rollventil kann die Neigung des Fahrzeugs verändert werden. Die Kühlung des Dämpferöls erfolgt über ein externes Reservoir, was eine konstantere Dämpfung sowie eine längere Einsatzdauer der Dämpfer ermöglicht.

10

Das Cockpit des MINI ALL4 Racing bietet Fahrer und Beifahrer in speziell geformten Recaro Motorsportsitzen 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 mit elementaren 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.

Eine optimierte Luftführung am MINI ALL4 Racing ist bei der Dakar ebenso nötig wie bei anderen Motorsportarten. Aus diesem Grund ist die Aerodynamik etwas, an dem permanent gearbeitet wird, um hier optimale Ergebnisse zu erzielen. 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 der MINI ALL4 Racing basiert, bereits über einen Spoiler an der Dachabrissekante 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.



05 – MINI ALL4 Racing: Technische Daten.

Motor	TwinPower-Dieselturbomotor
Leistung	320 PS/3250 Umdrehungen/Min.
Drehmoment	ca. 800 Nm/2100 Umdrehungen/Min.
Hubraum	2993 ccm
Luftmengenbegrenzer	38 mm Durchmesser
Höchstgeschwindigkeit	ca. 178 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	2990 mm
Spurweite	1736 mm
Leergewicht	1952,5 kg
Tankvolumen	385 Liter
Chassis-Rahmen	Gitterrohrrahmen von CP Autosport Karbon-Kevlar-Karosserie von FASTER
Reifen	Michelin All-Terrain (Größe: 245/80R 16)



06 – MINI Fahrer und Beifahrer bei der Rallye Dakar.

#300 MINI ALL4 Racing – Monster Energy Rally Raid Team.

Joan „Nani“ Roma.

Joan „Nani“ Roma, geboren am 17. Februar 1972 in Folgueroles (Spanien), ist ein echter Allrounder im Rallye-Sport. 2004 gewann er die prestigeträchtige Rallye Dakar auf dem Motorrad, zehn Jahre später im MINI ALL4 Racing dann auch auf vier Rädern. Damit war er erst der dritte Teilnehmer in der Geschichte der Dakar, dem dies gelang.

Roma tritt 2015 somit als Titelverteidiger bei der Dakar an. An seiner Seite: Der erfahrene Michel Périn, der die Rallye Dakar schon vier Mal gewann. Roma hält große Stücke auf seinen französischen Beifahrer. „Für mich ist er aktuell der beste Co-Pilot im ganzen Starterfeld“, sagte Roma erst jüngst über Périn.

13

Die Marke MINI und Nani Roma – das gehört einfach zusammen. In seiner Freizeit geht Roma gelegentlich mit einem MINI John Cooper Works Countryman in Spanien bei nationalen Rallye-Veranstaltungen an den Start. Neben seiner Karriere verfolgt er weitere ambitionierte Ziele: Mit einer eigenen Stiftung, der Fundación Nani Roma, unterstützt und initiiert er unterschiedliche Sportprojekte.

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Dakar 2004 (Motorrad) und 2014 (MINI ALL4 Racing)
- Platz 2 Rallye Dakar 2012 (MINI ALL4 Racing)
- Platz 1 Baja Aragon Spanien 2013 und 2014 (MINI ALL4 Racing)
- Platz 1 Desafío Ruta, Peru 2013 und 2014 (MINI ALL4 Racing)



- Platz 1 Abu Dhabi Desert Challenge 2014 (MINI ALL4 Racing)

Beifahrer: Michel Périn (FR).

#305 MINI ALL4 Racing – Monster Energy Rally Raid Team.

Orlando Terranova.

Orlando Terranova, geboren am 10. November 1979 in Mendoza (Argentinien), hat im Offroad-Sport langjährige Erfahrung auf zwei und vier Rädern. In seiner Heimat Argentinien sicherte er sich in jungen Jahren zahlreiche nationale Motorradtitel. Unter anderem gewann er mit einer Enduro-Maschine drei Mal in Folge die Enduro-Meisterschaft von Mendoza. Auf internationaler Ebene folgte 2003 der Sieg bei der Rally of Desert in Chile.

In den Folgejahren ging Terranova vermehrt mit Autos bei Rallyes an den Start. Seit 2009 stürzt er sich ausschließlich auf vier Rädern in die Rallye-Abenteuer. 2014 ging er erstmals für X-raid im MINI ALL4 Racing bei der Dakar an den Start, gewann eine Wertungsprüfung und wurde Fünfter.

14

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Rallye Tunesien 2009
- Platz 1 Ruta 40, Tunesien 2009
- Platz 1 Rallye Marokko 2013
- Platz 2 Rallye Marokko 2014
- Platz 5 Rallye Dakar 2014 (MINI ALL4 Racing)

Beifahrer: Bernardo „Ronnie“ Graue (AR).



#306 MINI ALL4 Racing – Monster Energy Rally Raid Team.

Krzysztof Holowczyc.

Krzysztof Holowczyc wurde am 4. Juni 1962 in Olsztyn (Polen) geboren. In den 90er-Jahren war er vor allem in seiner Heimat Polen im Rallyesport aktiv und gewann 1995, 1996 und 1999 die Polnische Rallye-Meisterschaft. 1997 wurde er zudem Rallye-Europameister und nahm 1998 an der Rallye-Weltmeisterschaft teil.

2005 startete Holowczyc erstmals bei der Rallye Dakar. Seit 2011 ist er Teil des X-raid-Teams. 2013 beendete er die härteste Rallye der Welt auf dem fünften Rang – sein bisher bestes Resultat. Neben seiner Motorsportkarriere ist Holowczyc auch als Politiker aktiv. Seit 2007 ist er als Abgeordneter der polnischen Bürgerplattform im EU-Parlament vertreten. Mit seiner Stiftung „Der sichere Fahrer“ setzt sich Holowczyc zudem für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ein und wurde dafür mit dem Goldenen Verdienstkreuz der Republik Polen geehrt.

15

Karriere-Highlights:

- Europäischer Rallye-Meister 1997
- Polnischer Rallye-Meister 1995, 1996 und 1999
- Platz 2 FIA Weltcup für Cross-Country-Rallyes 2008
- Platz 1 Baja Polen 2011, 2012 und 2014
- Platz 1 FIA International Cup for Cross-Country Bajas

Beifahrer: Xavier Panseri (FR).



#310 – MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

Vladimir Vasilyev.

Geboren: 11. August 1969 in Tver, Russland

Nationalität: russisch

Hobbys: Familie, Rallyes, Jagen, Weinherstellung

Karriere-Highlights:

- Platz 1 Russische Rallye Raid Meisterschaft 2013
- Platz 1 Abu Dhabi Desert Challenge 2014
- Platz 1 FIA Weltcup für Cross-Country-Rallyes 2014

Beifahrer: Konstantin Zhiltsov (RU).

#314 – MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

16

Erik van Loon.

Geboren: 29. August 1968 in Reusel, Niederlande

Nationalität: niederländisch

Hobbys: Rallye, Fahrradfahren, Fitness, Golf

Karriere-Highlights:

- Meister Rallyclinic Dutch Open 2010
- Platz 1 ELE Rally 2011
- Platz 1 Amsterdam Short Rally
- Platz 4 Abu Dhabi Desert Challenge 2013
- Platz 3 Pharaons Rally Ägypten 2014
- Platz 3 Rallye Marokko 2014
- Platz 27 Rallye Dakar 2014



Beifahrer: Wouter Rosegaar (NL).

#319 MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

Boris Garafulic.

Geboren: 11. Juli 1963 in Santiago de Chile, Chile

Nationalität: chilenisch

Karriere-Highlights:

- Platz 3 Rallye Marokko 2011
- Platz 11 Rallye Dakar 2012
- Platz 4 Rallye Marokko 2013
- Platz 11 Rallye Dakar 2014

Beifahrer: Filipe Palmeiro (PT).

17

#329 MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

Aidyn Rakhimbayev.

Geboren: 20. August 1972 in Astana, Kasachstan

Nationalität: kasachisch

Hobbys: Off-Road-Rennen

Karriere-Highlights:

- Platz 4 Rallye Marokko 2013
- Platz 5 Baja Ungarn 2014

Beifahrer: Anton Nikolaev (RU).



#332 MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

Zhou Yong.

Geboren: 9. Februar 1969 in Peking, China

Nationalität: chinesisch

Hobbys: Reisen

Beifahrer: NN.

#334 MINI ALL4 Racing – X-raid-Team.

Stephan Schott.

Geboren: 15. Oktober 1952 in Frankfurt am Main

Nationalität: deutsch

Hobbys: Windhunde, Rallyesport

Karriere-Highlights:

- Platz 10 Abu Dhabi Desert Challenge 2012
- Platz 8 Abu Dhabi Desert Challenge 2013
- Platz 5 Abu Dhabi Desert Challenge 2014

Beifahrer: Holm Schmidt (DE).

#301 MINI ALL4 Racing – Qatar Rally Team.

Nasser Al-Attiyah.

Geboren: 21. Dezember 1970 in Doha, Katar

Nationalität: katarisch



Hobbys: Tontaubenschießen

Karriere-Highlights:

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

Beifahrer: Mathieu Baumel (FR).



07 – Interview mit X-raid-Teamchef Sven Quandt.

Nach vier Jahren strategischer Partnerschaft mit MINI und drei Dakar-Siegen kennt X-raid-Teamchef Sven Quandt (DE) die Stärken seines Teams und des MINI ALL4 Racing bestens. Im Interview spricht der 58-Jährige, der selber sieben Mal bei der Rallye Dakar dabei war, über die Herausforderungen der Dakar 2015, die Vorbereitungen seines Teams auf ein weiteres Offroad-Abenteuer sowie die Chancen, das erst dritte Team in der Geschichte der Dakar zu werden, das vier Siege in Folge holte.

Frage: Die Marke MINI und X-raid verbindet schon seit Jahren eine äußerst erfolgreiche strategische Partnerschaft. Was ist das Ziel für 2015?

Sven Quandt: Die Saison 2015 beginnt mit der wichtigsten und größten Herausforderung unseres Rennkalenders: der Rallye Dakar. Nach drei Siegen in Folge muss unser Ziel Titelverteidigung heißen. Gleichzeitig steigt das weltweite Interesse an der Dakar immer weiter. Diese Aufmerksamkeit bietet uns die Möglichkeit, den Bekanntheitsgrad der Marke MINI sowie des MINI ALL4 Racing weiter zu steigern. Hinzu kommt die Tatsache, dass unser Fahreraufgebot bei der Dakar 2015 extrem international ist. Unsere Piloten kommen aus elf verschiedenen Ländern. Dadurch nimmt auch das Interesse internationaler Medien und Fans deutlich zu.

20

Frage: In welchen technischen Bereichen haben Sie den MINI ALL4 Racing weiterentwickelt?

Quandt: Die Weiterentwicklung des MINI ALL4 Racing ist ein ganzjähriger Prozess. Wir arbeiten permanent am MINI ALL4 Racing, um den Fahrern für jede Rallye das optimale Fahrzeug geben zu können. In diesem Bereich haben wir in den vergangenen Jahren



einen unglaublichen Erfolg gehabt. Zwischen den Dakar-Rallyes nutzen wir den FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes, um den MINI ALL4 Racing weiterzuentwickeln. Über Tausende von Einsatzkilometern können wir technische Daten sammeln, die wertvoll für die gezielte Weiterentwicklung des Autos sind. Man muss es ganz deutlich sagen: Der MINI ALL4 Racing ist bereits extrem zuverlässig, stark und schnell. Sonst hätte er nicht die Dakar und den Weltcup nicht jeweils drei Mal in Folge gewonnen. Aber im Motorsport gibt es immer Platz für Verbesserungen. Dieses Jahr haben wir speziell an der Aerodynamik und am Getriebe gearbeitet.

Frage: Was sind Ihre Erwartungen für die Rallye Dakar 2015?

Quandt: Die Rallye Dakar 2015 wird definitiv die anspruchsvollste seit dem Umzug von Afrika nach Südamerika sein. Es gibt ein paar Wertungsprüfungen, die wir bereits kennen. Es gibt aber auch ein paar neue oder wiedereingeführte Prüfungen, die für uns völliges Neuland bedeuten. Wir verfügen jedoch über ein erfahrenes Team, das bestens weiß, wie man sich auf neue Routen vorbereitet. Dennoch bleibt die Dakar bis zu einem bestimmten Grad immer unvorhersehbar. Sie ist ein wahres Motorsport-Abenteuer, bei dem die Teams unbekannte und unvorhersehbare Herausforderungen meistern müssen. Doch gerade das macht die Dakar für Teilnehmer und Fans so reizvoll. Wir freuen uns also auf unsere Dakar-Teilnahme.

21

Frage: Joan „Nani“ Roma ist der Titelverteidiger. Wie stehen die Chancen auf einen weiteren Dakar-Sieg?

Quandt: Trotz des unvorhersehbaren Charakters der Dakar sind wir zuversichtlich, 2015 wieder ein gutes Ergebnis zu erzielen. Der MINI ALL4 Racing hat schon mehrfach seine Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Agilität unter Beweis gestellt. Nichts Anderes erwarten wir auch



2015. Der MINI ALL4 Racing ist die Basis für den Erfolg unseres Teams, das von „Nani“ Roma angeführt wird. Er hat die Dakar bereits zwei Mal gewonnen und verfügt mit Michel Périn über einen ebenso erfahrenen wie erfolgreichen Beifahrer. Zwei weitere Fahrerpaarungen bestehend aus Orlando Terranova und Beifahrer Bernardo Graue sowie Krzysztof Holowczyc und Xavier Panseri komplettieren das Monster Energy Rally Raid Team. Außerdem fährt der Dakar-Sieger von 2011, Nasser Al-Attiyah, einen MINI ALL4 Racing. Wir bringen also eine gehörige Portion Dakar-Erfahrung mit.

08 – Interview mit Dakar-Sieger Joan „Nani“ Roma.

Er hat den Wüstenklassiker bereits zwei Mal gewonnen und darf sich einen wahren Allrounder nennen: Joan „Nani“ Roma gewann die Rallye Dakar bereits 2004 auf dem Motorrad, 2014 wiederholte er den Erfolg, allerdings auf vier Rädern. Im MINI ALL4 Racing gewann er die härteste Rallye der Welt. An seiner Seite: der erfahrene Co-Pilot Michel Périn, der für Roma der aktuell beste Co-Pilot im gesamten Fahrerfeld ist. 2015 peilt Roma die Titelverteidigung in Südamerika an. Im Interview spricht der Spanier über seine Vorbereitungen auf die Dakar und die Herausforderungen des 14-Tage-Marathons.

Frage: Jede Rallye Dakar erfordert eine lange Vorbereitung. Wie sieht so eine Vorbereitung auf die größte Herausforderung im Motorsport aus?

23

Joan „Nani“ Roma: Die Vorbereitung nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. Man muss sehr früh damit anfangen, schon einige Monate vor Beginn der Rallye. Das Team muss das Auto vorbereiten, mein Co-Pilot Michel und ich müssen mental und physisch trainieren. Die Dakar ist eine große Herausforderung, dein Körper muss auf die Hitze vorbereitet sein. Die Tage sind sehr lang und hart. Deshalb muss man fit sein. Ich habe dieses Jahr an ein paar Rallyes im Cross-Country-Weltcup teilgenommen, das war eine gute Vorbereitung für die Dakar. Die Weltcup-Rallyes werden auf unterschiedlichen Untergründen wie Schotter, Sand oder hohen Dünen ausgetragen. Das ist also eine gute Übung für die Dakar.

Frage: Die Rallye Dakar ist nicht nur technisch und physisch sehr anstrengend, sondern auch mental. Wie bereiten Sie sich auf diese

Herausforderung vor? Arbeiten Sie mit einem Mentaltrainer zusammen?

Roma: Ja, schon seit zwei Jahren. Bei der Rallye kommt es nicht nur auf das Fahren an. Man steht auch unter einem enormen mentalen Druck. Da ist es gut, wenn man ein paar Techniken kennt, mit denen man entspannt und fokussiert bleiben kann. Das ist alles Teil unserer Vorbereitung: Man muss sich physisch, psychisch und technisch vorbereiten.

Frage: Die Rallye Dakar werden dieses Jahr wieder viele Zuschauer verfolgen. Sind Ihre Familie und Freunde auch vor Ort?

Roma: Familie und Freunde sind bei meinen Rallyes nie vor Ort. Manche Fahrer mögen das. Aber ich möchte mich bei einer so wichtigen Rallye nicht ablenken lassen. Ich möchte fokussiert bleiben.

24

Frage: Machen neue, starke Konkurrenten die Rallye noch anspruchsvoller und interessanter?

Roma: Peugeot hat ein sehr gutes Team und gute Fahrer: Stéphane Peterhansel und Carlos Sainz sind zwei echte Experten. Natürlich sind sie für mich ernstzunehmende Gegner. Stéphane hat die Dakar schon elf Mal gewonnen. Doch MINI und X-raid sind ebenfalls sehr erfahren und wir haben ein sehr schnelles und zuverlässiges Auto. Keine Frage: Wir können erneut gewinnen, egal wer unsere Gegner sind.

Frage: Was sagen Sie zur Route bei der Rallye Dakar 2015?

Roma: Sie sieht in etwa so aus, wie ich sie erwartet hatte. Doch man weiß nie: Vor Ort kann wieder alles ganz anders sein. Die Route ist auf jeden Fall sehr anspruchsvoll. Das ist etwas, was mein Co-Pilot Michel und ich mögen: Je härter die Rallye, desto mehr Spaß macht



sie uns. Der MINI ALL4 Racing ist ein sehr konkurrenzfähiges und zuverlässiges Auto, weshalb wir uns um Faktoren wie Zuverlässigkeit keine großen Sorgen machen müssen. Das ist immer gut. Das Wetter kann eine sehr entscheidende Rolle spielen. Darauf kann man sich nicht vorbereiten, das steht nirgendwo im Roadbook. Das wird also eine sehr unvorhersehbare Herausforderung. Das Wetter kann die Charakteristik einer Wertungsprüfung komplett verändern. Das muss einem auch immer bewusst sein.

Frage: Glauben Sie, dass es dieses Jahr einen „Schlüssel-Tag“ geben wird? Einen Tag, der für den Ausgang der Dakar besonders entscheidend sein wird?

Roma: Um ehrlich zu sein: Jeder Tag bei der Dakar ist entscheidend. Doch in diesem Jahr wird, denke ich, der Marathon-Tag eine große Rolle spielen, was das Endergebnis der Dakar angeht. Wenn du es schaffst, Iquique ohne Probleme oder Schäden am Auto zu erreichen, dann dürftest du dich in einer guten Position befinden, was den Kampf um den Sieg angeht.

25

Frage: Bei den sogenannten Marathon-Wertungsprüfungen dürfen die Mechaniker zwei Tage lang nicht an den Autos arbeiten. Gefällt Ihnen diese neue Regelung?

Roma: Das wird für uns etwas völlig Neues sein. Ich kenne diese Regel schon aus meiner Zeit bei den Motorrädern, als die Dakar noch in Nordafrika ausgetragen wurde. Jetzt wird das natürlich eine ganz andere Situation sein. Wir müssen daran auf der entsprechenden Wertungsprüfung an diesem Tag denken, denn es ist wichtig, sich beispielsweise keinen Reifenschaden einzufahren. An diesen zwei Tagen stehen uns nur drei Ersatzreifen zur Verfügung. Also muss man deutlich vorsichtiger fahren. Es ist eine neue Herausforderung, auf die ich mich freue. Es macht die Rallye noch anspruchsvoller.



Frage: Was erwarten Sie in Sachen Performance vom MINI ALL4 Racing auf den neuen Etappen?

Roma: Der MINI ist schon immer zuverlässig, stark und schnell gewesen. Bislang gab es nie ernsthafte technische Probleme. Das soll auch 2015 so sein. Ich erwarte nichts Anderes. Außerdem haben MINI und X-raid das Auto ständig von einer Dakar zur nächsten weiterentwickelt. Ich bin den MINI ALL4 Racing während der Saison oft gefahren und er fühlte sich großartig an. Die Ergebnisse des Jahres 2014 bestätigen das. Was immer auch die Herausforderung sein wird, ich absolut davon überzeugt, dass der MINI ALL4 Racing sie meistern wird.

Frage: Rallye-Fahrer sagen oft, dass sie mehr Zeit mit ihren Co-Piloten verbringen als mit ihren Ehefrauen. Wie sieht Ihre Zusammenarbeit mit Ihrem Co-Piloten Michel Périn aus?

Roma: Diese Behauptung trifft manchmal wirklich zu. Michel spielt eine bedeutende Rolle. Seine Arbeit ist sehr wichtig. Er hat einen großen Anteil an unserem Erfolg. Die Arbeit des gesamten Teams ist wichtig, keine Frage. Die Mechaniker und Ingenieure arbeiten sehr hart für den Erfolg. Im Auto beträgt die Arbeitsteilung 50:50. Meine Beziehung zu Michel ist sehr gut. Für mich ist er aktuell der beste Co-Pilot im Feld. Er bringt sehr viel Leidenschaft für diesen Job mit, und er ist im positiven Sinn wirklich rallye-verrückt. Es ist gut, ihn als Co-Piloten zu haben. Er hat sehr viel Erfahrung und macht einen super Job.

09 – Interview mit Beifahrer Michel Périn.

Ein starkes und erfolgreiches Duo: Joan „Nani“ Roma und Co-Pilot Michel Périn. Im MINI ALL4 Racing gewannen beide die Rallye Dakar 2014. Auch 2015 greifen sie wieder an. Navigation ist bei der Dakar, die voller Überraschungen steckt, das A und O. Ohne die richtige Navigation verfahren sich die Teilnehmer. Ein Navigationsfehler kann einen großen Zeitverlust mit sich bringen. Im Interview spricht Romas Navigator, der die Dakar insgesamt vier Mal gewonnen hat, über Überraschungen auf den Wertungsprüfungen, die richtige Navigation und warum er den Platz des Beifahrers nicht gegen den des Fahrers tauschen möchte.

Frage: Wann beginnen Sie mit der Vorbereitung auf die Rallye Dakar? Können Sie sich schon vorbereiten, ohne das Roadbook zur Hand zu haben?

27

Michel Périn: Das kann ich in der Tat schon machen. Man kann zum Beispiel im Internet an Informationen kommen. Auf diese Weise bereite ich mich akribisch vor. Da findet man bereits im Vorfeld sehr viele Informationen, die teilweise von Einheimischen mitgeteilt werden. Aber die wirklich intensive Vorbereitungsphase beginnt natürlich erst, wenn man die offizielle Route vor sich hat.

Frage: Doch selbst mit dem Roadbook ist es doch sicher schwierig, den richtigen Weg zu finden ...

Périn: Wir arbeiten Kartenprogrammen im Internet. Doch manchmal sehen die Straßen ganz anders aus als erwartet. Sie sind in unterschiedlichen Jahren gebaut worden, die Streckenbedingungen können sich dann sehr schnell ändern. Abends ist es meine Aufgabe,

diese Dinge im Internet zu checken. Das ist die beste Vorbereitung für den kommenden Tag.

Frage: Mögen Sie solche Überraschungen auf einer Etappe?

Périn: Ich mag das Unvorhergesehene. Die Voraussetzungen sind aber für alle gleich. Es ist dann kein wirklicher Nachteil, sondern eine tolle Herausforderung. In den zwei Dakar-Wochen müssen wir so sorgfältig wie möglich arbeiten. Sorgfalt ist bei der Dakar der Schlüssel zum Erfolg.

Frage: Vor ein paar Jahren zog die Dakar von Afrika nach Südamerika um. Welcher Austragungsort ist anspruchsvoller?

Périn: Südamerika. Aus folgendem Grund: Wenn man in Afrika einen Fehler machte, konnte man schneller wieder den richtigen Weg finden, da das Gelände sehr offen war. In Südamerika ist das schwieriger, weil es mehr Täler gibt. Wenn man ins falsche Tal abgebogen ist, ist es schwierig, wieder schnell zurückzufinden. Da verliert man sehr viel Zeit.

28

Frage: Haben Sie schon mal mit dem Gedanken gespielt, sich ans Steuer des MINI ALL4 Racing zu setzen? Also den Platz des Co-Piloten mit dem des Fahrers zu tauschen?

Périn: Nein, denn ich liebe, was ich tue. Es ist für mich nicht nur ein Beruf, sondern eine Leidenschaft. Es ist fantastisch. Ich liebe es.

Frage: Verraten Sie uns bitte etwas über „Nani“ Roma, was keiner von ihm weiß.

Périn: Nun, ich glaube, Nani geht davon aus, dass er einen guten Co-Piloten abgeben würde. Aber solange er das Roadbook nicht in der Hand hat und Anweisungen gibt, weiß man natürlich nicht, ob er es wirklich drauf hat. (lacht)



10 – Die Route der Rallye Dakar 2015.

9.111 Kilometer in nur 14 Tagen, 4.578 Wertungskilometer gegen die Uhr und nur ein Ziel: die Ziellinie in Buenos Aires als Erster zu erreichen. Die Route der Rallye Dakar 2015 ist das Herzstück des großen Rallye-Abenteuers quer über den südamerikanischen Kontinent. Im Vergleich zu 2014 wurden die Prüfungen bei der Dakar 2015 um 17 Prozent gekürzt. Trotzdem sind sich alle Teilnehmer einig: Die 37. Auflage wird die anspruchsvollste seit dem Umzug von Nordafrika nach Südamerika im Jahr 2009.

Einer, der die Dakar-Route im Schlaf beherrschen muss, ist Michel Périn, Co-Pilot von Joan „Nani“ Roma. Beide gehen als Titelverteidiger ins Rennen. Périn bereitet sich schon seit Monaten auf die Dakar vor, sammelt zahlreiche Informationen. Das Fein-Tuning begann jedoch erst am 19. November als die Veranstalter die detaillierte Route veröffentlichten. „Die Rallye Dakar 2015 wird eine große Herausforderung, die Veranstalter haben sich nämlich viel Neues einfallen lassen, in einer Gegend, die wir eigentlich schon kennen“, sagt Périn.

29

Entscheidend wird laut Périn vor allem das Ende der ersten Woche sein. „Am siebten und achten Tag geht es auf über 3.600 Meter über dem Meeresspiegel. Das wird den Autos und Fahrerteams alles abverlangen. Außerdem wird der erste Teil der Dakar länger sein als der zweite. Am Ruhetag an Tag neun wird man also viel erschöpfter sein als bisher.“ Ähnlich entscheidend seien die Marathon-Prüfungen. Périn: „Fahrer und Beifahrer müssen sich ganz alleine um die Autos kümmern. Sie können nicht auf die Unterstützung der Mechaniker hoffen. Es gibt auch keine Extra-Ersatzteile. Nur die, die du im Auto hast. Normalerweise wechselt man jeden Tag die Reifen. Nun müssen sie zwei Tage halten. Der richtige Umgang mit den



Reifen ist also wichtig“, sagt der Franzose. Laut Regelwerk dürfen Ersatzreifen nur innerhalb eines Teams getauscht werden. Périn: „Teamwork ist also sehr wichtig. Jeder muss dem anderen helfen, damit wir am Ende möglichst mit einem MINI ALL4 Racing vorne liegen.“

Die Route der Rallye Dakar 2015 im Detail:

Tag 1 (04. Januar 2015).

Start/Ziel: Buenos Aires/Villa Carlos Paz (Etappe 1)

Gesamtlänge (km): 833, Wertungskilometer: 170,
Verbindungskilometer: 663

Tag 2 (05. Januar 2015).

Start/Ziel: Villa Carlos Paz (Etappe 2)

Gesamtlänge (km): 625, Wertungskilometer: 518,
Verbindungskilometer: 107

Tag 3 (06. Januar 2015).

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

Gesamtlänge (km): 542, Wertungskilometer: 284,
Verbindungskilometer: 258



Tag 4 (07. Januar 2015).

Start/Ziel: Chilecito/Copiapo (Etappe 4)

Gesamtlänge (km): 909, Wertungskilometer: 315,
Verbindungskilometer: 594

Tag 5 (08. Januar 2015).

Start/Ziel: Copiapo/Antofagasta (Etappe 5)

Gesamtlänge (km): 697, Wertungskilometer: 458,
Verbindungskilometer: 239

Tag 6 (09. Januar 2015).

Start/Ziel: Antofagasta/Iquique (Etappe 6)

Gesamtlänge (km): 649, Wertungskilometer: 255,
Verbindungskilometer: 392

31

Tag 7 (10. Januar 2015).

Start/Ziel: Iquique/Uyuni (Etappe 7)

Gesamtlänge (km): 717, Wertungskilometer: 321,
Verbindungskilometer: 396

Tag 8 (11. Januar 2015).

Start/Ziel: Uyuni/Iquique (Etappe 8)



Gesamtlänge (km): 805, Wertungskilometer: 781,
Verbindungskilometer: 24

Tag 9 (12. Januar 2015).

Ruhetag Iquique

Tag 10 (13. Januar 2015).

Start/Ziel: Iquique/Calama (Etappe 9)

Gesamtlänge (km): 539, Wertungskilometer: 451,
Verbindungskilometer: 88

Tag 11 (14. Januar 2015).

32

Start/Ziel: Calama/Salta (Etappe 10)

Gesamtlänge (km): 860, Wertungskilometer: 359

Verbindungskilometer: 501

Tag 12 (15. Januar 2015).

Start/Ziel: Salta/Termas de Rio Hondo (Etappe 11)

Gesamtlänge (km): 524, Wertungskilometer: 194,
Verbindungskilometer: 326



Tag 13 (16. Januar 2015).

Start/Ziel: Termas de Rio Hondo/Rosario (Etappe 12)

Gesamtlänge (km): 1024, Wertungskilometer: 298,
Verbindungskilometer: 726

Tag 14 (17. Januar 2015).

Start/Ziel: Rosario/Buenos Aires (Etappe 13)

Gesamtlänge (km): 393, Wertungskilometer: 174,
Verbindungskilometer: 219



11 – Die Dakar-Sieger 1979-2014 (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
2014	Joan „Nani“ Roma/Michel Périn (ES/FR)	MINI

12 – Dakar-Glossar.

Assistenz, schnelle: Da sich bei der Dakar 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.

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 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.

36

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.

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.

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.



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.

MINI ALL4 Racing: Der von X-raid 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 320 PS, 3.250 Umdrehungen pro Minute. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zirka 178 Km/h. Der Tank fasst zirka 385 Liter Dieselmotorkraftstoff.

37

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.

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

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 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.

Roma, Joan „Nani“: Geboren am 17. Februar 1972 in Folgueroles, Spanien. Roma ist erst der dritte Fahrer in der Geschichte der Rallye Dakar, der sowohl auf einem Motorrad als auch mit einem Auto gewann. 2004 siegte er auf zwei Rädern (damals noch in Afrika), 2014 mit dem MINI ALL4 Racing.

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.

38

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

Speed Zone: Hier gilt für die Teilnehmer eine bestimmte Geschwindigkeitshöchstgrenze von 50, 30 oder 90 km/h. Diese wurden zum Schutz der Zuschauer 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 Fahrern in einer vorgegebenen Zeit absolviert werden.

Wertungsprüfung: Der Teil einer Etappe, der auf Zeit gefahren wird. Die Zeit vom Start bis in Ziel wird für die Berechnung des Gesamtstandes herangezogen.

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

X-raid: Privat geführtes Motorsport-Team aus Trebur, Deutschland. Gewinner der Rallye Dakar 2012, 2013 und 2014 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.

39

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



13 – Medienkontakt.

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/MINI

YouTube: www.youtube.com/MINImotorsport

Twitter: www.twitter.com/MINImotorsport