



2017 DAKAR RALLY GUIDA PER I MEDIA



01/ PRESENTAZIONE.

**Sebastian Mackensen,
Senior Vice Presidente MINI.**

Cari rappresentanti dei mezzi di informazione,

il Rally Dakar è, senza dubbio, la più dura e difficile gara endurance nel settore rally che si corra al giorno d'oggi. Una prova che sottolinea la competitività e la capacità di resistenza dei partecipanti e, ovviamente, le performance e l'affidabilità dei mezzi. La Dakar 2017 possiede tutti i tratti distintivi di una classica "Dakar"; una sfida che MINI Motorsport, assieme ad X-raid, suo partner nello sport del motore, e la Famiglia MINI composta dagli equipaggi in gara intraprendono con autentico spirito d'avventura.

Sette equipaggi MINI prenderanno il via il 2 gennaio, affrontando la Dakar 2017 con la speranza di mantenere il fulgore dei quattro titoli consecutivi conquistati negli anni dal 2012 al 2015 e la difesa, riuscita con successo, nella Dakar 2016 nella classifica per vetture a quattro ruote motrici. I successi ottenuti nella Dakar rispecchiano quelli conquistati nel FIA Cross Country Rally World Cup e, ovviamente, arricchiscono il patrimonio di vittorie posseduto da MINI; un patrimonio la cui radice affonda negli anni '60 con la originale Mini Cooper S.

La trentanovesima edizione del Rally Dakar segna un'altra pietra miliare per MINI, che porta al debutto la nuova MINI John Cooper Works Rally: una vettura affinata che abbraccia la capacità di performance del sub-brand MINI John Cooper Works e la sua natura sportiva. L'ultima sfidante, basata sulla nuova MINI Countryman, è stata progettata e costruita con la stessa passione ed eccellenza tecnica tanto per lo

châssis quanto per il motore che contraddistinguono perfettamente lo spirito sportivo di MINI.

Il Rally Dakar proporrà, ancora una volta, sfide assai significative per i concorrenti ed i mezzi in gara. Avete a che fare con terreni non battuti ed in posti nuovi, assieme alle difficoltà associate al guidare a grande altitudine ed al caldo torrido dei deserti fa sì che questa sia, comprensibilmente, la gara delle gare. Se aggiungiamo l'incertezza, giorno per giorno, del tempo e prove speciali più lunghe si capisce come mai la Dakar sia considerata la prova più impegnativa per uomini e mezzi.

Esperienza ed equipaggiamento non sono sufficienti, da soli, a far sì che un concorrente emerga vincitore dalle due spettacolari settimane di corsa fuori strada. Comunque, ciò che è garantita è l'esperienza di X-raid, partner di MINI nello sport del motore, nell'assicurare agli otto equipaggi ed ai loro mezzi sicurezza ed una sbalorditiva assistenza nella loro lotta per la vittoria. I tecnici ed il personale di gestione di X-raid hanno assistito MINI Motorsport, in anni recenti, in fantastiche Dakar e trionfali World Cup, e la passione ed il desiderio di raggiungere il successo bruciano ancora come fuoco vivo nella famiglia MINI.

A nome di MINI, auguro a tutti coloro che si battono alla Dakar per i colori di MINI il successo nella sfida che il Rally Dakar 2017 pone.

Sinceramente
Sebastian Mackensen



CONTENUTO.

01/ INTRODUZIONE/ PREFERENZE

02/ MINI: LA NUOVA SFIDANTE

02/ MINI: LA NUOVA SFIDANTE
FATTA PER VINCERE

03/ PERSONE:
INTERVISTA A SVEN QUANDT –
CEO DI X-RAID TEAM

03/ PERSONE:
INTERVISTA A MIKKO HIRVONEN

03/ PERSONE:
INTERVISTA A YAZEED AL-RAJHI

03/ PERSONE:
IL PERCORSO ANALIZZATO
DA MICHEL PÉRIN

03/ PERSONE:
PILOTI & NAVIGATORI

03/ PERSONE:
SIAMO UNA FAMIGLIA

04/ 2017 DAKAR RALLY:
LA DAKAR IN CIFRE

05/ 2017 DAKAR RALLY:
GLOSSARIO

06/ 2017 DAKAR RALLY:
CONTATTI MEDIA





02/ MINI: LA NUOVA SFIDANTE.



Dakar Rally 2017: debutta la nuovissima MINI John Cooper Works Rally, e l'arrivo dell'inedita sfidante sul terreno del cross-country su grandi distanze sottolinea la volontà d'impegno a lungo termine di MINI nello sport del motore. In particolare, nei rally-raid internazionali dove, fin dal rientro, nel 2011, MINI si è espressa come forza dominante e di successo.

La MINI John Cooper Works Rally 2017 è un nuovo ed emozionante sviluppo prodotto da MINI e dal partner X-raid. E' basata sulla nuova MINI Countryman, le cui caratteristiche di

sportività hanno subito fornito una eccellente piattaforma per la nuova MINI John Cooper Works Rally come vettura dedicata al cross-country.

Il solo fatto di produrre una vettura capace di affrontare la durezza dei cross-country rally e superarla, è già una sfida di per se stesso. La MINI John Cooper Works Rally è stata progettata e costruita non solo per raggiungere, ma anche superare il successo ottenuto dalla precedente MINI ALL4 Racing grazie ad un esigente programma di sviluppo.



Durante le fasi di progettazione, sviluppo e costruzione della MINI John Cooper Works Rally, molte aree chiave sono state sottoposte ad accurato esame e ampiamente rielaborate, in confronto alla precedente vettura cross-country rally. Quelle sotto indicate sono state oggetto prioritario di attenzione, per giungere ad un nuovo, formidabile insieme sviluppato per la competizione.

- **Aerodinamica**
- **Gestione delle temperature**
- **Distribuzione pesi**
- **Centro di gravità abbassato**
- **Progetto dello châssis modificato**
- **Nuova mappatura del motore**

Le aree di cui sopra sono state oggetto di ore ed ore di progettazione e test di simulazione, per garantire che la MINI John Cooper Works Rally disponesse di performance migliorate pur con minor consumo di carburante. I cambiamenti si sono tradotti anche in maggiore maneggevolezza della vettura, grazie a miglioramenti della stabilità, trazione, agilità. I miglioramenti allo châssis producono benefici importanti quando si tratta di affrontare ogni tipo di terreno e qualsiasi condizione di guida: da neve e pioggia a condizioni aride e secche; dalla sabbia soffice al fango; da tracciati di montagna, a 3000 metri sopra il livello del mare a letti di fiume nelle vallate.

L'esterno della MINI John Cooper Works Rally riproduce le forme della MINI Countryman e ripropone, quindi, in condizioni di gara, la tipica agilità posseduta dalla MINI. E' anche una delle aree che ha ricevuto particolare attenzione dai tecnici di X-raid. Le molte ore trascorse nella galleria del vento del Gruppo BMW, lavorando assieme ai motoristi della Casa, si sono tradotte in una cura della aerodinamica che ha fruttato una considerevole riduzione della resistenza all'avanzamento.

Dal momento che le dimensioni della MINI John Cooper Works Rally sono le stesse (1:1) del precedente modello rally, e che le prestazioni del motore ed il peso complessivo della vettura sono, come negli anni precedenti, determinati dal regolamento FIA, il miglioramento in termini di aerodinamica della MINI John Cooper Works Rally produce una maggiore velocità su terreni pianeggianti ed una stabilità in velocità pari a quella richiesta. Ulteriore conseguenza dello sviluppo aerodinamico: minore consumo di carburante e maggiore efficienza del raffreddamento.



La carrozzeria della MINI John Cooper Works Rally è in fibre composite, come ad esempio carbonio e Kevlar, mentre una struttura a nido d'ape negli stessi materiali è usata per un piano inferiore. L'uso di questo materiale si traduce in tre effetti: 1) forza e resistenza, ideale per proteggere ancora meglio l'equipaggio; 2) riduzione del peso e maggiore robustezza; 3) pannelli che si possono rimuovere con facilità durante l'assistenza o in caso di danni.

Il piano inferiore alloggia ora tutte e tre le combinazioni ruota/pneumatico ammesse come scorta, e due martinetti idraulici operati dalla cabina. In precedenza, solo due dei pneumatici/ruote di scorta erano collocate nello scomparto; spostando qui la terza dal bagagliaio si è abbassato il centro di gravità ed ottenuta una diversa distribuzione dei pesi, migliorando così la stabilità e le dinamiche di guida.

Con l'avvento della MINI John Cooper Works Rally è stata introdotta anche una nuova gamma di colori e stile, per mantenere il carattere della linea sportiva delle John Cooper Works stradali. Vedremo quindi l'esclusivo colore Rebel Green, in contrasto con l'altrettanto esclusivo Chili Red del tettuccio assieme a nuove bande Sport. Altri colori per le vetture X-raid da competizione: Chili Red, White Silver and Light White.

L'esterno è stato disegnato in stretta collaborazione con il gruppo MINI Design. In questo modo, l'aspetto originario della nuova MINI Countryman è stato trasferito alle vetture da competizione, come nel caso dei paraurti, griglia, cofano, geometrie laterali e posteriori, luci, pannelli laterali.

La linea originale della nuova MINI Countryman è stato trasferito alla MINI John Cooper Works Rally sottolineando gli aspetti principali. Il gruppo di lavoro ha disegnato per ottenere forme funzionali, modificando l'originale per raggiungere lo scopo. Il disegno vigoroso dei paraurti sottolinea le linee caratteristiche della nuova MINI Countryman. La carrozzeria è significativamente più larga sui parafranghi, aiutando ad integrare due sfoghi per l'aria davanti alle portiere.

Il cofano, dal disegno forte, è stato abbassato per consentire miglior visibilità all'equipaggio, intervenendo a questo scopo sul disegno del paraurti e cupola; il gruppo ottico caratteristico della John Cooper Works ALL4 è stato adattato alle esigenze della vettura. Le coperture laterali del piano che alloggia le ruote di scorta sono pannelli mobili e forniscono una nuova linea iconica della MINI John Cooper Works Rally. Una caratteristica presa d'aria si integra nelle geometria del tettuccio, incorniciata dal portapacchi.

Uno specifico telaio costruito in acciaio tubolare secondo standard aeronautici caratterizza la struttura dello chassis della MINI John Cooper Works Rally, garantendo la sicurezza dell'equipaggio ed il rispetto dei regolamenti. Progettato specificamente per le esigenze delle gare cross-country, soddisfa gli esigenti standard CP Autosport.

Mentre lo chassis principale porta la carrozzeria e fornisce lo scheletro di supporto ai componenti della trasmissione, la struttura anteriore sostiene il motore. X-raid, partner di MINI Motorsport, l'ha concepita per essere rimovibile. Con questa progettazione la rimozione del motore, se necessaria, può essere completata in poco più di un'ora.

Le sospensioni sono fornite dallo specialista Reiger Racing Suspension. Ogni asse conta su quattro unità (due per ruota) completamente regolabili, che forniscono l'escursione ammessa di 250 mm. Pinze a sei pistoncini agiscono su un disco ventilato da 320 mm. Per garantire costanza di rendimento in frenata durante le impegnative condizioni di gara per tempi lunghi e ad alte temperature, le pinze dei freni posteriori sono raffreddate sia ad aria che acqua.

La performance, esemplare in termini di risposta, potenza, coppia ed affidabilità è garantita dal motore BMW Group TwinPower Turbo sei cilindri Diesel. Progettato specificamente per le gare di durata, il motore da 2993cc, carter secco, produce 340 hp a 3250 rpm, ed una coppia di circa 800 Nm a 1850 rpm in presenza del restrittore da 38 mm, come da regolamento.

L'utilizzo della tecnologia BMW Group Twin Power Turbo è una scelta ovvia, per la MINI John Cooper Works Rally, nella famiglia BMW. Il motore, potente e dalla coppia generosa, è collaudato in condizioni di gara ed ha garantito alla MINI molti importanti successi. La capacità di fornire alte prestazioni a bassi regimi contribuisce alla affidabilità per la quale è famoso ed è ideale per le condizioni proposte da qualunque terreno: salite, percorsi sconnessi, tracciati dal fondo duro stile WRC. La sua elasticità rappresenta un vantaggio sulle sabbie del deserto. Il basso consumo in condizioni di gara è un particolare altrettanto importante.

Il miglioramento dei consumi è anche figlio di una nuova mappatura di gestione del motore. Ore ed ore di test hanno contribuito ad assicurare un potenziale in condizioni gara perfino maggiore, specialmente in quota. Il Rally Dakar 2017 affronterà, sulle montagne, prove ad una altezza di 3.000-4.000 metri sul livello del mare. Una altitudine alla quale la scarsità di ossigeno fa sentire i propri effetti non solo sul corpo e sulla mente delle persone, ma anche sui motori, fino al punto da minacciare di condizionare le prestazioni in modo marcato. La nuova mappatura garantisce alle MINI John Cooper Works Rally prestazioni elevate e qualità di guida in ogni circostanza.

La MINI John Cooper Works Rally mantiene la consideratissima trasmissione della ALL4 Racing, collocandosi così nella categoria 4x4 che ha visto la MINI Motorsport dominare i rally cross-country in anni recenti.

La trasmissione presenta una frizione AP Racing collegata ad un cambio sequenziale SADEV a sei velocità. Differenziali bloccabili anteriori e posteriori X-trac, raffreddati ad olio e unità centrale SADEV consentono di esprimere la massima prestazione in ogni circostanza, qualunque siano



il terreno e le condizioni di gara. Il tono dello scarico, un Akrapovič nuovo nel progetto e nella forma, contribuirà ad accendere l'entusiasmo dei tifosi della MINI John Cooper Works Rally.

L'interno dell'abitacolo è stato rinnovato. Il cruscotto, in fibra di carbonio, mantiene la suddivisione in tre sezioni: pilota, centrale, navigatore, con strumenti atti a fornire informazioni essenziali all'equipaggio. Il pilota ha a disposizione un indicatore della marcia inserita, un lettore LED per il numero di giri ed un avviso per il cambio marcia. Velocità, pressione dell'olio, temperatura dei liquidi e funzioni elettroniche sono controllabili sulla sezione centrale del cruscotto, garantendone la verifica ad entrambi i membri dell'equipaggio. Tutti gli strumenti indispensabili al navigatore sono collocati nella sezione di fronte a lui.

Test senza interruzione e continuo lavoro di sviluppo sono fondamentali per raggiungere il successo nei rally. La nuova MINI John Cooper Works Rally è attualmente sottoposta ai controlli finali in vista del Rally Dakar 2017 e concentrerà l'attenzione degli specialisti di X-raid e degli ingegneri di MINI per tutta l'esistenza del mezzo.



MINI JOHN COOPER WORKS RALLY: SPECIFICHE TECNICHE

- | | |
|------------------------------------|--|
| • Motore: | BMW Group TwinPower Turbo Sei cilindri Diesel |
| • Potenza: | 340 bhp / 3250 rpm |
| • Coppia (circa): | 800 Nm / 1850 rpm |
| • Cilindrata: | 2993 cc |
| • Air restrictor: | 38 mm diametro |
| • Velocità massima (circa): | 184 km/h |
| • Trasmissione: | cambio sequenziale a sei velocità |
| • Sistema frenante: | 4 pinze a sei pistoncini – raffreddate ad aria all'anteriore, aria ed acqua al posteriore. |
| • Dischi: | 320 x 32 mm |
| • Lunghezza / larghezza / altezza: | 4350 / 1999 / 2000 mm |
| • Passo: | 2900 mm |
| • Carreggiata: | 1736 mm |
| • Peso: | 1952,5 kg |
| • Capacità serbatoio (circa): | 385 litri |
| • Chassis: | tubolare in acciaio con carrozzeria in composito |
| • Pneumatici: | BF Goodrich 245/80R 16 |





Nonostante il poco tempo a disposizione per lo sviluppo, MINI Motorsport, con la MINI ALL4 Racing – derivata dal modello 2012 della John Cooper Works Countryman – raggiunge un incredibile successo nelle gare mondiali di cross-country rally, dove la sfida più complessa e dura è rappresentata, senza dubbio, dalla gara-delle-gare, il rally raid su lunga distanza che si corre ogni anno ed è conosciuto come Rally Dakar.

L'eccellenza e la superiorità di questa vettura, affidata alle cure esperte dello specialista X-raid ed alle abilità di equipaggi entusiasti chiamati a far parte della famiglia MINI, hanno fatto sì che la MINI ALL4 Racing abbia centrato il successo in quattro Dakar consecutive, negli anni 2012-2015. Nel 2016, la MINI si è confermata vincitrice nella classifica quattro ruote motrici.

Gareggiando nel FIA Cross Country Rally World Cup, MINI ha dimostrato ancora una volta come il successo produca successo. Dopo la prima vittoria in World Cup, nel 2012, l'affermazione si è ripetuta nei tre anni successivi (2013-2015). Oggi, la nuova MINI John Cooper Works Rally punta a onorare l'eredità ricevuta.

La nuova MINI John Cooper Works Rally sarà soggetto di continuo sviluppo, attraverso il partner sportivo X-raid. Contemporaneamente, il riscontro tecnico ottenuto dal programma di sviluppo per le gare sarà, ovviamente, utilizzato per potenziare i programmi di affidabilità e performance per tutti gli aspetti della produzione di serie MINI.

FATTA PER VINCERE

Sperimentata, verificata, approvata. La nuova MINI John Cooper Works Rally è figlia della esperienza, della passione e, naturalmente, il prodotto di una eredità che conta, comprendendo il successo in quattro Dakar e la conquista di altrettanti titoli FIA Cross Country Rally World Cup.

E' una vettura evoluta nel corso di sei anni di competizioni su terreni di gara che avrebbero fatto tremare anche i cuori più audaci. Per le migliaia di chilometri che hanno garantito l'esperienza necessaria a realizzare la MINI John Cooper Works Rally, dobbiamo ringraziare chi l'ha preceduta: la MINI ALL4 Racing.

Complimenti vanno anche alle persone che hanno contribuito, in misura maggiore o minore, al costante sviluppo di un campione vincente. Che si tratti di piloti o navigatori, del personale tecnico di X-raid, partner di MINI Motorsport, o degli ingegneri e progettisti in forza al Gruppo BMW, tutti hanno contribuito, con proprio lavoro, a fare della MINI John Cooper Works Rally un fuoriclasse.

Il miglior modo per rafforzare ulteriormente una reputazione vincente è lavorare allo sviluppo. La MINI John Cooper Works Rally è costruita sulle fondamenta di una conoscenza acquisita sul terreno dei rally raid e gare di durata, come il Rally Dakar ed il Silk Way Rally. Lo sviluppo, comunque, non si ferma mai. Neppure a vettura ormai assemblata.

La MINI John Cooper Works Rally è oggetto di un miglioramento continuo, attraverso l'opera di X-raid, collaboratore nell'ambito dello sport. Obiettivo: far sì che la nuova MINI John Cooper Works Rally diventi vincente ed emblematica, nel mondo dei cross-country rally, tanto quanto chi l'ha preceduta. Allo stesso tempo, il riscontro tecnico ricavato dal programma di sviluppo per le gare sarà, ovviamente, utilizzato per potenziare i programmi di affidabilità e performance per tutti gli aspetti della produzione di serie MINI.

Ogni gara è un terreno di sviluppo. Prendiamo, per esempio, il Rally Dakar 2016, confronto spettacolare che ha visto i concorrenti arrampicarsi fino a 4.500 metri di altitudine, dove l'aria è così povera di ossigeno che i motori di quasi tutte le vetture hanno perso potenza non riuscendo a "respirare" bene. Una condizione che ha avuto riflessi anche su piloti e navigatori.

Partendo da ciò, i tecnici di X-raid e MINI Motorsport hanno escogitato un nuovo programma di alimentazione e iniezione per contrastare gli effetti dell'altitudine, mantenendo nel contempo efficienza nei consumi (il carburante è, probabilmente, il bene più prezioso, quando ci si trova nel bel mezzo di un deserto che si estende per centinaia di chilometri in ogni direzione). Risultato di tanto lavoro è la MINI John Cooper Works Rally, che esprime le proprie performance a qualunque altitudine e con minor emissione di anidride carbonica!

I programmi di diagnostica sono importanti per comunicare i dati raccolti elettronicamente e permettere così ai tecnici di X-raid un completo controllo di quali componenti stiano operando al meglio e per illustrare a piloti e navigatori i riscontri che si ottengono. Dopo tutto, è l'esperienza e l'abilità dell'elemento umano che, alla fine, conta. Se un pilota ritiene necessario un diverso comportamento dello sterzo, o della stabilità, o del grip, saranno i meccanici che forniranno consigli su certi parametri dello chassis o sui fattori chiave per migliorare le dinamiche della vettura.

Infine, c'è un metodo, vecchio ma affidabile, che consiste nel misurare i componenti

fondamentali. Per farlo, servono mani abili, competenza e strumenti di misura precisi. Molti componenti possiedono caratteristiche perfettamente note, e vengono sostituiti soltanto dopo che sia stata percorsa una certa distanza o trascorso un certo tempo in condizioni di gara. Sono piani e programmazioni attivati solo dopo misurazioni costanti, gara dopo gara, test dopo test.

Così, guardando la nuova MINI John Cooper Works Rally, si deve sapere che non solo appare splendida, con ogni centimetro quadrato progettato e costruito in modo superbo fino al più minuscolo dettaglio, come ben spiegato da Sven Quandt, Amministratore Delegato di X-raid...

"L'intero comparto tecnico al di sotto dello chassis è stato oggetto di un grande cambiamento, perché ci sono tre pneumatici di scorta. Nessuno fino ad oggi lo ha fatto, abbassando il centro di gravità. Abbiamo anche abbassato la posizione del radiatore per ottenere un sostanziale miglioramento rispetto all'anno scorso. La vettura è sempre più una vettura rally. Abbiamo attuato, per la MINI John Cooper Works Rally, i più grandi cambiamenti visti finora. Lo sviluppo è una priorità. Si deve avanzare continuamente... e letteralmente".





03/ PERSONE.

Intervista a Sven Quandt – CEO di X-raid Team.

X-raid è una società tedesca specializzata nelle competizioni cross-country rally, e partner di MINI nello sport del motore. Il successo di X-raid in gare di durata su lunghe distanze e nel FIA Cross Country World Cup è leggenda: quattro titoli nel Rally Dakar e dieci titoli rally World Cup. L'uomo al timone di X-raid è Sven Quandt, ex specialista rally e concorrente alla Dakar. Oggi, rappresenta una delle voci di maggior esperienza nel mondo dei rally.

In qualità di Amministratore Delegato di X-raid, cosa significa per lei gareggiare nella prova endurance più dura in assoluto? Dopo tanti anni di successi, si diverte ancora?

Si: è lo stesso piacere di sempre, ricavato dall'ottenere la performance, l'affidabilità, il successo con una squadra di vertice ed attorniato dalle persone giuste. Concludere al top non è necessariamente la cosa più importante, come tutti pensano. Prima, è necessario raggiungere il traguardo finale. E tagliarlo, anche al decimo posto, in una competizione come questa, è un successo.

C'è qualcosa che non le fa chiudere occhio, a proposito della Dakar?

Prima, qualunque cosa. Si pensa a tutto ciò che è necessario e ci si augura di non aver trascurato nulla: rimediare in un secondo momento è difficile. Ci si deve prendere cura al meglio di ogni elemento, anche piccolo, che possa procurare problemi. Specialmente per quanto riguarda la vettura.

Durante la gara, si cerca ogni notte di approfittare delle ore di sonno, perché lo stress che si accumula durante il giorno, quando le vetture sono in gara, è molto alto. Ci si rilassa quando i concorrenti sono tornati al campo, o sono ormai fuori dalle prove speciali. Però, quando ci si infila sotto le coperte, si pensa già a quello che può succedere il giorno dopo. Non sempre si dorme bene, ma la stanchezza è talmente tanta, che comunque un po' si dorme.

Siamo alla edizione numero 39 della Dakar, e già si dice che si tratti della più dura tra tutte quelle corse in Sud America. Concorda?

Dal punto di vista altimetrico, è un po' folle e, di sicuro, ci saranno problemi. Per la maggior parte delle persone trovarsi ad una altezza attorno ai quattromila metri, o anche maggiore, per più di quattro giorni non sarà una condizione facile. Si tratta di qualcosa che, in aggiunta alle difficoltà di navigazione, porrà un grosso punto interrogativo su chi possa prevalere. Gli ostacoli da superare per conquistare la Dakar sono davvero tanti. Dire oggi "ecco, sarà lui il vincitore..." non è possibile. Sarà, dal punto di vista fisico, la Dakar più dura!

Si dovranno fare i conti anche con una tappa maratona...

Una tappa lunghissima: oltre 1.200 chilometri; senza assistenza notturna ogni equipaggio dovrà curare moltissimo gli pneumatici montati e l'uso di quelli di scorta. Sarà una bella mano di poker. Di solito, la tappa maratona raggiunge gli 800 chilometri circa, mentre in questo caso si tratterà di 1.200 in due giorni, ed è qualcosa di eccezionale. Gli pneumatici sono costruiti per 800 chilometri di prova speciale, approssimativamente; essendone coscienti, percorrere 1.200 chilometri con un solo set è difficile. Ogni vettura porta tre pneumatici di riserva, ma nel caso di forature si è al limite, ed il fattore diventa importante. Sarà un elemento di gran conto per determinare chi farà parte del gruppo dei favoriti.

Ha fornito istruzioni o assistenza particolari, al gruppo MINI, per prepararli ai cinque giorni ad alta quota, dove il mal di montagna è un problema da considerare?

Si tratta di professionisti; conoscono i pericoli e si stanno preparando. Persino io ho dormito ogni notte per un paio di settimane in una tenda d'altitudine, per aiutare il sangue a raggiungere uno stato che garantisca la miglior condizione fisica possibile. L'anno scorso mi sono trovato molto male. So che altro personale negli anni passati si è preparato a questo modo, mentre altri ancora hanno iniziato a farlo.

La seconda settimana della Dakar, quando si scenderà dall'alta quota, sarà decisiva per il risultato finale?

Sì, ma si sarà più stanchi. Il giorno di riposo in altitudine sarà cosa dura, ma scendendo tutti saranno sollevati per la differenza dell'aria. E cercheranno di non commettere stupidi errori. Sarà la sfida più difficile, a mio avviso. Paragono l'impresa un po' a quella che ho vissuto quando ho scalato il monte Kilimangiaro, molti anni or sono. Raggiungere la cima e ridiscendere ha rappresentato una grande sfida, per me. La Dakar, quest'anno, è un po' così: bisogna vincere l'altitudine ed essere poi in grado di concludere la seconda settimana.

Nella Dakar 2017 debutta la nuova MINI John Cooper Works Rally. X-raid ha operato in maniera particolare, o si è trattato di un lavoro come un altro?

No, non si è trattato del solito lavoro. Preparare una nuova carrozzeria frutto di un importante input aerodinamico ha significato un periodo di attività intensa. L'abbassamento del centro di gravità era una priorità assoluta, e siamo riusciti ad ottenerlo. Abbiamo lavorato con la nuova vettura in galleria del vento. Abbiamo dovuto operare alcuni piccoli cambiamenti, ma siamo coscienti di aver raggiunto il risultato che ci eravamo prefissi.





Una tappa lunghissima: oltre 1.200 chilometri; senza assistenza notturna ogni equipaggio dovrà curare moltissimo gli pneumatici montati e l'uso di quelli di scorta. Sarà una bella mano di poker.

Sven Quandt – CEO di X-raid Team



03/ PERSONE.

Intervista a Mikko Hirvonen

X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303

Mikko Hirvonen è un esperto di rally veloci. Esperienza acquisita nell'arco di una carriera di successo nel WRC. Dopo essersi ufficialmente ritirato, ha accettato l'offerta di X-raid, rivolta prima ai test e poi a gareggiare con l'emblematica MINI ALL4 Racing. In meno di due stagioni, ha assommato risultati importanti nel FIA World Cup ed affrontato nel 2016 l'impegnativo Rally Dakar, conquistando il quarto posto ed il titolo di miglior debuttante.

Al volante della nuova MINI John Cooper Works Rally ed in coppia, ancora una volta, con il navigatore Michel Périn, il finlandese Hirvonen vuole assicurarsi la Dakar 2017.

MINI: basandoti sulla Dakar corsa lo scorso anno – la prima, per te – e sulla esperienza accumulata nella World Cup, come definiresti i fattori che formano una squadra vincente?

MH: la vettura è importantissima. Tutte le persone impegnate sono parte importante del team. Ma nessuno di noi, né la vettura, né il pilota, può vincere da solo la Dakar. E' una grande prova di squadra, che inizia già al termine della Dakar precedente. Tirando le somme, si tratta davvero di un lavoro duro, di preparazione, durante l'intero arco di un anno. Con l'aiuto di un pizzico di fortuna, è ciò che può portarci alla vittoria.

MINI: immaginiamo che tu sia impaziente di metterti al volante della nuova MINI John Cooper Works Rally, alla Dakar. Quale è la tua opinione sulla vettura, dopo i test effettuati di recente?

MH: Giusto: la Dakar si è conclusa ormai un anno fa, e non vedo l'ora di affrontare la sfida di nuovo. Ovviamente, il team ha lavorato davvero sodo sulla nuova vettura, ed effettuato miglioramenti in diverse aree – aerodinamica, distribuzione della frenata ed altro ancora. Per quanto mi riguarda, ho lavorato parecchio sul set-up e per effettuare cambiamenti che permettessero alla vettura di essere maggiormente adatta al mio stile di guida. Quindi, sì: non vedo l'ora di mettermi al volante della MINI John Cooper Works Rally ed affrontare la Dakar, per vedere cosa siamo stati in grado di fare.

MINI: ancora una volta, avrai a fianco l'esperto Michel Périn. La conoscenza reciproca dà origine ad una maggiore fiducia e senso di sicurezza?

MH: dopo la nostra prima Dakar, che mi ha insegnato parecchie cose su di lui, abbiamo corso altre gare assieme ed imparato come collaborare in maniera sempre più stretta. Ovviamente,

ciò rende più facile affrontare di nuovo assieme la Dakar.

MINI: hai avuto un anno di tempo per ripensare al tuo primo Rally Dakar. C'è qualcosa che rifaresti in modo diverso? Preparazione, stile di guida... cosa?

MH: abbiamo lavorato tanto da allora. Con l'esperienza accumulata in prima persona, sono stato in grado di impegnarmi sulla vettura per preparare una sospensione un po' più adatta al mio modo di guidare. E già questo aiuterà. Sembra che quest'anno la Dakar rappresenterà una sfida ancora più impegnativa, dato che lo scorso anno sono stati costretti a modificare il tracciato all'ultimo momento. Avremo più sezioni fuori strada, ma abbiamo effettuato un paio di gare per prepararci a dovere. Però, nulla prepara alla Dakar come la stessa Dakar, quindi meglio rispettare tantissimo l'impegno che ci attende e mantenere la concentrazione elevatissima ogni giorno.

MINI: l'idea di gareggiare ad alta quota per un numero ancora maggiore di giorni ti dà da pensare?

MH: la cosa non mi preoccupa. L'anno scorso mi sono trovato bene, a tal proposito, ma per contro quest'anno avremo alcune sezioni da correre tra le dune, in alta quota, ed è una esperienza da me mai affrontata prima. Sarà una cosa nuova, che non è stato possibile preparare. Sarà emozionante vedere come risulterà essere. Insomma: dopo avere affrontato questa gara, volevo tornare desiderando una sfida ancora più intensa. Forse dovrei stare attento ad esprimere certi desideri, però sono pronto.

MINI: cosa significa per te far parte della Famiglia MINI, ossia della famiglia composta dagli equipaggi e dallo staff di X-raid?

MH: sono davvero felice di far parte della Famiglia MINI, e di lavorare con essa. Mi hanno accolto molto bene, e mi hanno fatto sentire davvero il benvenuto. Lavoriamo tutti per raggiungere lo stesso obiettivo ed il team vanta una tale esperienza e tali successi che farne parte rappresenta per me un vanto.





Ovviamente, il team ha lavorato davvero sodo sulla nuova vettura, ed effettuato miglioramenti in diverse aree – aerodinamica, distribuzione della frenata ed altro ancora.

Mikko Hirvonen - X-raid Team - MINI John Cooper Works Rally #303



03/ PERSONE.

Intervista a Yazeed Al-Rajhi

X-raid Team - MINI John Cooper Works Rally #306

Yazeed Al-Rajhi ed il consueto navigatore Timo Gottschalk (GER) compongono la terza coppia X-raid. L'esperienza che Al-Rajhi ha accumulato nel World Rally Championship (WRC2) gli ha consentito di debuttare alla Dakar, nel 2015, segnalandosi per velocità e piazzamenti di tappa tra i migliori cinque. Nel 2016, al volante di MINI ALL4 Racing, la qualità di una guida molto pulita unita alla esperienza di Gottschalk, hanno consentito alla coppia di aggiudicarsi il terzo posto nel FIA Cross Country Rally World Cup.

MINI: cosa significa per te gareggiare alla Dakar?

A-R: dura come è per uomini e mezzi, rappresenta la massima competizione nei cross-country rally. Misurarsi in alta quota è una impresa incredibile; sfidarsi nel freddo, tra le cime delle montagne e poi nelle condizioni imposte dal deserto non è qualcosa che capita in ogni tipo di competizione. Gareggiare per quasi due settimane attraverso tre nazioni ne fa una grande sfida, un grande spettacolo, una grande competizione.

MINI: nel rally Dakar 2017 parteciperai al volante della nuova MINI John Cooper Works Rally. Come si è comportata la vettura fin'ora?

A-R: tutto a posto. Ho un grande mezzo, un grande navigatore come Timo ed il sostegno di una grande squadra. A causa del nuovo tracciato e delle necessità di navigazione, la Dakar di quest'anno non sarà facile per nessuno, nemmeno disponendo di una vettura nuova – come con tutto ciò che è nuovo, c'è lavoro da fare. Tutti noi daremo il cento per cento per arrivare in fondo alla Dakar con, ovviamente, l'obiettivo di conquistare il titolo.

MINI: affrontare l'ignoto, rappresentato da itinerario, terreno e tempo, deve rendere la vita dura, in gara. Cosa fai per avere la meglio?

A-R: come detto, un buon navigatore ed un buon sostegno sono essenziali, per avere successo alla Dakar. E' necessaria assistenza per il fisico: per mantenere prestazioni e salute è

assolutamente necessaria una corretta alimentazione. I fisioterapisti aiutano a rimetterci in sesto soprattutto dopo tappe su terreno sconnesso. Il lavoro dei tecnici, che garantisce che la vettura sia pronta per il giorno seguente, contribuisce alla tranquillità. Per il resto, ci si rilassa quando si può.

MINI: sulla carta, pare che la concorrenza sia più alta.

A-R: a me sembra che tutti i team esperti abbiano compiuto passi avanti. Anche quelli privati hanno realizzato grandi progressi per arrivare in fondo alla Dakar: bisogna ricordare che anche solo completarla è di per se stessa una sfida. La edizione di quest'anno potrebbe offrire qualche risultato pazzo.

MINI: qualche parte del tracciato ti ha riservato sorprese?

A-R: direi di no. Ma gareggiare in quota per un periodo di tempo maggiore potrebbe porre difficoltà a qualche team. Con la Dakar, e soprattutto quest'anno, c'è sempre qualcosa di nuovo che ti aspetta, vuoi per quello che riguarda il percorso, vuoi per il regolamento – mai dare per scontata una Dakar. Tutto ciò che si può fare è prepararsi ad affrontare la gara pronti ad affrontare qualunque cosa possa capitare.

MINI: come pilota, in che modo descriveresti, al meglio, la Dakar?

A-R: Ah, buona domanda! OK: lunghe giornate e poco sonno, riposo, cibo e normalità.

La gara è veloce, ma controllata; deve esserlo, perché non esiste ricognizione. Si corre nel freddo; si corre nel caldo torrido. Si corre nell'asciutto, nella pioggia, nel diluvio. Il fondo può essere solido e con sassi; un minuto dopo, può trasformarsi nell'opposto: sabbia tipo deserto, o allagato e con grosse pietre. Lividi e fatica alle braccia sono cose quotidiane. Ci sono solo poche cose che possono fermarci: forature, il tempo ed tagliare il traguardo. Tutto questo ogni giorno. Ed è per questo che la Dakar rappresenta una sfida formidabile.



Ho un grande mezzo, un grande navigatore come Timo ed il sostegno di una grande squadra. A causa del nuovo tracciato e delle necessità di navigazione, la Dakar di quest'anno non sarà facile per nessuno, nemmeno disponendo di una vettura nuova.

Yazeed Al-Rajhi - X-raid Team - MINI John Cooper Works Rally #306

03/ PERSONE.

2017 Dakar Rally – Il percorso analizzato da Michel Périn
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



Michel Périn è una leggenda vivente, nel mondo del cross-country rally raid. All'età di 59 anni, il simpatico francese non ha assolutamente smarrito il desiderio di gareggiare, conoscere il mondo ed amarlo. Ancora una volta, eccolo respirare l'aria, il caldo ed il rumore di una MINI da competizione (nel 2017, la nuova MINI John Cooper Works Rally) alla Dakar con Mikko Hirvonen.

Possiamo dire con certezza che Michel Périn ha fatto bene la propria parte collaborando al quarto posto da loro ottenuto in classifica generale alla Dakar 2016 e contribuendo a che Mikko Hirvonen si aggiudicasse il titolo di miglior debuttante nella gara. Périn è un navigatore con una esperienza in tema di Dakar tale da poter riempire le pagine di un intero volume. Dovrebbe scriverlo; si tratterebbe di un best-seller di successo...

MINI: cosa ti aspetti dal percorso su cui stai per cimentarti? Con che spirito lo affronti?

MP: Ogni anno diciamo "ah, ecco la Dakar. Sarà più difficile di quella dell'anno scorso." Sono discorsi, ma alla fin fine, è più o meno la stessa. Però quest'anno ci sono importanti cambiamenti e, parola mia, quella che affronteremo sarà la Dakar più dura degli ultimi dieci anni. O qualcosa di simile.

Ci sono due ragioni per sostenerlo: primo, la scelta del terreno; presenta un numero maggiore di sezioni fuori pista, cosa che renderà la nostra vita sicuramente difficile. Secondo: regole di navigazione difficili e cambiamenti nel metodo di navigazione. Non scherzo quando dico che sarà difficilissimo per noi, quest'anno.

MINI: quali potrebbero essere le tappe più impegnative della Dakar 2017?

MP: In linea generale, l'intero percorso in Bolivia, a causa dell'altitudine e delle lunghe distanze fuori pista. Il tratto Chiletico- San Juan sarà difficile, credo, perché l'ordine di partenza comprenderà le prime dieci auto, le prime dieci moto, e così via in dipendenza dei tempi ottenuti il giorno prima. La partenza avverrà su terreno molto soffice, e non è l'ideale. Personalmente, preferisco partire nei primi cinque perché il terreno è OK, ma con questo tipo di start si frantuma e diventa molto soffice. Non va tanto bene.

MINI: c'è la possibilità che un equipaggio possa godere di un vantaggio su certi terreni?

MP: prendete la risposta con un pizzico di umorismo: so per esperienza che la Dakar ti insegna ad essere umile; se qualcuno crede di poter avere un vantaggio, alla Dakar, probabilmente non ne ha mai corsa una...

Io gareggio in coppia con Mikko, un pilota dal talento fantastico. Eccellente, e ciò fa sì che io non mi preoccupi di come guida. Nella maggior parte delle occasioni, ho modo di concentrarmi completamente sui miei compiti, e so che lui si fida di me.

Michel Périn
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



MINI: il Rally Dakar 2016 è stato molto bagnato, e la cosa ha avuto incidenza. E' un problema davvero grande?

MP: quando piove un sacco, come lo scorso anno, certamente sì. Fortunatamente hanno dovuto consultarsi con noi, in certe sezioni. Quando piove solo un po' non è tanto male: non c'è da combattere contro la polvere. Naturalmente il fondo diventa scivoloso, ed è una condizione che rende la guida più difficile al pilota. Ovviamente le vetture che precedono lasciano segni profondi, e questo può essere un problema, con tempo piovoso. Quindi, sì: generalmente, si preferisce di gran lunga l'asciutto, ma non si sa mai cosa la Dakar abbia in serbo.

MINI: quale è il carattere dello speciale legame che unisce pilota e navigatore? Fiducia reciproca? Lo stesso modo di pensare? Telepatia?

MP: lo gareggio in coppia con Mikko, un pilota dal talento fantastico. Eccellente, e ciò fa sì che io non mi preoccupi di come guida. Nella maggior parte delle occasioni, ho modo di concentrarmi completamente sui miei compiti, e so che lui si fida di me. La fiducia è importante, così come conoscere le abitudini l'uno dell'altro. Serve anche abilità nel comunicare; io sono francese, Mikko è finlandese: il terreno comune, per la comunicazione, è l'inglese. Siamo arrivati ad un punto nel quale le cose sono tutte automatiche. Ci vuole tempo, ma è necessario.

MINI: quale è la parte migliore della Dakar, per te? Il finale? La partenza? Il ritorno a casa?

MP: no, no. E' la competizione. A gennaio compirò sessant'anni – sì, appartengo un po' al Giurassico – e molti mi chiedono come mai io insista nel gareggiare, soprattutto considerando che ho ottenuto un discreto successo. Il punto è che dopo quindici anni di Dakar, sei prigioniero del percorso. Parlandone in generale, è ciò che tutti amano: quando torno dalla Dakar, già ne sento la mancanza. Quando gareggi, sei al massimo, bene o male. Quando attraversi paesi

differenti, scopri cose nuove. La Bolivia sarà bella, da percorrere. Anche in condizioni di gara, ci accorgeremo di cose che non dimenticheremo mai più.

MINI: in breve, quale è il bello ed il brutto del lavoro del navigatore?

MP: quando, in certi giorni, sei in grado di raggiungere una buona situazione, ti senti orgoglioso di te stesso. Penso vivremo, sperabilmente, giorni come questi, nel 2017, ma so anche che ci saranno anche quelli nei quali non sarò contento di me stesso. E non sarò l'unico: quello del navigatore è un mestiere complicato. A differenza di quanto succede con il WRC, non avremo ricognizioni; non punti interrogativi ad indicare dove ci si possa impantanare, perdere, commettere grossi errori, o dove essere scaltri nella navigazione. Il rischio ultimo, nel WRC, quando si commette un grosso errore, è andare a sbattere, perché vanno velocissimi. Il campo degli errori che possiamo commettere noi, quando andiamo veloci, è molto più ampio!

MINI: quanto è lunga una giornata, quando si è in gara?

MP: a 35 anni ho corso la Parigi-Pechino. Ero navigatore; abbiamo tagliato il traguardo finale 27 giorni dopo. Ed abbiamo vinto. Le ore di sonno, mediamente, sono state tre. Sono arrivato quasi morto. Oggi, so di dover dormire un minimo di quattro ore e mezza per notte. Altrimenti, due giorni dopo non sono in grado di produrmi in un buon lavoro.

Qualunque sia l'orario al quel arrivo al bivacco, devo essere a letto non più tardi di 30 minuti dopo la mezzanotte. In precedenza, si lavora per sei, sette, otto ore sul road book. Sono giorni lunghi; ci si fa la doccia in fretta, si mangia in fretta, si va in bagno in fretta. Si fa tutto in fretta. Ho il sospetto che nella edizione 2017 saremo di ritorno al bivacco in serata. Normalmente, finiamo tra le 3 e le 4 del pomeriggio, ma penso che quest'anno faremo le 6. Di sicuro, ci sarà chi arriverà con il buio.



03/ PERSONE.

Piloti & navigatori

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #303



Pilota:
MIKKO HIRVONEN 31/07/1980, Kannonkoski/FIN

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

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

Navigatore:
Michel Périn 19/01/1957, Saint-Mihiel/FRA

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 1° Hungarian Baja
3° Baja Aragon, Spagna
3° Abu Dhabi Desert Challenge
4° Dakar Rally
- 2015: 5° Rallye du Maroc,
3° Baja Aragon, Spagna
- 2014: 1° Desafío Inca, Peru
1° Baja Aragon, Spagna
- 2013: 1° Hungarian Baja
1° Baja Aragon - Spagna
1° Desafío Ruta 40, Argentina
1° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2009: 1° Baja Spagna
- 2008: 1° Central Europe Rally
- 2007: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
1° Rally Transiberico
2° UAE Desert Challenge
- 2005: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
- 1996: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
1° Dakar Rally
- 1995: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
1° Dakar Rally
- 1994: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
1° Dakar Rally
- 1993: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #306



Pilota:
YAZEED AL-RAJHI 30/09/1981, Riad/KSA

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 2° Silk Way Rally
6° Italian Baja
2° Qatar Sealine Cross Country Rally
2° Abu Dhabi Desert Challenge
3° FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2015: Prima partecipazione al Dakar Rally (1 vittoria di tappa)
1° Jeddah Rallye (Saudi-Arabic Championship)
1° Hail international Rally (Saudi-Arabic Championship)
- 2014: 3° FIA World Cup for Cross Country Rallies
1° Cypres Rally (ERC)
1° Pharaons Rally
1° Italian Baja
1° Baja Russia Northern Forest
1° Jeddah Rally (Baja)
- 2012: 5° Gesamtwertung WRC2
5° Gesamtwertung Middle East Rally Championship
1° Rally Schweden (WRC2)
- 2010: 1° Jordan Rally (Middle East Rally Championship)
1° Sharqia Rally (Saudi-Arabic Championship/
Middle East Rally Championship)
1° Hail Rally (Baja) (Saudi-Arabic Championship)

Navigatore:
TIMO GOTTSCHALK 28/08/1974, Neuruppin/GER

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 2° Silk Way Rally
6° Italian Baja
2° Qatar Sealine Cross Country Rally
2° Abu Dhabi Desert Challenge
11° Dakar Rally
3° FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2014: 3° complessivamente FIA World Cup Cross Country Rallies
(Navigatore di Yazeed Al-Rajhi)
- 2011: 1° Dakar Rally
- 2010: 2° Dakar Rally
2° Silk Way Rally
- 2009: 6° Dakar Rally
- 2008: 3° Central Europe Rally, categoria auto
- 2004: 2° complessivamente Asia Pacific Rally Championship
- 2002: 6° complessivamente (1° di categoria) German Rally Championship
- 2001: 4° complessivamente (2° di categoria) German Rally Championship

X-raid Team MINI ALL4 Racing #308



Pilota:
Orlando Terranova 11/10/1979, Mendoza/ARG

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 4° Rallye du Maroc,
5° Baja Aragon, Spagna
- 2015: 2° Baja Aragon, Spagna
1° Desafio Ruta 40, Argentina
6° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 2° OiLibya Rallye du Maroc
3° Hungarian Baja
2° Baja Aragon, Spagna
5° Dakar Rally
- 2013: 1° OiLibya Rally of Morocco
2° Baja Aragon - Spagna
2° Desafio Ruta 40, Argentina
5° Dakar Rally
- 2012: 1° Desafio Litoral (Dakar Series)
1° Ruta 40, Argentina
- 2010: 9° Dakar Rally
- 2009: 1° Rally OiLibya Tunisia
- 2007: 2° categoria auto produzione, Patagonia Atacama
- 2006: 4° Pharaons Rally

Navigatore:
Andreas Schulz 03/03/1955, Munich/GER

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 4° Silk Way Rally
4° Abu Dhabi Desert Challenge
10° Dakar Rally
- 2015: 8° Rallye du Maroc
7° Baja Poland
Sealine Cross Country Rally, Qatar
3° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: Sealine Cross Country Rally, Qatar
5° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
1° Baja Portalegre 500
2° Hungarian Baja
4° Baja Aragon - Spagna
2° Sealine Cross Country Rally Qatar
5° Abu Dhabi Desert Challenge
2° Italian Baja
- 2012: 4° Dakar Rally
- 2012/10: 1° FIA World Cup Cross Country Rallies
- 2001/03: 1° Dakar Rally

X-raid Team MINI ALL4 Racing #314



Pilota:
Boris Garafulic 11/07/1963, Santiago/CHL

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 9° Rallye du Maroc, Marocco
9° Baja Poland
- 2015: 5° Baja Portalegre, Portogallo
- 2014: 6° OiLibya Rallye du Maroc
- 2013: 4° OiLibya Rally of Morocco
- 2012: 4° OiLibya Rally of Morocco
3° Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3° OiLibya Rally of Morocco
4° OiLibya Rally of Tunisia



Navigatore:
Filipe Palmeiro 11/07/1977, Portalegre/PRT

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 9° Rallye du Maroc
9° Baja Poland
- 2015: 5° Baja Portalegre, Portogallo
- 2014: 6° OiLibya Rallye du Maroc
5° Italian Baja
4° Baja Russia - Northern Forest
9° Dakar Rally
- 2013: 2° Baja Portalegre 500
8° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1° Baja Poland
- 2011: 2° Rallye dos Sertoes
- 2010: 10° Dakar Rally
- 2009: 1° Rally Tunisia
2° Rally Transiberico
2° World Cup
- 2005: prima partecipazione Dakar Rally

ORLEN Team MINI ALL4 Racing #316



Pilota:
Jakub 'Kuba' Przygonski 24/03/1985, Warsaw/POL

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2016: 5° Rallye du Maroc
4° Baja Poland
5° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 7° Baja Poland – primo rally nella categoria auto
1° King of Europe drifting
- 2014: 6° Dakar Rally
- 2013: record mondiale Guinness di velocità nel drifting - 217.97 km / h
3° World Championship Cross Country Rallies
- 2012: 3 World Championship Cross Country Rallies
- 2011: 2° World Championship for Cross Country Rallies (450 cc)
1° Merzouga Rally
- 2010: 2° World Championship for Cross Country Rallies (450 cc)
8° Dakar Rally



Navigatore:
Tom Colsoul 20/04/1976, Tinen/BEL

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

AUTO

- 2016: 4° Baja Poland
5° Baja Aragon
5° Italian Baja
7° Qatar Sealine Cross Country Rally
5° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 9° OiLibya Rally Maroc
3° Baja Poland
2° Baja Hungary
7° Dakar Rally
- 2014: 4° OiLibya Rally Maroc
2° Dakar Rally (camion)

CAMION

- 2013: 1° Baja300 Germany
4° Dakar Rally
- 2012: 1° OiLibya Rally Maroc
1° Dakar Rally
- 2011: 2° OiLibya Rally Maroc

X-raid Team MINI ALL4 Racing #322



Pilota:
Mohamed Abu Issa 21/06/1990, QAT

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2015: 1° Pharaons Rally - Quad
- 2015: 2° Sealine Cross Country Rally, Qatar
- 4° Dakar Rally - tappa quattro, Copiapó, Chile
- 2014: 1° Sealine Cross Country Rally, Qatar
- 3° Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
- 4° Rally Dakar
- 2013: 3° Sealine Cross Country Rally, Qatar
- 1° Abu Dhabi Desert Challenge



Navigatore:
Xavier Pansare 21/05/1971, Lons Le Saunier/FRA

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2015: 9° Rallye du Maroc,
- 8° Baja Poland
- 3° Dakar Rally
- 2014: 2° Rallye Monte Carlo, WRC
- 1° Baja Poland
- 2009 1° Campionato polacco
- 2008 1° Campionato polacco
- 2007 1° Campionato polacco
- 2006: 5° Campionato europeo
- 2° categoria 2wd (S1600)
- 2005: 1° Campionato francese (S1600)
- 1991: primo rally come navigatore

X-raid Team MINI ALL4 Racing #325



Pilota:
Stephan Schott 15/10/1952, Frankfurt/GER

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2014: 8° Baja Poland
- 5° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 8° Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 10° Abu Dhabi Desert Challenge



Navigatore:
Paulo Fiúza 19/04/1975, Mafra/POR

RISULTATI DI MAGGIOR RILIEVO:

- 2014: 5° Dakar Rally
- 2013: 1° OiLibya Rally of Morocco
- 2° Baja Aragon - Spagna
- 2° Desafio Ruta 40, Argentina
- 5° Dakar Rally
- 2012: 7° Dakar Rally
- 1° Desafio Litoral (Dakar Series)
- 1° Ruta 40, Argentina
- 2011: 4° Baja Portalegre 500
- 7° Dakar Rally
- 2010: 7° OiLibya Rally of Morocco
- 2008: Vice campione nazionale Campionato Off-Road (T2)
- 2007: 1° Dakar Rally T1.1 Categoria Amateur Diesel



03/ PERSONE.

Siamo una famiglia

Sette equipaggi MINI prenderanno parte alla Dakar 2017. Ciascuno, composto da due elementi: pilota e navigatore. Ognuno potrà contare sull'assistenza completa da parte di X-raid, partner di MINI nel Motorsport, e del suo staff di altissimo livello: tecnici, medici, conducenti dei veicoli di servizio, addetti stampa ed altro ancora. E' una grande famiglia, dove tutti sono impegnati in un lavoro di assistenza e condivisione con un obiettivo comune: partecipare al Rally Dakar e vincerlo. Benvenuti nella Famiglia MINI.

Ogni anno, prima che il Rally Dakar prenda il via, X-raid organizza una sessione di affiatamento, cui sono sottoposti tutti i membri della Famiglia, per renderli una unità completa e funzionale, migliorando la conoscenza reciproca, sviluppando coscienza e condivisione, ed imparando di più a proposito di tecnica e delle loro vetture.

Nell'ultimo turno del FIA World Cup Cross Country Rally, a Baja Portalegre, in Portogallo, il personale della squadra e gli equipaggi si sono scambiati i ruoli. Sven Quandt, Amministratore Delegato di X-raid, ha assunto l'impegno di fisioterapista e fotografo. Stephan Schott ha ceduto il controllo della vettura ed è diventato addetto stampa. Mikko Hirvonen, pilota, ed il navigatore

Paulo Fúza si sono divisi gli incarichi previsti dai ruoli tecnici, mentre Tom Colsoul, anch'egli navigatore, si è visto affidare la responsabilità della logistica.

L'inversione dei ruoli si è rivelata efficace: gli anni ed anni di esperienza, trasferiti a compiti diversi dai soliti, hanno sortito l'effetto di consentire alla MINI ALL4 Racing di Ricardo Porém e Filipe Palmeiro di vincere la Baja Portalegre. Un successo salutato, come immaginabile, con grande entusiasmo. Mikko Hirvonen non era meno felice dell'equipaggio vincente: "Mi sono divertito tantissimo, lavorando come meccanico. Ed ho scoperto che, in ogni occasione, si può migliorare" ha commentato.

Un altro momento organizzato per consolidare lo spirito di squadra ha avuto luogo a Lisbona. In questo caso, la Famiglia ha assunto il controllo di quattro originali classiche Mini. Il tempo trascorso lavorando su di esse in una officina alla partenza è stato speso bene, dato che piloti e navigatori hanno dovuto mettersi in viaggio lungo un percorso su strada. Molti chilometri più tardi, e quando ormai era notte, la Famiglia è arrivata al punto di sosta, dove sono state erette le tende. Non a caso, si è trattato di una avventura non troppo diversa da una tappa Maratona del Rally Dakar, dove la famiglia deve cavarsela da sola provvedendo alla manutenzione della



vettura ed a cucinare i pasti. Unica differenza: si è dormito ancor meno...

Nei giorni a seguire, il viaggio ha portato la Famiglia ad affrontare altre nuove esperienze. La visita alla tostatura Delta Coffee ha condotto non solo a capire come selezionare il caffè, ma anche a produrre una propria, unica, miscela.

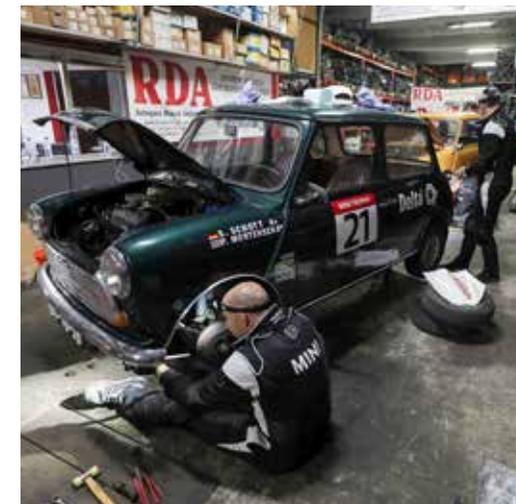
Più tardi, il gruppo si è cimentato in una pagaiata in kayak lungo un fiume. Il divertimento non è stato l'unico elemento: la Famiglia ha dovuto trasportare, con i kayak, il materiale occorrente per realizzare un pontone. E non si trattava di una struttura sufficiente giusto a consentire l'attraversamento a piedi, ma di un robusto manufatto che consentisse alle loro classiche Mini di passare da una parte all'altra del fiume.

In agenda, c'era poi una visita al famoso allevamento cavalli della Coudelaria de Alter do Chão, dove hanno effettuato trasferimenti in sella ai quadrupedi e gareggiato contro di loro al volante di una Mini vecchia 45 anni. La Mini ha vinto. Naturalmente.

"Ci siamo divertiti tantissimo" ha commentato Sven Quandt, Amministratore Delegato di X-raid. "D'altro canto, devo anche ammettere che la prima notte fuori con le Mini è stata ardua, dato che si è trattato di un bivacco modello Dakar ma dormendo meno. A mio avviso, ma probabilmente è anche l'opinione di tutto il gruppo, il momento clou lo si è vissuto costruendo il ponte ed attraversando il fiume. Cosa che ha dimostrato come ciascuno di noi sia capace di lavoro di squadra in condizioni di stress".

Per gli spettatori, può sembrare che il Rally Dakar sia una impresa da effettuare a tavoletta, navigando un percorso da completare più rapidamente di ogni altro concorrente. Hanno ragione. Ma anche torto, contemporaneamente: gareggiare in un Rally Dakar è molto, molto più, comprendendo anche mesi di programmazione e preparazione da parte di ogni elemento della Famiglia MINI. Una famiglia i cui membri condividono una comune passione e determinazione che li porta a competere nella gara di durata più dura, lunga e fisicamente impegnativa che esista.

la Famiglia ha dovuto trasportare, con i kayak, il materiale occorrente per realizzare un pontone. E non si trattava di una struttura sufficiente giusto a consentire l'attraversamento a piedi, ma di un robusto manufatto che consentisse alle loro classiche Mini di passare da una parte all'altra del fiume.





04/ 2017 DAKAR RALLY.

la Dakar in Cifre

- Il Paraguay sarà il 29° Paese attraversato dalla Dakar. Il 5° in Sud America
- L'Argentina, parte di ogni edizione fin dal 2009, sarà teatro del confronto finale, a Buenos Aires
- Partenza: Asunción, Paraguay (altezza 43 metri slm)
- Traguardo finale: Buenos Aires (altezza 25 metri slm)
- Nella quarta tappa i concorrenti raggiungeranno "l'altezza di crociera" di 3.500 metri. Rimarranno ad una altitudine superiore ai 3.000 per sei giorni, prima che il percorso li riporti più in basso
- La sesta tappa accompagnerà la carovana lungo le sponde del lago Titicaca, che si trova tra Bolivia e Perù. Il Titicaca è lo specchio d'acqua navigabile a maggior altitudine nel mondo, ed anche il lago dalla superficie più estesa di tutto il Sud America
- La tappa più lunga sarà la numero nove, in calendario mercoledì 11 gennaio: 977 chilometri in un solo giorno
- Sette sezioni supereranno i 400 chilometri, con una lunga più di 500
- Dodici tappe (di cui sei ad altitudine superiore a 3.000 metri)
- Una tappa maratona
- Quasi 9.000 chilometri e oltre 4.000 di prove speciali
- Il rally percorrerà tre Paesi: Paraguay, Bolivia, Argentina
- Saranno 1.200 le ore di programmi dedicati diffusi in cinque continenti
- La gara sarà trasmessa da un totale di 70 reti televisive in 190 Paesi
- Ogni giorno, immagini televisive delle prove speciali saranno riprese da bordo di tre elicotteri e rese disponibili in gara contro il tempo
- Ogni giorno saranno trasmesse otto ore di programmazione
- Giornalisti accreditati quest'anno: 1.460
- Novità 2017: i veicoli europei saranno sottoposti a controllo al porto di Le Havre, prima di essere imbarcati per il Sud America
- In totale, più di 600 veicoli (organizzazione, media, concorrenti) prenderanno il mare per una traversata dell'Atlantico lunga tre settimane **** (vedi 8/11/2016)****:

- 491 concorrenti per 316 veicoli in gara
- 146 moto
- 37 quad
- 83 auto
- 50 camion
- La Dakar osserverà un giorno di pausa nella capitale più alta del mondo: La Paz. Per consentire di approfittare di questa opportunità nelle migliori condizioni possibili, il bivacco sarà collocato sul bordo inferiore della città, a 3.300 metri sul livello del mare.
- Nel 2016, gli spettatori sono stati 4,4 milioni
- I gendarmi, forze di polizia e militari impiegati a tutela della sicurezza del pubblico e del rally assommeranno a 22.000 unità
- Aree protette dedicate agli spettatori: 51
- Saranno presenti fino a sette elicotteri di soccorso medico e, sul tracciato, 32 veicoli (comprese 10 ambulanze)
- Lo staff medico sarà forte di 60 elementi
- Il rally compenserà al 100 per 100 le proprie emissioni di anidride carbonica
- Società appositamente autorizzate procederanno al trattamento di specifici tipi di rifiuti. Nel corso della edizione 2016, sono state trattate 14.300 tonnellate di alluminio, 5.660 tonnellate di cartone e carta, 7.050 tonnellate di vetro, 6.980 litri di olio oltre a 49.200 tonnellate di filtri, pneumatici e parti meccaniche diverse.
- Quest'anno, assieme alla competizione sarà lanciato anche un video gioco: Dakar Rally





4,4 milioni di spettatori nel 2016



1200 le ore di programmi dedicati diffusi in 5 continenti



1460 giornalisti copriranno il Rally Dakar 2017



491 concorrenti



316 veicoli



Lancio del **video gioco** Dakar Rally mobile

Tappa 9: la più lunga: **977 km in un sol giorno**, mercoledì 11 gennaio



7 elicotteri di soccorso medico

10 ambulanze



staff medico di **60** elementi



Tappa 4: altitudine di crociera: **3.500 metri**. Rimarrà sopra i **3.000** per sei giorni

Tappa 6:

la carovana passerà lungo il

Titicaca,

lo specchio d'acqua navigabile a maggior altitudine ed il lago più ampio del Sud America





05/ 2017 DAKAR RALLY.

Glossario

BIVACCO: è il luogo dove team e concorrenti organizzano le aree di servizio, al termine di ogni tappa. Oltre al centro medico ed alla sala stampa, il bivacco comprende un'area ristorazione, luogo di incontro per i membri di tutti i team partecipanti alla Dakar. In alcuni bivacchi, tipo Maratona, non è autorizzata alcuna assistenza esterna; unici interventi ammessi, quelli tra equipaggi ancora in gara.

BRIEFING: nei giorni del rally, ogni sera gli organizzatori chiamano a raccolta i piloti per una riunione. Nell'incontro, si riconsiderano gli episodi importanti della giornata e si forniscono suggerimenti per quella successiva.

CHECKPOINT o CONTROLLO DI PASSAGGIO: è un punto dove i concorrenti devono ottenere un timbro di controllo sul cartellino dei tempi per dimostrare di averlo superato. Nel caso in cui non ci si riesca (o si manchi di far apporre il timbro) si riceve una penalità (in termini di tempo).

ASSISTENZA VELOCE: dato che solo un concorrente può aiutare un altro concorrente, alla Dakar, molti team iscrivono quella che si chiama in gergo "assistenza veloce". E' di solito un camion preparato per la corsa ed iscritto a gareggiare nella propria categoria. Garantisce ai concorrenti una vasta gamma di servizi in caso di incidente o problema tecnico. Il camion porta parti di ricambio ed arnesi.

FESH FESH: Un tipo di sabbia sahariana finissima, chiamata in Argentina "Guadal".

GPS: Nella Dakar, il GPS è utilizzato come sistema di controllo. Nelle prove speciali, il concorrente deve navigare con il solo uso del roadbook. Il GPS semplicemente conferma l'arrivo ed il passaggio ai checkpoint o GPS waypoint.

INTERCOM: sistema di comunicazione utilizzato da pilota e navigatore per comunicare istruzioni del road book.

IRITRACK: E' un sistema satellitare che fornisce un controllo di posizione. Utilizzandolo, PC Course può verificare posizione e velocità di ogni singolo concorrente. In caso di emergenza, questi può chiamare PC Course usando un telefono satellitare integrato.

LIAISON: porta i concorrenti alla partenza, e dall'arrivo al bivacco. Deve essere completata dai concorrenti entro un tempo stabilito.

NEUTRALIZZAZIONE: periodo di tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione Gara o sezione con tempo assegnato ma non cronometrato per la classifica tra due Sezioni Selettive.

PARC FERMÉ: area nella quale i veicoli devono essere parcheggiati in certi momenti della gara. Qui sono proibiti riparazioni, rifornimento o cambio gomme. Le vetture possono essere solo protette da coperture trasparenti.

PC COURSE: controllo gara responsabile quando si tratta di aspetti relativi alla competizione e importanti per la sicurezza ed in caso di appello.

GIORNO DI RIPOSO: giorno, a metà del rally, nel quale non ci sono tappe da percorrere; i concorrenti ed i veicoli restano nel bivacco. I team sfruttano la giornata per lavori di manutenzione ampia sui veicoli.



ROADBOOK: consegnato ai concorrenti quando entrano nel bivacco, al termine di una prova. Fornisce ogni informazione importante per la navigazione: distanze, passaggi pericolosi e speciali suggerimenti per la tappa seguente. Le informazioni sono fornite con l'utilizzo di frecce e simboli.

SCRUTINEERING: i mezzi in gara e di servizio sono controllati per garantire che tutti rispondano a tutte le norme tecniche.

SENTINEL: sistema acustico ed ottico utilizzato per avvertire i concorrenti che un veicolo più veloce si sta avvicinando da dietro e destinato a rendere il sorpasso più semplice e sicuro.

SERVICE ROUTE: tutte le vetture di servizio – ossia ogni mezzo, a parte quelli dei concorrenti e della stampa – effettuano il trasferimento da bivacco a bivacco lungo questo tracciato, stabilito dalla organizzazione.

PROVE SPECIALI: i concorrenti affrontano questa parte della tappa come gara contro il tempo. Il tempo di percorrenza, tra l'inizio e la fine della prova speciale, è considerato per collocare il concorrente nella posizione di classifica complessiva che gli spetta.

SPEED ZONE: sono aree nelle quali i concorrenti devono osservare particolari limiti di velocità (30, 50 o 90 chilometri/ora). Sono state introdotte per proteggere potenziali spettatori o specifici ambienti attraversati.

TAPPA: comprende le liason che portano il concorrente dal bivacco alla partenza e dall'arrivo al bivacco oltre alla prova speciale.

TABELLA: documento sul quale si registrano orari di partenza e di arrivo. Inoltre, il navigatore raccoglie su di esso i necessari timbri rilasciati ai Checkpoint (CP).

TRIPMASTER: sistema elettronico di misura d'aiuto al navigatore. Calcola la distanza individuale e totale delle tappe (per esempio, tra due punti indicati sul roadbook). Può essere regolato dal navigatore.

WAY POINT (WP): punti lungo il percorso, stabiliti dalla organizzazione e che devono essere superati dai concorrenti. Sono di cinque tipi: WPV, WPM (waypoint nascosti) WPE (eclipse way point), WPC (waypoint di controllo) i più difficili da individuare, perché il raggio di visibilità è pari a soli 300 metri e WPS (way point di sicurezza).

X-RAID: organizzazione partner di MINI Motorsport, con base a Trebur, in Germania. Ha vinto i Rally Dakar del 2012, 2013, 2014 e 2015 con la MINI ALL4 Racing. Gareggia anche nel FIA World Cup for Cross-Country Rallies. Dieci volte vincitore World Cup. L'Amministratore Delegato (CEO) è Sven Quandt.



06/ 2017 DAKAR RALLY.

Contatti Media

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telephone: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

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