



2018 DAKAR RALLY DOSSIER DE PRENSA

01/ PRÓLOGO.

Sebastian Mackensen, Vicepresidente Sénior de MINI.

Queridos representantes de la Prensa,

En Enero de 2018 dará comienzo la 40ª edición del Dakar. Como cada año, el equipo organizador del Dakar presenta un escenario de carreras espectacular, lleno de desafíos naturales, que pondrán a prueba la resistencia de hombre y máquina. El Dakar 2018 promete seguir siendo el reto de pasadas ediciones; esta sorprendente carrera llevará a los participantes a través de desiertos, montañas y llanuras de Perú y Bolivia antes de cruzar la línea de meta en Argentina.

El Dakar es un evento verdaderamente internacional que despierta la admiración y respeto de todo el mundo hacia los competidores, pero especialmente a aquellos que logran completar este espectáculo de resistencia.

Tras conseguir cuatro títulos consecutivos del Dakar para MINI, de 2012 a 2015, así como cinco victorias en la categoría de tracción a las cuatro ruedas, y cuatro títulos del Campeonato de Rally FIA Cross Country, MINI Motorsport, nuestro socio en competición X-raid y la familia MINI con sus distintos equipos asaltará el Dakar 2018 con todavía más determinación que en el pasado. El éxito obtenido por estas alianzas amplía la herencia deportiva de MINI, que comenzó hace más de 50 años con victorias en el Rally de Montecarlo, entre otras carreras de rally ilustres.

Además del exitoso MINI John Cooper Works Rally y del MINI ALL4 Racing, el Dakar 2018 también supondrá el estreno mundial en carrera de un nuevo vehículo deportivo: el MINI John Cooper Works Buggy. Esta emocionante incorporación completa la línea MINI Motorsport y aumenta la presencia de MINI por primera vez en una categoría tan competitiva como la de tracción a las dos ruedas.

Competir simultáneamente en dos categorías de rally de larga distancia demuestra la naturaleza deportiva de la sub-marca de competición de MINI, MINI John Cooper Works - subrayando aún más el compromiso futuro de MINI Motorsport en esta exigente disciplina del motor. El debut del



MINI John Cooper Works Buggy en el Dakar, el evento de cross-country más exigente, será por su puesto todo un desafío. Sin embargo, la colaboración estratégica a largo plazo de MINI con X-raid ya ha demostrado que la marca MINI está más que lista para este tipo de desafíos.

El socio de MINI Motorsport, X-raid, ha guiado de forma segura durante años a la Familia MINI y sus equipos internacionales, para poder alcanzar el éxito con maestría gracias a sus experimentados equipos de ingenieros, gerentes y personal de apoyo. Y entonces tenemos los equipos propiamente; pilotos y copilotos de todos los rincones del mundo, unidos para deleitar a los espectadores y conseguir el máximo éxito que supone completar el Dakar.

De parte de MINI, deseo a todos los competidores, equipos de apoyo y espectadores un emocionante y seguro Dakar 2018.

Atentamente,
Sebastian Mackensen

CONTENIDOS.

01/ PRÓLOGO

02/ LIDERAZGO INNOVADOR

OTRA MINI RUTA HACIA EL ÉXITO
ESPECIFICACIONES
CONSTRUYENDO SOBRE EL ÉXITO

03/ LA FAMILIA MINI

ENTREVISTA CON SVEN QUANDT – CEO X-RAID TEAM
ENTREVISTA CON MIKKO HIRVONEN
ENTREVISTA CON BRYCE MENZIES
ENTREVISTA CON YAZEED AL-RAJHI
ENTREVISTA CON JOAN “NANI” ROMA
ENTREVISTA CON JAKUB “KUBA” PRZYGONSKI
ENTREVISTA CON ORLANDO “ORLY” TERRANOVA
PILOTOS Y COPILOTOS

04/ HERENCIA

MINI Y MINI JOHN COOPER WORKS: UNA COMBINACIÓN GANADORA
40 AÑOS DEL DAKAR

05/ INFORMACIÓN

MAPA GENERAL DE LA RUTA
GLOSARIO DE TÉRMINOS

06/ CONTACTO MEDIOS





02/ MINI: LIDERAZGO INNOVADOR.

El Rally Dakar 2018 será el escenario de la lucha del MINI John Cooper Works por ganar una vez más el rally de resistencia definitivo. Sin embargo, en esta edición del Rally Dakar habrá un ataque por dos frentes, ya que MINI volverá a desafiar la tradición como ya lo hizo la gran marca británica en el automovilismo a principios de la década de 1960.

El próximo 6 de enero de 2018, el nuevo MINI John Cooper Works Buggy hará su debut en el Rally Dakar 2018 para competir en la categoría de tracción a las dos ruedas (4x2) mientras que el MINI John Cooper Works Rally o hace en la de tracción a las 4 ruedas (4x4).

Con el MINI John Cooper Works Buggy, MINI Motorsport competirá en terreno desconocido, un desafío que entusiasma a MINI. Competir en el Rally Dakar con dos vehículos de carreras en dos categorías distintas refuerza el compromiso a largo plazo de MINI Motorsport con la competición de rallies de larga distancia a nivel nacional e internacional; una disciplina acorde con el verdadero espíritu de aventura de MINI.

Considerando que el MINI John Cooper Works Buggy es un nuevo diseño, su aparición no supone que se abandone la categoría de tracción a las cuatro ruedas. El nuevo coche de competición se suma al actual John Cooper Works Rally y también se convierte en otra plataforma donde MINI Motorsport y su socio en competición X-raid continuarán desarrollando, perfeccionando y puliendo otro MINI John Cooper Works especializado en rallies de larga distancia.

El rendimiento con la máxima fiabilidad es clave para el éxito en las pruebas de resistencia fuera de pista de larga distancia - algo que MINI y su socio en competición X-raid saben muy bien. Cuatro victorias consecutivas en el Rally Dakar, de 2012 a 2015, y cuatro títulos absolutos en el prestigioso Campeonato del Mundo de Rally Cross Country FIA son el resultado de la capacidad técnica y el desarrollo, sin dejar de lado la competitividad de MINI.

El desarrollo del MINI John Cooper Works Buggy debe gran parte de sus aptitudes deportivas a los muchos años de experiencia en competición de rallies y al desarrollo técnico que han culminado en el actual MINI John Cooper Works Rally, que a su vez hereda su destreza deportiva del icónico MINI ALL4 Racing.

Los factores clave de la transición técnica del MINI John Cooper Works Rally hacia el MINI John Cooper Works Buggy son la tecnología del motor, el diseño y componentes del chasis, la distribución del peso y su aerodinámica. Utilizando estos ingredientes básicos tan probados y comprobados, X-raid -liderado por Sven Quandt- han dado paso a una máquina capaz de enfrentarse a la dureza del Dakar. Aun así, no debemos olvidar que el Rally Dakar es una prueba legendaria conocida por no mostrar piedad hacia el hombre o la máquina. El inicio del Rally Dakar 2018 también será el comienzo de un exigente programa de desarrollo sobre el terreno.



Está en los detalles...

Mientras que el MINI John Cooper Works Rally y el MINI John Cooper Works Buggy comparten el mismo motor TwinPower Turbo Seis Cilindros Diésel de BMW Group, no será el mismo motor al 100%. El MINI John Cooper Works Rally con tracción a las cuatro ruedas monta dos turbos: uno refrigerado por aire y otro refrigerado por agua. El nuevo vehículo con tracción a las dos ruedas viene con dos unidades refrigeradas por aire y dispone de una mayor variedad de sensores y mandos electrónicos. A nivel de desarrollo, el motor MINI John Cooper Works Buggy se tratará como un motor completamente nuevo; lo mismo puede decirse de la caja de cambios y de la transmisión.

La caja de cambios y el diferencial para el MINI John Cooper Works Buggy han sido desarrollados desde cero por Xtrac y cuentan con un cambio secuencial de seis velocidades con embrague en la parte trasera, lo que permite una rápida sustitución del embrague y la caja de cambios; mientras que el MINI John Cooper Works Rally conserva la probada caja de cambios y transmisión de Sadev.

Los chasis de ambos vehículos son estructuras especializadas construidas con acero tubular según los estándares aeroespaciales para su uso en carrera. Diseñado para mantener una solidez óptima en competición y garantizar la seguridad de los pilotos, el chasis MINI John Cooper Works Buggy es una pieza totalmente nueva fabricada por Heggeman. La carrocería de los dos vehículos está hecha con fibra de carbono compuesta reforzada con carbono-Kevlar para una mayor resistencia estructural y el mínimo peso. Al igual que con el actual MINI John Cooper Works Rally, un punto clave para los equipos de BMW Group Design en el desarrollo del MINI John Cooper Works Buggy ha sido la eficiencia aerodinámica que permitiera reducir la resistencia al viento y mejorara la agilidad de manejo.



MINI John Cooper Works Buggy

Motor

Tipo: motor TwinPower Turbo de BMW Group, seis cilindros en línea, lubricación cárter seco
Cilindrada: 2993 cc
Combustible: Diésel
Caja de cambios: Xtrac caja secuencial seis velocidades
Embrague: AP Racing
Diferencial: Xtrac
Tracción: ruedas traseras (4x2)

Rendimiento

HP/ Par motor (Nm): 340 hp @ 3250 rpm / 800 Nm @ 1850 rpm
Restrictor aire: 38 mm
Velocidad máxima: 190 km/h

Frenos

Delantero: Disco Brembo (355 mm x 32 mm), pinzas de seis pistones
Trasero: Disco Brembo (355 mm x 32 mm), pinzas de seis pistones

Dimensiones

Longitud: 4332 mm
Ancho: 2200 mm
Altura: 1935 mm
Distancia ejes: 3100 mm
Ancho vías: 1855 mm
Peso (vacío): 1700 kg
Capacidad combustible (aprox) 325 lt
Neumáticos: BF Goodrich 27x12.5 R17

Construcción

Chasis: Heggemann, acero tubular
Carrocería: paneles composite QD – fibra de carbono, carbono /Kevlar

Detalles

- Habitáculo de una sola pieza de fibra de carbono.
- Asientos Recaro competición con arnés de seis fijaciones.
- HANS (Head-and-Neck-Support) sistema de seguridad.
- Dos neumáticos de repuesto en el compartimento del motor.

MINI John Cooper Works Rally

Motor

Tipo: motor TwinPower Turbo de BMW Group, seis cilindros en línea, lubricación cárter seco
Cilindrada: 2993 cc
Combustible: Diésel
Caja de cambios: Sadev cambio secuencial seis velocidades
Embrague: AP Racing
Diferencial: Xtrac
Tracción: ALL4 (4x4)

Rendimiento

HP / Par motor (Nm): 340 hp @ 3250 rpm / 800 Nm @ 1850 rpm
Restrictor aire: 38 mm
Velocidad máxima: 184 km/h

Frenos

Delantero: Disco AP Racing (320 mm x 32 mm), pinzas de seis pistones
Trasero: Disco AP Racing (320 mm x 32 mm), pinzas de seis pistones refrigeradas por agua

Dimensiones

Longitud: 4350 mm
Ancho: 1999 mm
Altura: 2000 mm
Distancia ejes: 2900 mm
Ancho vías: 1736 mm
Peso (vacío): 1850 kg
Capacidad combustible (aprox) 385 lt
Neumáticos: BF Goodrich 245/80 R16

Construcción

Chasis: CP Autosport, acero tubular
Carrocería: paneles composite QD – fibra de carbono, carbono /Kevlar

Detalles

- Habitáculo de tres piezas de fibra de carbono.
- Asientos Recaro competición con arnés de seis fijaciones.
- HANS (Head-and-Neck-Support) sistema de seguridad.
- Tres neumáticos de recambio debajo del habitáculo.



La presentación del MINI John Cooper Works Rally previa al Rally Dakar 2017 selló el compromiso a largo plazo de MINI Motorsport con la competición de motor nacional e internacional. Comenzando con el Rally Dakar, el MINI John Cooper Works Rally continuó su exitoso récord de finalización en pruebas de rally de larga distancia como Silk Way Rally 2017 y el Campeonato del Mundo la FIA Cross Country 2017, en la que el miembro de la Familia MINI Jakub Przygonski (POL) finalizó segundo este campeonato de 11 asaltos.

Desde sus pruebas iniciales antes y durante el Rally Dakar 2017, el socio de MINI en competición, X-raid, registró datos y midió componentes de la transmisión, suspensión, chasis y otras zonas vitales como parte de su programa de desarrollo continuo- el mismo desarrollo que comenzó en 2011 con la primera aparición de un MINI de rally de larga distancia que rápidamente llevaría a la consecución de cuatro victorias en el Rally Dakar (2012-2015). El desarrollo es clave para el éxito en carrera, cuyo resultado es la fiabilidad y el rendimiento; ambos ingredientes básicos que se personifican en la submarca deportiva de MINI, John Cooper Works.

La evolución de los componentes de un vehículo es habitual en todos los aspectos del motor de competición - excepto el hecho que el Rally Dakar sea la carrera más dura conocida por el hombre. Cuando la gente piensa en carreras de resistencia de larga distancia, la fiabilidad del motor suele ser a menudo la causa de los problemas. Pero en el Rally Dakar, el chasis y el tren de rodaje, como los frenos, suspensión y dirección, se ven gravemente afectados por las diferencias del terreno. Un día la carrera puede transcurrir en arena, la siguiente en pistas rectas llenas de baches, seguidos de barro formado por lluvias intensas y por caminos rocosos de montaña. Las diferencias abismales de temperatura también pueden causar estragos, de la misma forma que lo hace la falta de oxígeno a 3-4.000 metros de altura.

Además del desarrollo y prueba de nuevas piezas, ocasionalmente se introducen nuevas normativas para permitir un mayor nivel de competitividad entre las distintas categorías de coches, además de mejorar la seguridad de los competidores. Los últimos cambios en las normas de construcción llegaron en julio de 2017. Esto significa, según el CEO de X-raid Sven Quandt, que el John Cooper Works Rally tuvo que volver a la mesa de dibujo.

Sven Quandt:

“Las nuevas regulaciones llegaron en julio, lo que efectivamente significó que, en mayor parte, habíamos construido dos coches; el MINI John Cooper Works Rally y el nuevo MINI John Cooper Works Buggy. En las versiones ligeras modificadas, donde JohnCooper Works Rally compite, se permitió reducir el peso en 100 kg, además de añadir 30 mm más de recorrido de suspensión para todas las competiciones del Campeonato del Mundo FIA y el Rally Dakar.

“El resultado final significó gran cantidad de nuevos componentes y el chasis completamente modificado. Sacamos alrededor de 20 kg de acero del chasis; unos 3 kg de los soportes del motor; y aligeramos unos 20 kg más de la carrocería, además de otras zonas. El nuevo chasis compitió en los rallies de Silk Way y Baja Polonia.

“Aunque no encontrarás ninguna diferencia visual entre los dos coches, de aspecto, por debajo hay muchos cambios. En la primera prueba añadimos algo de lastre porque el automóvil todavía tiene que salir a competir. Ha funcionado bien. Después tenemos que cambiar cosas como los brazos de suspensión y los amortiguadores para que coincidan con el nuevo recorrido de suspensión, así que todavía quedan más pruebas para realizar. No hay mejor pista de pruebas que la propia carrera. Si después de una carrera tenemos que hacer más ajustes, entonces tenemos que esperar hasta la próxima carrera para ver si las modificaciones tienen el efecto deseado. Es un proceso lento pero necesario para continuar el exitoso legado de MINI en carreras.”





03/ LA FAMILIA MINI.



03/ LA FAMILIA MINI.

Un hombre al que le gustan los Desafíos:
Sven Quandt – CEO, X-raid

X-raid es el socio alemán de MINI en la competición de rallies cross-country. Esta alianza ha generado cuatro títulos del Rally Dakar y del Campeonato del Mundo FIA Cross Country para MINI. El propio CEO de X-raid, Sven Quandt, es un antiguo piloto de rallies y participante en el Dakar, con una amplia experiencia que lo ayuda a preparar al equipo, los pilotos y copilotos para uno de los mayores desafíos los que nunca se van a enfrentar...

2017 es el 15º año para X-raid en la élite como equipo de rallies de larga distancia. Habéis logrado un éxito admirable como socio de MINI motorsport. Cuál es el año/ resultado que destacarías más?

Obviamente el Dakar 2012, nuestra primera victoria después de 10 años esperando y la primera para MINI. Y también el 2014, cuando Nani (Roma) ganó.

En 2018 se celebra el 40º del Rally Dakar. Cómo describirías el Dakar a alguien que nunca lo haya visto?

La carrera más dura que existe; física y mentalmente. Se trata de buscar tus propios límites, pero también de crearte grandes recuerdos de países que normalmente no ves como turista. El Dakar es un desafío mayúsculo contra ti mismo.

Cuál es tu anécdota más divertida del Dakar que puedas contar en público?

Tuvimos un piloto portugués en nuestro mejor equipo que consiguió buenos resultados al inicio. En el tercer o cuarto día, iba muy rápido y mantenía una buena posición... pero unos kilómetros antes de la meta se encontró un gran agujero cubierto de barro. Los cuatro o cinco coches que pasaron antes lo pudieron rodear, pero él cayó de lleno hasta el fondo! Tuvieron que venir dos tractores para sacarlo e allí! Allí se esfumaron todas las opciones de un buen resultado. Desde ese día le llamaron el Rey del Barro, porque cuando llegó tras finalizar la etapa, él y el coche parecían dos bolas de barro.

Si pudieras diseñar el piloto perfecto para el Rally Dakar, qué cuatro ingredientes clave utilizarías?

La capacidad de relajarse, la de utilizar más la cabeza que los pies, que sea rápido y muy constante, y que tenga paciencia y una excelente forma física.

El Rally Dakar Rally es un supone un enorme despliegue logístico. Cuál es la clave para el éxito del Dakar de puertas adentro?

Una planificación y un equipo extremadamente buenos. La gente hace un equipo casi perfecto, y esto incluye no solo ingenieros, mecánicos o logística, sino también un buen fisioterapeuta, médico, conductores, cocinero, asistente legal o gestión. Si todo va bien, tu equipo trabajará como un reloj. Por último, y no por ello menos importante, una buena comunicación con el mundo exterior.

El evento del Dakar supone un momento intenso para todos los miembros del X-raid, con jornadas largas y duras condiciones. ¿Te hubieras inclinado por el rally sabiendo antes todo lo que vendría?

Sí, sin lugar a dudas. La perfección y la capacidad de reacción rápida, un equipo organizado con confianza en todos sus miembros, ... compensan mucho las noches sin dormir y los dolores de cabeza, pero me gustan las condiciones difíciles. Para mí, a parte de escalar una montaña como el Kilimanjaro, los rallies cross-country siguen siendo un gran desafío.



03/ LA FAMILIA MINI.

Entrevista con Mikko Hirvonen

Se acostumbra a decir que no puedes poner límites a un buen profesional, y Mikko Hirvonen es un buen ejemplo. Después de retirarse oficialmente de WRC, Hirvonen se unió a X-raid para seguir desarrollando los exitosos MINI de competición y competir en algunas pruebas del Campeonato del Mundo FIA. Los resultados llegaron rápidamente y llevaron a Hirvonen a participar en el Rally Dakar 2016, con el “Finlandés Volador” cuarto en la general ganando el título de “Mejor Debutante”. La del 2018 será su tercera participación en el Rally Dakar...

¿Qué hace al Dakar tan especial, tan diferente?

El Dakar es todo lo que el motor de competición puede ofrecer; en cierto modo es una aventura real; una verdadera prueba física para los coches, para los equipos, para los pilotos. A nivel de navegación también es muy difícil, y te puedes encontrar con cualquier tipo de condiciones, por lo que debes mantener la concentración durante las dos semanas de competición. Es una de las carreras más difíciles que hay. Realmente no existe otra aventura como ésta. Te desplazas hasta sitios donde de otra manera nunca irías, y todo esto la convierte en una carrera fantástica.

Como en todos los rallies de larga distancia, el clima puede jugar un papel importante en el resultado de la carrera. ¿Tienes alguna preferencia a la hora de competir?

El clima puede ser verdaderamente complicado. Normalmente pensarías que cuando vas a Dakar va hacer calor, entre 40/50 grados, pero también te puedes encontrar lo contrario - mucha lluvia, barro y niebla, para nada caluroso. Podemos tener cualquier tipo de condiciones, y personalmente me resulta más fácil y cómodo cuando es seco y cálido. Con lluvia, los ríos pueden bajar con mucha agua y no podemos cruzarlos. Lo mismo con el barro - si resbala demasiado puede que no podamos cruzar algunas zonas, por lo que prefiero rodar en seco.

Un piloto se asegura de que el coche llegue bien y rápido a su destino. ¿Cómo describirías el papel del copiloto?

El copiloto es muy importante en un rally de larga distancia porque, a diferencia de WRC, aquí no conocemos al recorrido. El Dakar tiene mucho que ver con la navegación;

no tenemos ni idea de hacia dónde vamos, y muchas veces depende sólo del piloto qué dirección seguimos y qué pasará a continuación. No quiero ni imaginarme el estrés que tienen los copilotos para ayudarnos a superar las etapas.

¿Alguna vez te plantearías un intercambio de papeles, y navegar mientras alguien más conduce?

No, no creo que fuera un buen copiloto, en absoluto. Lo hice en un rally, pero no tengo buenos recuerdos - terminamos la carrera, pero lo que hacen es realmente increíble. Simplemente prefiero controlar la velocidad, el rumbo y controlar el automóvil. Respeto mucho lo que hacen y sé que en definitiva son mucho mejores en su trabajo de lo que yo sería.

Este año competirás al volante del nuevo MINI John Cooper Works Buggy. ¿Hasta qué punto te has involucrado en el desarrollo de este nuevo MINI?

Desde el principio he estado más o menos involucrado en su desarrollo, pero no participé del rodaje del coche. Durante la primera prueba de verdad, en Marruecos, estuve allí desde el primer momento y completé los primeros cinco días para descubrir cómo era el coche y cómo funcionaba. Todavía queda camino por recorrer, pero el inicio ha sido realmente bueno.

¿Cómo has tenido que adaptar tu pilotaje -si lo has hecho- al nuevo MINI John Cooper Works Buggy?

El buggy es bastante diferente de conducir: obviamente tiene sólo tracción en dos ruedas y tenemos mucho más recorrido de suspensiones, lo que hace que su conducción sea muy diferente al MINI John Cooper Works Rally. En algunos sitios tienes que anticiparte más a las curvas antes de llegar, porque la carrocería vibra más, y tienes que ver antes qué tipo de curva es para entrar de lado y superarla de forma limpia. Y luego, por supuesto, si hay una recta larga con baches no tienes que preocuparte por nada, como lo harías en el 4x4, así que puedes ir a toda velocidad. Lo disfruto mucho.



Cuando probaste por primera vez el MINI John Cooper Works Buggy, ¿hubo algún aspecto del coche que te arrancara una sonrisa?

Creo que cuando conduje el coche por primera vez fue la suspensión, que en el buggy es increíble. No te puedes imaginar lo rápido que podemos superar grandes agujeros o baches en la carretera sin notar nada dentro del coche.

El Rally Dakar es la prueba más dura para cualquier vehículo de competición, y sería justo decir lo mismo sobre los pilotos. ¿Qué es lo que más deseas al finalizar cada etapa?

En general, el Dakar es realmente difícil para pilotos y vehículos. Cuando te dispones a competir sabes que vas a estar fuera de tu zona de confort durante dos semanas. Va a ser doloroso y hará calor, y algunos momentos no los disfrutarás. Pero esa es la cuestión:

cuando completas la carrera te sientes muy bien, te dices “realmente lo hice”. Superar las largas noches también es un gran trabajo de todo el equipo; lo es para los mecánicos hacen el mantenimiento del coche; y después nos toca a nosotros salir al terreno y superar las etapas manteniendo la concentración. Es agotador y difícil, pero eso es algo que disfrutamos de verdad.

Si no te hubieras dedicado a los rallies de larga distancia, ¿qué más podrías haber hecho?

Pregunta complicada... Pilotar coches es algo que he venido haciendo desde que tenía seis años - detrás de un volante compitiendo en lagos helados - así que no sé qué más podría hacer. Cuando era pequeño también solía jugar bastante a fútbol, a lo mejor podría haber sido futbolista, quién sabe...



03/ LA FAMILIA MINI.

Entrevista con Bryce Menzies

Bryce Menzies es originario de los EE.UU. A sus 30 años, Menzies ya es un consumado piloto todoterreno, pero no fue hasta 2016 cuando atrajo todas las miradas del público internacional de rallies por su participación en el Campeonato del Mundo FIA Cross Country 2016 junto a X-raid, socio de MINI Motorsport. La primera carrera de Menzies para MINI fue en el Abu Dhabi Desert Challenge 2016, donde completó la maratónica carrera de cinco días en un destacable cuarto puesto.

Otras dos carreras en 2016 dejaron claro al equipo X-raid que el piloto nacido en Arizona y su copiloto, el también estadounidense Peter Mortensen, deberían de competir en el Rally Dakar 2017 en un nuevo MINI John Cooper Works Rally. Lamentablemente, se quedó fuera debido a una lesión. Ambos compatriotas son de nuevo "recién llegados" al Dakar, pero lo hacen entusiasmados y listos para volar en el nuevo MINI John Cooper Works Buggy durante el Rally Dakar 2018.

MINI: ¿En qué categoría has estado participando antes de dar el salto a los rallies internacionales de cross-country?

BM: En los últimos años he corrido la serie Lucas Oil Off Road, Best in the desert y Score International racing series.

MINI: ¿Qué te hizo decidir a dar el salto al cross-country internacional, la disciplina de motor de resistencia más física?

BM: Si le preguntas a alguien cuál es la carrera más dura del mundo, te responden que el Dakar, y esa es la razón por la que decidí asumir el desafío: convertirme en el primer estadounidense en ganar esta carrera.

MINI: Comenzaste a competir con MINI y X-raid a finales del Campeonato Mundial de la FIA 2016, pero pareció que te adaptaste con bastante rapidez y facilidad. No hay que olvidar que eres un piloto experimentado, pero ¿realmente te resultó tan fácil?

BM: En los rallies cross-country no hay nada fácil. Sin duda me la llevado algún tiempo acostumbrarme al MINI, el salto a un automóvil de tracción total con recorrido limitado, y la comprensión de la navegación. Pero con el apoyo de MINI y X-raid la transición ha sido extremadamente suave.

MINI: Este 2018 será tu primer año compitiendo en el Rally Dakar. Queda claro que la Familia MINI te ha dado muchos consejos, pero de todos ellos ¿cuál tienes más presente?

BM: El único consejo que me he llevado hasta ahora de la competición de rallies es afrontarlos día a día; no puedes frustrarte; tienes que poder luchar y avanzar durante el resto del rally y comenzar de nuevo cada día. Estas carreras no se ganan en una etapa.

MINI: La conducción en altura forma parte del Dakar una vez más. ¿Cómo te has preparado para ello?

BM: Alquilamos una máquina de altitud que cubre la cama para prepararnos tanto yo como Pete para las etapas de gran altitud. Y también llevamos a cabo entrenamientos específicos con una máscara de altura.

MINI: ¿Cómo te has documentado/investigado sobre el Rally Dakar?

BM: A lo largo de todo el año hemos estado compitiendo en un rallye en el extranjero para tratar de aprender cómo se pilotará el coche y averiguar cómo será el terreno en el Dakar. También hemos reunido algunos road books sobre zonas cercanas a Las Vegas para poder practicar la navegación cerca de casa.

MINI: Pilotarás bajo la bandera del X-raid Team al volante del nuevo MINI John Cooper Works Buggy. ¿Cuáles son tus sensaciones sobre el nuevo coche hasta el momento?

BM: Las pruebas han sido geniales. El MINI John Cooper Works Buggy supone un cambio en su manejo y eso ayudará a afrontar una mayor variedad de terrenos. Por ahora estoy muy satisfecho. La capacidad de conducción del nuevo MINI ha aumentado en general, pero aún estamos haciendo algunos retoques. Siendo el Dakar su primera carrera quizá es pedir mucho, pero hasta la fecha todo va sobre la marcha.

MINI: ¿Cuántos años lleva Peter Mortensen siendo tu copiloto? ¿Vuestra relación sigue siendo puramente de trabajo o también socializáis?

BM: Pete ha sido mi copiloto desde que empezamos en las carreras de desierto, en 2011. Él también es el gerente de Menzies Motorsports además de mi amigo, y en los últimos años hemos construido una buena relación. Pete ha invertido mucho tiempo y esfuerzo en aprender navegación.

MINI: No sucede a menudo que tanto el copiloto y el piloto debutan en el Dakar como "novatos". ¿Ambos estáis emocionados y quizás un poco nerviosos?

BM: Los dos estamos sumamente emocionados. Éste va a ser el mayor desafío en nuestras dos carreras en competición.

MINI: ¿Qué haces para prepararte mentalmente para cada carrera?

BM: Me apego a la rutina. La sigo paso a paso y me va bien tanto a mí como a mi cuerpo.

MINI: ¿Llevas un 'amuleto de la suerte'? ¿En caso afirmativo, qué es?

BM: No, no llevo ningún amuleto de la suerte.



03/ LA FAMILIA MINI.

Entrevista con Yazeed Al-Rajhi

Yazeed Al-Rajhi es un hombre ocupado, con un negocio que gestionar y una gran pasión por la competición en distintas categorías de rally. Bajo el paraguas de MINI y X-raid, Al-Rajhi ha obtenido resultados impresionantes dentro del Campeonato del Mundo FIA Cross Country a mandos del actual MINI John Cooper Works Rally y del icónico MINI ALL4 Racing. Con su cuarto Dakar en el horizonte, Al-Rajhi tiene la experiencia y las aptitudes naturales de conducción para poder formar parte de la zona alta de la tabla de pilotos en el Dakar 2018 con su nuevo MINI John Cooper Works Buggy.

Has competido en distintas categorías de rally a lo largo de tu carrera, ¿dirías que el Dakar es el mayor desafío de todos los rallies?

Cada categoría de rally tiene su propia emoción, pero la mezcla de terrenos y larga distancia, así como la historia del Dakar, verdaderamente lo convierten en un gran rally

El Dakar es muy físico y duro para el cuerpo. ¿Cómo te preparas físicamente para tal desafío?

Para afrontar todas las dificultades del Dakar tienes que estar en buena forma. Yo empiezo a entrenar mucho tiempo antes del inicio del rally y aumento la carga del entrenamiento mes a mes a medida que el Dakar se acerca. Entreno con la máquina de remo para aumentar la resistencia y hago trabajo muscular.

El mal de altura es sin duda la mayor amenaza para los competidores del Dakar ¿De qué forma te preparas para combatir este problema?

Como me he dado cuenta en años anteriores, la altitud me provoca algunos problemas. Voy a prepararme mejor con una tienda de altura especial y trataré de utilizarla el máximo de tiempo posible antes de alcanzar gran altitud durante el rally.

El Dakar no se parece a ninguna otra carrera. ¿Qué cualidades necesita un piloto para poderlo ganar?

Tienes que ser paciente – un Dakar no se puede ganar como una simple carrera. Cada día pueden aparecer muchos imprevistos. Es importante encontrar una buena velocidad durante toda la prueba, y en todo momento tienes que estás concentrado para utilizarla. También es importante para evitar problemas.

¿Hay alguna región concreta o zona del Dakar donde piensas que el MINI John Cooper Works Buggy puede sobresalir?

Estoy seguro que X-Raid ha hecho un excelente trabajo desarrollando un coche competitivo. Esperamos que el MINI John Cooper Buggy será rápido en todo tipo de terrenos, pero por lo que sabemos de estos años, el mejor momento para los buggies serán las dunas y el desierto profundo, con sus tramos fuera pista y un terreno lleno de baches.

¿Destacarías algún aspecto en el diseño del nuevo MINI John Cooper Works Buggy?

Para construir el coche y en aspectos de rendimiento se han utilizado gran cantidad de ideas ingeniosas, y estoy seguro que con el aspecto final que presenta el MINI, el diseño del coche también contribuirá a su comportamiento.

¿Te pones nervioso antes del inicio del Dakar?

Nervioso no, pero emocionado; siempre es un tiempo de tensión hasta que se levanta la bandera de salida.

¿Qué es lo que más esperas cuando cruzas la línea a de meta?

Cruzar la línea de meta tras un día duro y agotador de rally siempre es un momento especial. También lo es pasar la zona de llegada con los espectadores entusiasmados, es un gran momento para darte cuenta de lo que has conseguido.



03/ LA FAMILIA MINI.

Entrevista con Joan "Nani" Roma

Joan “Nani” Roma es un veterano del Rally Dakar. Es uno de los pocos que lo ha ganado tanto en vehículos de dos como de cuatro ruedas, en 2004 y 2014 respectivamente, siendo ésta última al volante de un MINI ALL4 Racing. Y por ello, cuando Nani Roma habla del Dakar lo hace con experiencia y autorizad.

¿Qué hace al Rally Dakar tan especial para que sigas viniendo?

Cada año es especial, pero tras 22 Dakars es impresionante estar aquí y ser competitivo. Soy muy afortunado de haber tenido la oportunidad de ganarlo tanto en la categoría de motos como en coches; simplemente impresionante. A veces pienso que soy demasiado viejo, pero me siento bien.

Has recorrido una enorme cantidad de kilómetros en el Dakar, y seguro que ha tenido alguna consecuencia física.

Cada año trabajamos duramente para preparar mi cuerpo y es importante hacer entrenamiento de resistencia trabajando intensamente en interior y exterior. A mí me gusta más entrenar fuera, pero también tenemos que hacerlo en el gimnasio. Tanto bici como coche; en la bicicleta es más dinámico y dentro del coche más doloroso, pero tenemos que trabajar distintos grupos musculares en cuello y espalda. Me gusta ir en bici por la montaña – Realmente tengo mucha suerte de tener esta pasión por mi trabajo y los entrenamientos – es un placer.

¿Cuál dirías que es el ingrediente secreto para triunfar en el Dakar?

No es fácil reducirlo todo a un solo ingrediente. Hay demasiados aspectos: tenemos que trabajar duro, tener un buen equipo y buena gente alrededor. Sin esto no puedes triunfar. Diría que prepararse bien y también creer – Pienso que quizá estos sean los ingredientes más importantes.

El MINI John Cooper Works Rally fue presentado justo para el Rally Dakar 2017. Recientemente se ha actualizado para cumplir las nuevas normas de la FIA. ¿De qué forma ayudarán?

Sin un buen coche, como nosotros con el MINI, no podemos ganar. Tenemos mucha experiencia – hemos ganado cuatro veces y todos sabemos lo que hacer para ganar. Estar aquí con un coche fuerte es bueno, pero no ganaríamos solo con un coche fuerte y un buen piloto/copiloto. Necesitamos buenos mecánicos, buenos ingenieros y buenos responsables de logística, y con todo ello tenemos un buen equipo, espero.

¿Cuál es tu mayor miedo al conducir durante miles de kilómetros en terreno desconocido?

Mi mayor miedo es perder el rumbo, perder tiempo y a veces también pensar si soy competitivo o no. Y después están los accidentes. Es el Dakar, ya sabes. Es una carrera peligrosa en medio del desierto. A veces pienso que debemos respetarlo como se merece.

¿Cuál dirías que es la parte del equipamiento más importante dentro del coche?

El copiloto? Ja-ja! No, son los elementos de seguridad como el casco y un buen material de vestimenta, para mí son lo más importante especialmente en caso de accidente.

Muchos te respetan por tu experiencia en rally de larga distancia. ¿Qué consejo darías a los pilotos que están empezando?

Trabaja y creer; si crees que puedes, cualquier cosa es posible. Pero aun así debes trabajar duro para tratar de tener éxito en la carrera.

¿Tienes algún amuleto que lleves encima en el coche?

No tengo ninguno, pero tengo objetos que la gente me ha dado. A veces recibes regalo en casa o durante la carrera en Sudamérica. Siempre los cojo y acabo con demasiadas cosas en el cajón, pero pero lo hago por respeto; respeto por alguien que piensa en mi triunfo.



03/ LA FAMILIA MINI. .

Entrevista con Jakub "Kuba" Przygonski

A sus 32 años, Jakub “Kuba” Przygonski está considerado como un hombre con experiencia en el Dakar. Su primera aparición en el Rally Dakar fue en 2009, compitiendo en motos, una categoría de dos ruedas que lo vería en cinco ocasiones más antes de debutar en coches en el Dakar de 2016. Para el Rally Dakar 2018, el piloto polaco suma el impulso de motivación que le da el haber finalizado segundo en el Campeonato del Mundo DIA Cross Country de este 2017. ¿Podrá decir que a la tercera participación -del Dakar en coches- va la vencida?

Este es tu tercer Dakar tras un volante. ¿Has hecho algo distinto desde tu primera participación en coches?

La mayor diferencia de ahora es la experiencia; cuanto más compites, más aumenta tu velocidad. Tenemos que trabajar más duro para ser más rápidos.

Según tu punto de vista, ¿qué hace del MINI John Cooper Works Rally un coche de rally de larga distancia tan bueno?

El MINI John Cooper Works Rally es uno de los mejores coches para ganar el Dakar – el coche es muy duro, pero también rápido y fácil de manejar. Lo más importante es que el MINI es muy, pero que muy fiable. La fiabilidad es muy importante, y junto a la profesionalidad, convierte un equipo en ganador.

El Rally Dakar incluye tramos a gran altitud. ¿Te preocupa el mal de altura?

Formo parte del grupo de pilotos a los que no sentimos el mal de altura, y estoy contento de poder correr a gran altitud. Estoy muy bien preparado física y mentalmente, y esto ayuda mucho.

¿Tienes algún héroe de los rallies a quien admires? De ser así, ¿quién es y lo has conocido?

Cualquiera que participe en el Dakar y lo complete puede ser considerado un héroe. Quad, moto, coche, camión, todos los participantes tienen que superar el clima, terreno y sufrimiento.

Como competidor del Dakar en motos ya cruzaste grandes distancias en solitario; ¿cómo te sientes teniendo un copiloto?

Después de seis Dakar en moto al principio fue... Al inicio era complicado oír las órdenes, pero después de tres años en coche ya me resulta más fácil. La cooperación con mi copiloto Tom es muy fácil; dentro del coche somos un equipo.

¿Dirías que participar en motos te ha ayudado en la conducción?

Después de 17 años en una motocicleta ya tenía mucha experiencia ayudando a otros pilotos de cuatro ruedas, como el tipo de desierto – puedo decir cómo de duro o blando es. Conozco el aspecto competitivo de la carrera; las normas del Dakar, tácticas y todo eso. La única cosa que necesitaba aprender era la verdadera conducción de rally.

El experimentado Tom Colsoul es tu copiloto una vez más. ¿Cómo describirías tu relación con él?

Tom es mi amigo y copiloto, y nuestra relación significa que nos comunicamos muy bien. Así es como debería entre piloto y copiloto, porque el Dakar es una competición de mucho estrés y es muy fácil que cualquier situación puede acabar con una mala relación.

¿Cuál es tu accesorio de conducción favorito?

Mi accesorio de conducción favorito... es una foto de mi mujer y mi hija!



03/ LA FAMILIA MINI.

Entrevista con Orlando "Orly" Terranova

Orlando “Orly” Terranova es otro miembro de la Familia MINI al que merecidamente podemos apodar como “Sr. Experiencia”. Con 11 inicios de Rally Dakar a sus espaldas – los dos primeros en categoría de motos – Terranova lo sabe todo acerca de los rally de larga distancia, desde el pilotaje a la navegación, pasando por la habilidad técnica. A mandos de su MINI favorito, este amable gigantón es una amenaza a tener en cuenta, como ya ha demostrado en una convincente victoria en todas las etapas del Desafío Ruta 40 Norte 2017.

¿Sería justo decir que el Dakar será más competitivo que nunca?

Sin duda. El Dakar ha pasado de ser un rally a una carrera de gran velocidad, donde los mecánicos y equipos han dado un gran salto en innovación y por consecuencia en rendimiento.

Este año se han introducido normas técnicas que permiten suspensiones más largas y reducción de peso. ¿En qué tramos del Dakar pueden ser favorables estos cambios?

Pienso que veremos mejoras de rendimiento en todo tipo de etapas, terrenos y condiciones. El coche es por lo menos medio segundo más rápido, quizá más. El equipo de ingeniería y desarrollo de MINI ha hecho un trabajo fantástico.

Hay gente que dice que siendo de Argentina partes con algo de ventaja. Como la ruta de navegación es desconocida hasta la noche antes de cada etapa, ¿hasta qué punto es cierto?

No, no lo pienso. Mi horario fuera de carreras está muy apretado y no dedico tiempo a explorar rutas o hacer reconocimiento.

De todos los Dakars en los que has participado, ¿cuál es el que más recuerdas y por qué?

En 2015 completamos una carrera única, ganando cinco etapas a un gran nivel. La carrera de 2014 también fue buena. Pienso que estas dos son las que más recuerdo. De todas formas, 2013 fue un año clave porque me demostré mí mismo que podía competir a nivel internacional.

Durante el Dakar hay muchas diferencias de clima y terreno. ¿Cuál es tu favorita y la que te gusta menos para competir?

El barro es la que menos. Los tramos que me gustan más son los más técnicos de media velocidad con el firme seco y agrietado, y también disfruto en las rectas mojadas. La arena siempre fue mi punto débil, pero después de participar en el Rally de Marruecos pienso que he superado este problema – en las etapas de arena de esta última carrera mantuvimos un gran ritmo, convicción y velocidad.

Las variaciones de temperatura pueden variar enormemente de inicio a fin del Dakar.

¿Qué rango de temperaturas te puedes esperar?

Bolivia será el tramo más frío debido a la altitud. Perú pienso que no será muy caluroso por la proximidad al mar, pero a medida que nos alejamos de la costa las temperaturas se elevarán. Argentina puede ser infernal – es pleno verano y estaremos en el norte.

¿Es cierto afirmar que todo el que completa el Dakar es un ganador? Al fin y al cabo es el rally de larga distancia más duro!

Pienso que es un gran desafío, donde el 10% de los participantes compiten contra el crono y el resto tratan de superar el desafío de llegar a la línea de meta. Para ambos grupos, el Rally Dakar es una experiencia personal y un desafío sin igual.

MINI John Cooper Works Buggy



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

TRAYECTORIA

2017: 13º Rally Dakar
2º Baja Hungría
3º Baja Aragón
2016: 1º Baja de Hungría
3º Baja de Aragón
3º Abu Dhabi Desert Challenge
4º Rally Dakar
2015: 5º Rallye du Maroc, Marruecos
3º Baja de Aragón, España Test MINI ALL4 Racing
2014: 4º WRC
2013: 4º WRC
2012: 2º WRC
2011: 2º WRC
2010: 6º WRC
2009: 2º WRC
2008: 2º WRC
2007: 3º WRC
2006: 3º WRC
2005: 10º WRC
2004: 7º WRC
2001: 2º Campeonato Rally Finlandés
2000: 7º Campeonato Junior Finlandés



Copiloto:
ANDREAS SCHULZ, 03/03/1955, Munich/GER

TRAYECTORIA

2017: 6º Rally Dakar
2º Baja Hungría
3º Baja Aragón
2016: 4º Rally Ruta de la Seda
4º Abu Dhabi Desert Challenge
10º Rally Dakar
2015: 8º Rallye du Maroc, Marruecos
7º Baja Polonia
Rally Sepline Cross Country, Qatar
3º Abu Dhabi Desert Challenge
2014: Rally Sepline Cross Country, Qatar
5º Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross-Country
1º Baja Portalegre 500
2º Baja de Hungría
4º Baja de Aragón - España
2º Rally Sepline Cross Country, Qatar
5º Abu Dhabi Desert Challenge
2º Baja Italia
2012: 4º Rally Dakar
2012/10: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross-Country 2003
2001/03: 1º Rally Dakar

MINI John Cooper Works Buggy



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

TRAYECTORIA

- 2017: 27º Rally Dakar
- 2016: 2º Rally Ruta de la Seda
6º Baja Italia
2º Qatar Sealine Rally Cross Country
2º Abu Dhabi Desert Challenge
3º FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2015: Primera participación en Rally Dakar (1 victoria etapa)
1º Rally Jeddah (Campeonato Arabia Saudí)
1º Rally Hail international (Campeonato Arabia Saudí)
- 2014: 3º Copa del Mundo FIA Rallies Cross-Country
1º Rally Chipre (ERC)
1º Rally Faraones
1º Baja Italia
1º Baja Russia Northern Forest
1º Rally Jeddah (Baja)
- 2012: 5º WRC2
5º Campeonato Rally Próximo Oriente
1º Rally Schweden (WRC2)
- 2010: 1º Rally Jordania (Campeonato Rally Próximo Oriente)
1º Rally Sharqia (Campeonato Arabia Saudí/Campeonato Rally Próximo Oriente)
1º Rally Hail (Baja) (Campeonato Arabia Saudí)



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

TRAYECTORIA

- 2017: 27º Rally Dakar
- 2016: 2º Rally Ruta de la Seda
6º Baja Italia
2º Rally Qatar Sealine Cross Country
2º Abu Dhabi Desert Challenge
11th Rally Dakar
3º FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2014: 3º general Copa del Mundo FIA Rallies Cross-Country
(Co-Pilot of Yazeed Al-Rajhi)
- 2011: 1º Rally Dakar
- 2010: 2º Rally Dakar
2º Rally Ruta de la Seda
- 2009: 6º Rally Dakar
- 2008: 3º Rally Europa Central Coche-category
- 2004: 2º general Campeonato Rally Asia Pacífico
- 2002: 6º general (1º en categoría) Campeonato Rally Alemania
- 2001: 4º general (2º en categoría) Campeonato Rally Alemania

MINI John Cooper Works Buggy



Piloto:
BRYCE MENZIES, 21/08/1987, Arizona/USA

TRAYECTORIA

2015: 2º Lucas Oil Off-road Racing Series- Pro-4 (R1 &2)
2014: Campeón SCORE Baja 500 Trophy Truck
2013: Campeón Pro-2 TORC
Campeón BITD MINT 400 Trophy Truck
2012: Campeón TORC Pro-2
Campeón SCORE Baja 500 Trophy Truck
2011: Campeón SCORE
Debutante del Año
Campeón TORC Pro-2



Copiloto:
PETE MORTENSEN, 05/01/1984, Los Angeles/USA

TRAYECTORIA

2016: 2º Baja de Hungría
2014: 1º Baja 500
2013: 1º Mint 400
2012: 1º Baja 500
2011: Campeón Score Trophy Truck
1º Baja 500
1º Laughlin Challenge

MINI John Cooper Works Rally



Piloto:
ORLANDO "ORLY" TERRANOVA, 11/10/1979, Mendoza/ARG

TRAYECTORIA

- 2017: 6º Rally Dakar
- 2016: 4º Rallye du Maroc, Marruecos
5º Baja de Aragón
- 2015: 2º Baja de Aragón, España
1º Desafío Ruta 40
6º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 2º OiLibya Rally de Marruecos
3º Baja de Hungría, Hungary
2º Baja de Aragón, España
5º Rally Dakar
- 2013: 1º OiLibya Rally de Marruecos
2º Baja de Aragón - España
2º Desafío Ruta 40, Argentina
5º Rally Dakar
- 2012: 1º Desafío Litoral (Dakar Series)
1º Ruta 40, Argentina
- 2010: 9º Rally Dakar
- 2009: 1º Rally OiLibya Túnez
- 2007: 2º categoría coches de producción, Patagonia Atacama
- 2006: 4º Rally Faraones, Egipto



Copiloto:
BERNARDO "RONNIE" GRAUE, 12/05/1969, Mendoza/ARG

TRAYECTORIA

- | | | | |
|-------|---|-------|--|
| 2017: | 9º posición Rallye du Maroc
1º posición Desafío Ruta 40 | 1997: | 1º posición el Campeonato de Rally Cross Country España
1º posición en el Campeonato España de Raids
Medalla de oro en el ISDE |
| 2016: | 12º posición Rally Dakar | 1996: | 1º participación en el Rally Dakar |
| 2015: | 2º posición Baja España Aragón
1º posición Desafío Ruta 40 | 1994: | 1º posición en el Campeonato de Rally de Europa Senior Cross Country
Medalla de oro en el ISDE |
| 2014: | 1º posición Rally Dakar para Mini X-raid
2º posición OiLibya Rallye du Maroc
3º posición Baja Hungría
22º posición Rally Dakar | | |
| 2013: | 10º posición Rally Dakar | | |
| 2012: | 6º posición Rally Dakar | | |
| 2011: | Rally Dakar | | |
| 2010: | 9º posición Rally Dakar (Quad) | | |
| 2005: | 1º posición in la Baja España Aragón | | |
| 2004: | 1º posición in el Clermont-Ferry-Rally Dakar (moto)
1º posición Rally Dakar (moto) | | |
| 2003: | 1º posición el Rally de Egipto
1º posición in el Rally de Cerdeña | | |
| 2002: | 1º posición in el Rally de Túnez
1º posición en la España Aragón | | |

MINI John Cooper Works Rally



Piloto:
BORIS GARAFULIC, 11/07/1963, Santiago/CHL

TRAYECTORIA

- 2017: 3º Baja Portalegre
- 2016: 9º Rallye du Maroc, Marruecos
9º Baja Polonia
- 2015: 5º Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6º OiLibya Rally de Marruecos
- 2013: 4º OiLibya Rally de Marruecos
- 2012: 4º OiLibya Rally de Marruecos
3º Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3º OiLibya Rally de Marruecos
4º OiLibya Rally de Túnez



Copiloto:
FILIFE PALMEIRO, 11/07/1977, Portalegre/PRT

TRAYECTORIA

- 2017: 3º Baja Portalegre
- 2016: 9º Rallye du Maroc, Marruecos
9º Baja Polonia
- 2015: 5º Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6º OiLibya Rallye du Maroc
5º Baja Italia
4º Baja Russia - Northern Forest
9º Rally Dakar
- 2013: 2º Baja Portalegre 500
8º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1º Baja Polonia
- 2011: 2º Rallye dos Sertões
- 2010: 10º Rally Dakar
- 2009: 1º Rally Túnez
2º Rally Transibérico
2º Copa del Mundo
- 2005: Primera participación Rally Dakar

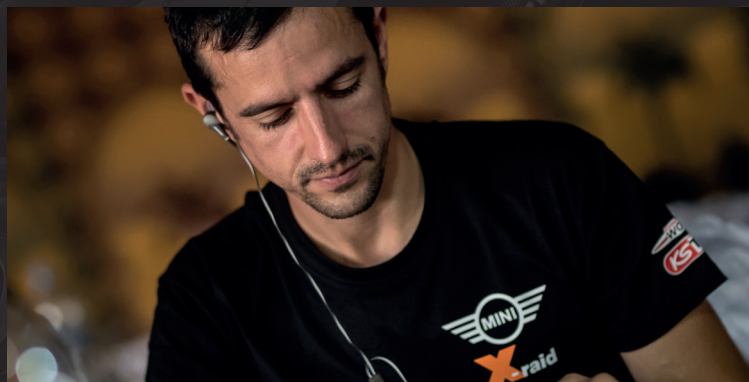
MINI John Cooper Works Rally



Piloto:
JOAN "NANI" ROMA, 17/02/1972, Barcelona/SPA

TRAYECTORIA

- 2017: 4º posición Rally Dakar
3º Rallye du Maroc
- 2016: 1º posición Rally Navarra
1º posición Rally Bellpuig
- 2015: 2º posición Rally Tierras Altas de Lorca
1º posición Rally de Navarra
1º posición Baja España Aragón
1º posición Rally Vidreres-Maçanet
- 2014: 1º posición Rally Dakar
- 2013: 4º posición Rally Dakar
- 2012: 2º posición Rally Dakar
2º posición en Litoral Challenge Campeón Rally Cataluña
- 2011: 3º posición Rally de Túnez
- 2010: 3º posición Campeonato Rally Cataluña
- 2009: 1º posición Baja España Aragón
- 2008: 2º posición Baja Aragón
- 2007: 2º posición Baja España Aragón
- 2006: 1º posición Rally Cáceres (Grupo N)
1º posición Rally Orense (Grupo N)
- 2005: 1º posición Baja España Aragón
- 1996: 1º participación en el Rally Dakar



Copiloto:
ALEX HARO, 14/03/1980, Barcelona/SPA

TRAYECTORIA

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 2017: 4º posición Rally Dakar (Nani Roma)
3º Rallye du Maroc 2016: 6º posición Rally Dakar (Nani Roma) 2015: 1º posición Baja España Aragón 2014: Campeonato del Mundo de Rally – 2º en Suecia con J.Font, 2º en México con R.Treviño 2013: Subcampeón del Mundo de WRC2 (Ricardo Triviño) 2012: 1º posición Copa de Copilotos (Grupo N), Campeonato de España de Rally en Tierra (Copiloto de A. Llovera)
6º posición Campeonato del Mundo de Rally (Ricardo Triviño)
4º posición Campeonato Rally de España (Albert Llovera)
Campeón en la Copa de Copilotos (Gupo N), Campeonato de España de Rally en en Tierra (Albert Llovera) 2011: 4º posición Campeonato de España de Rally en Asfalto (Xevi Pons)
3º posición Campeonato de España de Rally en en Tierra (Xavi Tanyà) 2010: 1º posición FIA S-2000 Campeonato del Mundo de Rally 2009: 1º posición Rally de las Naciones Team España
3º posición en Campeonato Rally de España (Xevi Pons) | <ul style="list-style-type: none"> 2007: 1º posición Mitsubishi Evo Cup en el Campeonato de España Tarmac (Copiloto de J. Basols)
4º posición en el Campeonato de España de Rally en Asfalto (Josep Basols) 2005: 1º posición Desafío Peugeot Campeonato de España Tarmac 2003: 1º posición Copa Fiat Punto Cataluña (Copiloto de J. Basols) 2002: 1º posición Tarmac Rally Cataluña (Copiloto de J. Basols)
1º posición Tarmac Rally Cataluña Junior (Copiloto de J. Basols) |
|--|---|

MINI John Cooper Works Rally



Piloto:
JAKUB "KUBA" PRZYGONSKI, 24/03/1985, Warsaw/POL

TRAYECTORIA

- 2017: 7º Rally Dakar
2º Baja Polonia
3º Baja Hungría
1º Baja Italia
2º Rally Kazajistán
2º Rally Cross Country Qatar
- 2016: 5º Rallye du Maroc, Marruecos
4º Baja Polonia
5º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 7º Baja Polonia – primer rally en categoría coches
1º King of Europe drifting
- 2014: 6º Rally Dakar
- 2013: Récord Guinness mundial de velocidad en drifting - 217.97 km / h
3º Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country
- 2012: 3º Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country
- 2011: 2º Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country (450 cc)
1º Rally Merzouga
- 2010: 2º Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country (450 cc)
8º Rally Dakar



Copiloto:
TOM COLSOUL, 20/04/1976, Tinen/BEL

TRAYECTORIA

- 2017: 7º Rally Dakar
2º Baja Polonia
3º Baja Hungría
1º Baja Italia
2º Rally Kazajistán
2º Rally Cross Country Qatar
- 2016: 4º Baja de Polonia
5º Baja de Aragón
5º Baja de Italia
7º Rally Platz Qatar Sealine Cross Country
5º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 9º OiLibya Rally Maroc
3º Baja de Polonia
2º Baja de Hungría
7º Rally Dakar
- 2014: 4º OiLibya Rally Marruecos
2º Rally Dakar (Camión)
- 2013: 1º Baja300 Alemania
4º Rally Dakar
- 2012: 1º OiLibya Rally Marruecos
1º Rally Dakar
- 2011: 2º OiLibya Rally Marruecos



04/ HERENCIA.



Alec Issigonis creó la clásica marca británica MINI. Sus ideas y diseños para un coche de uso diario asequible fueron acogidas con entusiasmo por su amigo y socio John Cooper. Como fabricante de automóviles y aficionado a los deportes de motor, John Cooper fue el primero en darse cuenta del gran potencial de MINI como arma de competición.

Gracias a John Cooper y sus habilidades de ingeniería, MINI cosechó su primer éxito en carrera en 1959, con Pat Moss (GB) pilotando un MINI 850 preparado por Cooper que ganó el Rally Nacional de Miglia. A partir de ese momento, el binomio MINI y John Cooper se convirtió en sinónimo de competición de rallies.

1960 supuso la llegada de la serie limitada del MINI Cooper 1000cc, que provenía directamente del MINI que compitió en el Rally Montecarlo de 1960. El MINI Cooper también era un MINI ajustado por John Cooper, que presentaba una nueva cilindrada de 997cc y componentes del chasis mejorados. Los resultados de competición obtenidos con este MINI Cooper impulsaron a John Cooper y Issigonis a producir una versión muy actualizada. El resultado final fue un MINI de 1071cc: el admirado MINI Cooper S.





Los esfuerzos de John Cooper por situar el MINI Cooper S por delante de sus poderosos competidores internacionales casi tuvo su merecido en el Rally Montecarlo de 1962. Fue allí donde el mundo reconoció al MINI como una gran amenaza dentro de la competición internacional de rallies. Y este hecho se acentuó en el Rally Montecarlo de 1963, cuando un MINI Cooper S terminó tercero en la general y primero en su categoría. La primera victoria de MINI en el Rally de Montecarlo llegó en 1964, con Paddy Hopkirk (IR) como piloto. Este resultado supuso otra etapa en una destacable sucesión de victorias en rally internacionales para MINI y John Cooper, incluyendo el Rally Montecarlo en 1966 y una tercera victoria oficial en 1968.

El MINI Cooper S de antaño fue una leyenda en sí mismo. Sin embargo, había otra en camino y finalmente se materializó en el MINI ALL4 Racing, derivado coche de producción John Cooper Works Countryman 2012.

Con el apoyo de su socio en competición X-raid, el MINI ALL4 Racing ganó el Dakar durante cuatro años consecutivos (2012-2015) y volvió a encabezar la clasificación de vehículos de tracción en el Rally Dakar de 2016. Tras demostrar el mismo nivel de éxito en el Campeonato del Mundo FIA Cross Country, que venció entre 2012-2015, el ALL4 Racing se convirtió en un nuevo icono entre los vehículos de competición de raids y competiciones de larga distancia.

En 2016, MINI anunció para el Rally Dakar 2017 la llegada del MINI John Cooper Works Rally. Esta prueba de debut y su posterior participación resultaron escenarios poco propicios para mantener el éxito de su predecesor, el MINI ALL4 Racing. El Rally Dakar 2018 volverá a ser el entorno perfecto y un nuevo punto de partida para la última generación de la sub-marca de coches de rally de MINI, John Cooper Works, así como para el nuevo MINI John Cooper Works Buggy. ¿Volverá el éxito a generar éxito una vez más?

EL MAYOR RALLY RAID DEL MUNDO



DAKAR 2017

Más de 4 millones
de espectadores
durante el
recorrido



501
competidores
en la salida



26%
de nuevos
participantes



10^a
edición en el
continente de
Sudamérica



29 países
3 en Europa
5 en Sudamérica
21 en África

2^o mayor evento
de motor de
competición en el
mundo (77%) *

*Fuente: Repucom



1200
horas de
difusión por TV

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

70 cadenas de
TV retransmitiendo
el rally en
190 países



1,460
periodistas
acreditados
para el rally

DIGITAL



4,200,000
visitas en la app de
seguimiento en directo



441,000
descargas de
app móviles
(iOS and Android)



1,717,300
fans en facebook



349,500
seguidores en
twitter



9,007,000
visitas a la web
Dakar.com



100 toneladas
de desechos recogidos y reciclados
durante los vivacs del Dakar 2017



El Rally Dakar compensa el
100% de su huella de
carbono en 2017





05/ INFORMACIÓN.



PERU

INICIO
LIMA

PISCO

SAN JUAN
DE MARCONA

AREQUIPA

LA PAZ

BOLIVIA

UYUNI

TUPIZA

SALTA

ARGENTINA

BELÉN

CHILECITO

SAN JUAN

FINAL
CÓRDOBA



VIVAC: Al finalizar cada etapa, éste es el campamento cerrado donde todos los equipos y pilotos montan su zona de asistencia. Además de los centros médico y de prensa, el vivac o bivouac también dispone de una gran carpa comedor que se convierte en el punto de reunión para todos los miembros de los equipos del Dakar. Uno de los vivacs será del tipo Maratón, en el que los servicios externos no están autorizados; la única asistencia permitida será entre pilotos que todavía estén corriendo.

BRIEFING: Durante el rally, la organización del Dakar llevará a cabo un briefing o reunión informativa cada noche. En esta sesión se anunciarán los incidentes ocurridos durante la jornada y se darán consejos para la etapa siguiente.

CHECKPOINT o CONTROL DE PASO: En un checkpoint o control de paso, los participantes deben estampar un sello en su Cartón de Marcación para demostrar que lo han cruzado. Si un participante se olvida pasar un control (o no lo sella) recibe una penalización de tiempo.

ASSTENCIA URGENTE: Aunque los participantes tan solo pueden recibir asistencia entre ellos mismos, en el Dakar muchos equipos disponen de "Asistencia Urgente". Este apoyo es habitualmente un camión que participa en la categoría de estos vehículos y proporciona al equipo una amplia asistencia en caso de accidente o avería. El camión transporta tanto recambios como herramientas.

FESH FESH: un cierto tipo de finas partículas de arena en suspensión parecidas a las del Sáhara, y que en Argentina llaman "Guadal".

GPS: En el Dakar, el GPS sólo se utiliza como sistema de control. En las etapas especiales los participantes únicamente pueden utilizar su libro de ruta. El GPS solo confirma la llegada a meta y el paso por los puntos de control o coordenadas (waypoints) GPS.

INTERCOMUNICADOR: Lo utilizan piloto y copiloto para comunicarse entre ellos las instrucciones del libro de ruta.

IRITRACK: Se trata de un dispositivo de comunicación vía satélite que proporciona información sobre la posición. Con este sistema, el PC Course puede saber la ubicación y velocidad de cada vehículo en todo momento. En caso de emergencia, los participantes pueden contactar con el PC Carrera a través del teléfono satélite integrado.

ENLACE: Un enlace es el tramo que conduce a los participantes hasta el inicio de la etapa, y desde el final de la misma hasta el vivac. Se debe completar en un periodo de tiempo concreto.

NEUTRALIZACIÓN: Fase durante la cual los equipos son parados por Dirección de Carrera o de Tramo con un tiempo asignado pero no cronometrado para la clasificación durante dos Tramos Selectivos.

PARQUE CERRADO: Se trata de una zona en la cual los vehículos deben estar aparcados durante ciertos periodos del Dakar. Reparaciones, repostaje o cambio de ruedas están prohibidos en este espacio. Los coches solo se pueden cubrir con una lámina protectora.

PC CARRERA/PCO : El Puesto de Coordinación Operativa de la carrera (o PCO) es el responsable de los aspectos deportivos y los relativos a la seguridad durante el evento.

DÍA DE DESCANSO: Durante esta jornada, a mitad del Rally, no hay ninguna etapa programada y los participantes y sus vehículos permanecen en el vivac. Los equipos utilizan este día para llevar a cabo una intensa tarea de mantenimiento en sus vehículos.

ROAD BOOK: Los participantes reciben un libro de ruta o road book cuando acceden al vivac al final de cada etapa. Éste contiene toda la información relevante en cuanto a navegación: distancias, puntos peligrosos y consejos para la próxima etapa. Toda la información se muestra mediante flechas y símbolos.

ESCRUTINIO: Todos los coches de competición y servicio son inspeccionados para asegurar que cumplen con los requisitos técnicos.





SENTINEL: Este dispositivo de aviso óptico y acústico permite alertar a los pilotos que un piloto se aproxima a gran velocidad por detrás, en cuyo caso éste debería adelantar de forma segura y libre.

RUTA DE SERVICIO: Todos los vehículos de servicio –lo que incluye cualquier vehículo exceptuando a los participantes y medios– se desplazarán de vivac a vivac a través de esta ruta, la cual está debidamente estipulada por la organización.

ETAPA ESPECIAL: Los participantes deben considerar esta parte de la etapa como una lucha contra cronómetro. El tiempo es utilizado de inicio al final de la prueba para evaluar la posición de los competidores en la clasificación general.

ZONA DE VELOCIDAD: En una zona de velocidad, los participantes deben respetar un límite de velocidad específico (30, 50 o 90km/h). Estas zonas fueron creadas para proteger posibles zonas de espectadores o tramos especiales que se deben atravesar.

ETAPA: Una etapa está comprendida por los enlaces que llevan a los competidores desde el vivac hasta el inicio/finalización de la misma, y por y la etapa especial.

CARTÓN DE MARCACIÓN: Los tiempos de inicio y finalización quedan recogidos en este documento. Además, el copiloto recopilará en este mismo documento los sellos necesarios en cada control de paso.

TRIPMASTER: Este sistema de medición sirve de apoyo a la labor del copiloto, midiendo la distancia totales y parciales durante la etapa (por ejemplo, entre dos puntos del libro de ruta) y puede ser ajustado por el copiloto.

PUNTOS GPS - Way Point (WPT): es un punto geográfico definido por coordenadas de latitud y longitud. Existen cinco tipos de puntos GPS: WPV, puntos visibles, WPM, punto oculto – el GPS sólo dirige al competidor hacia el punto cuando se encuentra en un radio de 800 metros de éste, cuya validación se debe hacer pasando más cerca de 200 metros), WPE – punto eclipse (los inicios de las Etapas Especiales serán WPE. Para validar el paso de un WPE, el competidor deberá pasar a menos de 200 metros de éste – si el WPE es una DZ o FZ, el radio de validación será entonces de 90 metros), WPS – punto de seguridad (El GPS sólo dirige al competidor hacia ese punto cuando se encuentra en un radio de 800m de éste último. Para validar el paso por un WPS, el competidor debe pasar a menos de 90 metros de éste), WPC – punto de control. Todos los puntos GPS anotados en el Road Book son de paso obligatorio.

X-RAID: Socio de MINI Motorsport con sede en Trebur, Alemania. Ganador del Rally Dakar en las ediciones 2012, 2013, 2014 y 2015 con un MINI ALL4 Racing. También compiten en la Copa del Mundo de Rallies Cross-Country de la FIA, un título obtenido en 10 ocasiones. El CEO del equipo es Sven Quandt.



06/ CONTACTO MEDIOS.

Prensa MINI Motorsport

Matthias Schepke

Teléfono: +49 (0)151 – 601 90450

Email: matthias.schepke@bmwgroup.com

Web Medios: www.press.bmwgroup.com/global

Facebook: www.facebook.com/bmwgroupsports