



MINI DAKAR RALLY GUIDA 2016 PER I MEDIA.



01/ PRESENTAZIONE.

Sebastian Mackensen, Senior Vice Presidente MINI.

Cari rappresentanti dei Media,

Il Dakar Rally continua a rappresentare la sfida più difficile per uomini e macchine. Il tracciato duro e le condizioni climatiche estreme si traducono in un livello di incertezza che contribuisce alla reputazione della Dakar come la più emozionante gara di durata dello sport del motore al mondo.

E' la competizione che rappresenta l'avventura, fornendo il banco di prova più impegnativo per la MINI ALL4 Racing. Qui i team nostri partner, gli ingegneri, i concorrenti, le squadre tecniche di supporto affrontano le condizioni più impegnative, consentendoci poi di trasferire alle MINI di serie ciò che abbiamo appreso, assistendo i clienti nelle avventure di tutti i giorni.

La squadra del X-raid Team MINI ALL4 Racing vanta una esperienza d'altissimo livello nel cross-country rally. Non di meno, i concorrenti della Dakar affronteranno un evento nuovo nel cuore del Sud America: il ritiro del Perù dal percorso 2016 ha, verosimilmente, creato un appuntamento ancora più faticoso ed arduo per i piloti, i team, i mezzi meccanici. I primi tre giorni propongono ora tracciati maggiormente tecnici, mentre l'aggiunta

di una nuova tappa di estrema lunghezza costituisce un vero test di resistenza per le vetture. Ciò che non cambia, comunque, è la capacità della Dakar di fornire alla Mini una opportunità perfetta per arricchire il proprio patrimonio nelle competizioni.

Si prevede che 190 paesi trasmettano la Dakar sugli schermi televisivi, e gli occhi di tutti saranno puntati sui dodici equipaggi MINI ALL4 Racing per verificare se una delle dodici coppie riuscirà a proseguire nella tradizione di successi. Aver marcato quattro vittorie negli ultimi quattro anni dal 2012 ha garantito alla MINI di continuare ad essere conosciuta in tutto il mondo come icona di robustezza, equipaggiata per affrontare ogni sfida che si presenti.

Nel 2016 la MINI è pronta a competere di nuovo al massimo livello, ed aggiungere altro onore ad un patrimonio sportivo già degno di nota.

Cordialmente,

Sebastian Mackensen



CONTENUTO.



01/ PRESENTAZIONE

p2

02/ LA MINI NEI RALLY:

LA STRADA VERSO IL VERTICE

p4

03/ DAKAR RALLY:

UN SUCCESSO DELLA MINI

p5

04/ IL TEST PIU' SEVERO

p6

**05/ LA DAKAR RALLY 2016 DAL
PUNTO DI VISTA DEL PILOTA**

p11

**06/ LA DAKAR RALLY 2016
DAL PUNTO DI VISTA DI UN
NAVIGATORE**

p14

**07/ 2016 DAKAR RALLY:
PILOTI E NAVIGATORI**

p18

**08/ 2016 DAKAR RALLY:
PREPARAZIONE FISICA
E MANTENIMENTO**

p31

09/ MINI ALL4 RACING:

INTERPRETE RAFFINATA

p34

10/ SICUREZZA:

**PILOTA E NAVIGATORI,
L'EQUIPAGGIAMENTO
NECESSARIO**

p38

11/ DAKAR RALLY 2016

PUNTI CHIAVE

p41

12/ 2016 DAKAR RALLY:

PREPARAZIONE STORICA

p44

13/ DAKAR RALLY 2016:

GLOSSARIO

p46

14/ CONTATTI MEDIA

p49



02/ LA MINI NEI RALLY: LA STRADA VERSO IL VERTICE.



2010

- Viene progettata la La MINI ALL4 Racing.



2011

- La MINI ALL4 Racing debutta nella Dakar 2011.
- Prima vittoria della MINI ALL4 Racing nel Abu Dhabi Desert Challenge, con Stéphane Peterhansel.
- Stéphane Peterhansel conclude al secondo posto il Silk Way Rally 2011.
- Filipe Campos vince la Baja Portalegre 500.



2012

- 5 MINI ALL4 Racing sono iscritte alla Dakar.
- Stéphane Peterhansel ottiene il primo successo complessivo nel Dakar Rally per l'X-raid team.
- Joan 'Nani' Roma conclude al secondo posto, garantendo un 1-2 alla MINI ALL4 Racing.
- Tutte e cinque le MINI ALL4 Racing concludono tra le prime dieci.
- La MINI ALL4 RACING vince la FIA Cross Country Rally World Cup.



2013

- Peterhansel conquista la seconda vittoria nella Dakar per X-raid con la MINI ALL4 Racing.
- Secondo successo consecutivo per MINI ALL4 RACING nella FIA Cross Country Rally World Cup.
- Tre MINI ALL4 RACING si classificano tra le prime cinque della Dakar.



2014

- Tre vittorie consecutive alla Dakar per la MINI. Primo successo di Joan 'Nani' Roma con la MINI ALL4 Racing.
- Tutte ed undici le MINI ALL4 Racing arrivano al traguardo finale.
- La MINI ALL4 RACING vince per la terza volta consecutiva la FIA Cross Country Rally World Cup.
- La MINI ALL4 Racing conquista tutti e tre i gradini del podio, forse una tripletta storica (stc).



2015

- Nasser Al-Attiyah conquista la quarta vittoria consecutiva nella Dakar con la MINI All4 Racing – Cinque MINI tra le prime dieci.
- Il pilota Krzysztof Holowczyc si classifica terzo al Dakar Rally.
- La MINI ALL4 RACING vince per la quarta volta consecutiva la FIA Cross Country Rally World Cup.



03/ DAKAR RALLY: UN SUCCESSO DELLA MINI.



PARTECIPAZIONI
ALLA DAKAR:

5



VITTORIE:

4

- 2012: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2013: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2014: Joan 'Nani' Roma + Michel Périn
- 2015: Nasser Al-Attiyah + Mathieu Baumel



TAPPE VINTE
DAI PILOTI MINI:

- 2012: **10** su 13
- 2013: **6** su 14
- 2014: **9** su 13
- 2015: **11** su 13



TOTALE PILOTI
MINI + NAVIGATORI
(2012-2015):

34



PATECIPAZIONI ALLA DAKAR:

- 2011: **1** auto
- 2012: **4** auto
- 2013: **6** auto
- 2014: **11** auto
- 2015: **10** auto
- (2016: **12** auto)

• Totale: **32** auto nell'arco di 4 anni



DISTANZE COPERTE:

- 2011: **9,618km** (Argentina, Cile)
- 2012: **8,377km** (Argentina, Cile, Perù)
- 2013: **8,592km** (Perù, Argentina, Cile)
- 2014: **9,374km** (Argentina Bolivia, Cile)
- 2015: **9,111km** (Argentina, Cile, Bolivia)
- Totale: **45,072km**



04/ IL TEST PIU' SEVERO.

Quattro vittorie consecutive nel Dakar Rally nel periodo 2012-2015 fanno sicuramente della MINI ALL4 Racing la vettura da battere, nella edizione 2016 della competizione di durata più ricca di azione. Non di meno, il pedigree sportivo ed il patrimonio di successi da soli non sono sufficienti a garantire alla MINI ALL4 Racing un altro riconoscimento.

La FIA Cross Country Rally World Cup ha dimostrato di rappresentare un terreno di prova ideale per lo sviluppo delle vetture tra i Rally Dakar.

In combinazione di terreni impegnativi ed ambiente estremo, dalle polverose fesh-fesh nelle temperature torride del deserto alle condizioni prive di grip della Russia gelata ed innevata, le auto hanno sommato migliaia di chilometri di test. E si è trattato di prove che uomini e vetture hanno dimostrato di poter affrontare.

I vincitori del Dakar rally 2015, Nasser Al-Attiyah ed il navigatore Mathieu Baumel hanno aggiunto al proprio curriculum anche il titolo 2015 della FIA Cross Country Rally World Cup. Salire sul gradino più alto del podio in Qatar, Egitto, Italia, Ungheria e Marocco ha consegnato alla esperta coppia il successo in campionato.

Non sono stati questi, però, gli unici piloti su MINI ALL4 Racing ad avere conquistato il successo nel 2015. Vladimir Vasilyev e Konstantin Zhiltsov si sono garantiti la vittoria ad Abu Dhabi, Joan 'Nani' Roma ed il navigatore Alex Haro hanno assaporato il successo in Aragona (Spagna) e Krzysztof Holowczyc assieme a Lukas Kurzeja ha trionfato nella gara di casa, in Polonia. Al di fuori della FIA World Cup, Orlando Terranova e Bernardo 'Ronnie' Graue hanno condotto la MINI ALL4 Racing al successo nella popolare Ruta 40, in Argentina.

Un regime di test così impegnativo, accoppiato a gare competitive, ha fornito una vasta messe di dati ed informazioni vitali nella preparazione del Dakar Rally 2016. Ogni componente è stato perfezionato per garantire all'affidabilità di procedere di pari passo con la performance, accanto ad una esemplare esperienza di pilotaggio. Sistema frenante, sospensioni e telaio rappresentano uno sviluppo raffinato della prima MINI ALL4 Racing che per la prima volta ha appassionato gli spettatori quando la MINI ALL4 Racing è stata messa alla prova nel Dakar Rally 2011.

X-raid è una azienda tedesca che costruisce tutte le MINI ALL4 Racing destinate alle competizioni e lo fa contando su una grande esperienza nel cross-country. Esperienza amplificata dal completo sostegno in gara e dal concepimento dei programmi test, non solo per le MINI ALL4 Racing ma anche per piloti e navigatori...

Il mese di novembre 2015 ancora una volta è stato teatro degli "esercizi di costruzione della squadra", organizzati da X-raid. Sulle montagne coperte di neve della Germania gli equipaggi sono stati messi alla prova in ambiti controllati, cementando ulteriormente la fiducia degli uni negli altri. Un esempio: membri di un equipaggio, bendati, hanno attraversato a piedi ponti a filo singolo, guidati solo dagli occhi e dalla voce di un altro elemento della squadra.

Il Dakar rally 2016 parte in Argentina, ma per chiunque sia associato alla MINI e MINI ALL4 Racing la preparazione non si ferma mai. La ricompensa del lavoro non è sottolineata solo dai risultati, ma anche dalle parole degli equipaggi di MINI ALL4 Racing.



“Dopo dieci o undici anni, ormai è molto più facile. Ma alle volte ho bisogno di concentrarmi esclusivamente sul guidare, senza far mio il lavoro del navigatore. Nell’abitacolo, il potere è più nella mia che del pilota... io semplicemente gli do retta; sono l’autista del taxi, e seguo le istruzioni che mi fornisce”.

Joan 'Nani' Roma





“La MINI All4 Racing è una vettura molto forte. Abbiamo lavorato sodo, come squadra, ed adesso la qualità dell’auto è incredibile. Il motore è stupefacente – si può essere veloci tra le dune, all’aperto ed anche nelle aree WRC. E ciò garantisce alla MINI ALL4 Racing un vantaggio. Anche l’affidabilità è incredibile; commettere un piccolo errore comporta che si debba spingere di più, ma la cosa non si trasforma un problema perché sai che arriverai fino in fondo in un’auto in perfette condizioni”.

Orlando Terranova





“La Dakar è una delle sfide più dure che si possano mai affrontare con una vettura. E' una gara che si corre su una lunga distanza: per quanto non si debba combattere ogni giorno ed ogni secondo

in curva, è però indispensabile spingere a fondo. Quando MINI mi ha offerto la possibilità di metter mano alla MINI ALL4 Racing con l'esperto X-raid team, naturalmente ho voluto assolutamente farlo”.

Mikko Hirvonen





05/ LA DAKAR RALLY 2016 DAL PUNTO DI VISTA DEL PILOTA.

Intervista a Nasser Al-Attiyah.

Due volte vincitore del Dakar Rally, Nasser Al-Attiyah (Qatar) partecipa alla prova di quest'anno come campione in carica, assieme al navigatore Mathieu Baumel (Francia). Un equipaggio esperto che si è aggiudicato tanto la vittoria della gara quanto il titolo 2015 della FIA Cross Country Rally World Cup, al volante di una MINI ALL4 Racing. Nel 2016, la coppia scenderà in campo in Argentina e Bolivia, di nuovo nell'abitacolo di una MINI ALL4 Racing ma, questa volta, per i colori dell'AXION X-raid Team. Ed entrambi sono pronti.

Domanda: La MINI ALL4 Racing ha conquistato la Dakar negli ultimi quattro anni. Cosa rende questa vettura eccezionale?

Nasser Al-Attiyah: "La MINI ALL4 Racing ha vinto quattro volte perché è eccellente. Penso ci siano anche altre molte altre ragioni: lo sviluppo che X-raid ha operato sulla vettura, ed anche l'aver buoni piloti. Un insieme perfetto.

D: hai vinto molti rally in carriera; quale consideri essere il maggior risultato?

N. A-A: "Ovviamente, la Dakar. E' una gara straordinaria, e vincerla ha rappresentato una grande conquista".

D: "Considerando il nuovo percorso, credi che la MINI ALL4 Racing possa ancora avere la meglio?"

N. A-A: "Avrà la meglio in molte tappe, naturalmente, e sarà molto competitiva in altre. Ma non si può mai sapere dove la fortuna ti sarà alleata, e dove lo sarà con altri team o equipaggi. La MINI ALL4 Racing è ben nota per la velocità, l'agilità, prestazione ed affidabilità. E' una vettura collaudata e questa è la ragione per la quale così tanti piloti

di vertice hanno avuto successo alla Dakar con la MINI. Noi speriamo di continuare, nelle vittorie".

D: si tratta di una competizione che, per molti anni, è apparsa la più dura. Chi pensi rappresenterà la maggiore minaccia, e dove?

N. A-A: "Tutti rappresentano una minaccia... soprattutto gli equipaggi delle MINI ALL4 Racing! La Peugeot propone senz'altro uno schieramento forte formato da piloti vincenti, assieme ad una vettura in miglioramento. Non saprei dire se e dove potrebbero essere più competitivi, perché il percorso è stato tracciato per essere addirittura più impegnativo, nel 2016. Lo stesso si può dire anche per altri costruttori; però per MINI e la ALL4 Racing cinque anni di continuo sviluppo, di miglioramento, e quattro dei cinque vissuti come entità vincente rappresentano un sicuro vantaggio".

D: gli organizzatori della Dakar Rally 2016 hanno affermato che la prova di quest'anno sarà più impegnativa per il pilota, mentre la navigazione metterà alla prova il co-pilota. Costituisce una preoccupazione?

N. A-A: "Non per Mathieu e me. E dubito possa esserlo per gli altri equipaggi MINI. La Dakar è la gara di durata più impegnativa che ci sia, ed è per questo che i migliori ne sono attratti. Arrivare fino in fondo, non dico vincerla, è già ragione sufficiente per festeggiare. Ovviamente abbiamo preparato il percorso al meglio, ma esistono tanti elementi imprevedibili capaci di mandare all'aria qualunque pianificazione. Il ghiaccio, la pioggia, il calore o persino un sassolino settimane prima della gara possono fare una grande differenza. Non si può prevedere cosa possa capitare in gara fino al giorno preciso del via, fino a quella precisa tappa, fino a quel preciso momento".



D: Quando guidi, cosa pensi?

N. A-A: “Molte cose. La chiave è la concentrazione. Il navigatore ti fornisce indicazioni; è importante ascoltare ed agire di conseguenza. Allo stesso tempo, tu guidi: e per guidare io intendo governare il volante, guardare avanti, frenare, accelerare – le stesse azioni che compie chiunque, ma quattro volte più velocemente. Pensi anche agli altri equipaggi: a dove sono, quanto sono veloci, se lo sono più di te, o se sono più lenti. Se hanno guadagnato in termini di tempo. Bisogna ricordare che non vedi nessuno, tra le montagne e nelle valli. Tu ed il tuo navigatore siete davvero soli”.

D: quali sono, secondo te, gli elementi che disegnano il vincitore di una Dakar?

N. A-A: “Buona sorte, una buona squadra ed un buon navigatore. E lavorare sodo”.

D: il 2016 si prospetta come un anno fitto di impegni per te: c'è da difendere il titolo della Dakar, la sesta partecipazione consecutiva ai Giochi Olimpici, a Rio, nella specialità dello skeet (tiro). Che effetto ti fa essere parte della ristretta cerchia di atleti che ha rappresentato il tuo Paese, così tante volte, ai Giochi Olimpici?

N. A-A: “Sono molto felice ed orgoglioso... vincere la Dakar, correre e rappresentare il mio Paese ai Giochi Olimpici. Il mio obiettivo è vincere di nuovo la Dakar nel 2016. Anche gareggiare alle Olimpiadi non è facile in ragione della concorrenza. Sarà la mia sesta partecipazione ai giochi, fino ad ora, ed ogni volta cerco sempre di tener alta la bandiera del Qatar così come faccio quando gareggio in auto.



06/ LA DAKAR RALLY 2016 DAL PUNTO DI VISTA DI UN NAVIGATORE.

Intervista a Mathieu Baumel.

Mathieu Baumel è il navigatore di Nasser Al-Attiyah. Assieme, hanno inciso sul mondo delle lunghe gare di cross-country rally tanto quanto la celebrata MINI ALL4 Racing, vincendo il Dakar Rally 2015 e, nella stessa stagione, la FIA World Cup. Un risultato notevole, ottenuto grazie alla MINI ed alla speciale MINI ALL4 Racing, al sostegno della X-raid e, ovviamente, alle abilità degli uomini nell'abitacolo, all'avamposto della azione.

I questa intervista Mathieu Baumel ci fornisce la prospettiva del navigatore sul Dakar Rally 2016.

Domanda: quale è stata la tua reazione quando gli organizzatori hanno reso noto il percorso della Dakar?

Mathieu Baumel: "Sapevamo tutti che sarebbe stata una gara più complicata, dopo il ritiro del Perù. La ragione risiede nel fatto che rimarremo in aree dell'Argentina che abbiamo visto negli anni precedenti, e le cose si faranno difficili perché gli organizzatori cercheranno di proporre nuovi percorsi fuori-pista e nuovi luoghi di navigazione. Il che renderà le cose più complicata per i navigatori, che non avranno la possibilità di mettere a frutto l'esperienza accumulata in anni precedenti. Una volta arrivati, bisognerà scoprire tutto di prima mano".

D: il fatto che si sia abbandonata l'idea di gareggiare in Perù per motivi relativi al clima rappresenta un problema?

MB: mi è dispiaciuto apprendere che il Perù non avrebbe ospitato parte della Dakar perché le dune ed i tratti sabbiosi sono un ottimo terreno, per me e Nasser: è un tipo di superficie sulla quale siamo molto veloci. Non ci saranno, e la cosa renderà la gara un po' più difficile per noi. Osservando il percorso si può capire che avremo tre diverse

parti. La prima, in Argentina, sarà la meno impegnativa. I quattro o cinque giorni in altura saranno difficili a livello fisico per molti equipaggi. La seconda settimana di gara sarà la più complessa per quello che concerne la navigazione e qui, suppongo, molte cose accadranno, per ciò che riguarda la classifica".

D: I piloti sostengono che la Dakar sia il più impegnativo tra tutti i rally disegnati su lunghe distanze. E' anche l'opinione dei navigatori?

MB: "La Dakar è la competizione più difficile al mondo. E' lunga, è difficile, è ogni cosa in una sola gara. La navigazione non sarà semplice; per il pilota le cose si fanno difficili quando si affronta un tracciato veloce, uno tortuoso, uno sabbioso, le dune, i burroni... ogni tipo di terreno sul quale capita di gareggiare, qui e là per il mondo, lo si ritrova qui, in una sola gara. A mio avviso, è per questo che la Dakar merita di essere intesa come la migliore a cui prendere parte. Una prova nella quale si deve garantire il proprio meglio contro chi precede e chi segue per un tempo molto lungo. Nasser ed io faremo tutto il possibile per MINI, per il team e per noi stessi".

D: la prima tappa del secondo giorno inizia con 404 chilometri stradali. Un bene o un male?

MB: prima del rally, cerchiamo di immaginare dove si snoderanno le tappe, su strada e fuori strada. Percorrendo le strade principali ci si può rilassare, prendersela un po' comoda, essere tranquilli, fare con calma. Ciò prepara gli equipaggi alla successiva sessione di speciali. Però, è solo lavoro di immaginazione, perché nessuno conosce il percorso del giorno di gara fino alla notte precedente, ed è quello il momento nel quale io devo fare i compiti. Ecco perché è importante ricordare sezioni dell'anno prima, nel caso in cui parte di esse siano utilizzate di nuovo".

D: la tappa 4 è una tappa-maratona, dove solo gli equipaggi sono abilitati a operare sulla vettura dopo il completamento del percorso. Vi siete divisi i compiti?

MB: "Ci è stato impartito un addestramento meccanico specifico. L'ultimo qualche settimana fa sempre con i tecnici di X-raid per sapere esattamente cosa fare e quando nel corso di una tappa e della tappa-maratona. Tutto è stato preparato in modo da essere in grado, per esempio, cambiare un albero di trasmissione, disconnettere il cambio se ce n'è bisogno. Ed altro, se sorge un problema. Portiamo con noi molte parti di ricambio ma non un cambio: troppo grande".

D: le tappe 5, 6 e 7 porteranno il rally ad alta quota. Cosa si può fare, per ridurre al minimo gli inconvenienti prodotti dalla rarefazione dell'aria?

MB: "Di sicuro se si perde capacità di concentrazione, se si soffre di mal di testa, se ci si sente male è un problema. Quest'anno ci saranno due giorni in più, in altitudine; quindi, la preparazione è stata molto importante. Abbiamo effettuato una buon training specifico, usando una camera speciale dove riprodurre le condizioni alle quali gareggeremo. Si può dormire a 2500 metri, a 3000 o all'altezza richiesta. E' un aiuto perché prepara il sangue a ricevere meno ossigeno. Gareggeremo ad altezze comprese tra 3000 e 5000 metri, e si tratterà di una condizione molto, molto difficile per il corpo".

D: la tappa numero 10 (giorno 12) vi proporrà condizioni di gran caldo ed un totale di 763 chilometri da coprire. Sarà difficile affrontarla?

MB: "Nel corso degli anni, con Nasser abbiamo guidato moltissime volte nel deserto, con temperature esterne tra i 40 ed i 50 gradi. Potete immaginare quale sia la condizione all'interno di una MINI ALL4 Racing. Fortunatamente, l'aver esperienza di gare con gran caldo significa essere più abituati di altri nel far fronte alle condizioni. Inoltre Nasser

vive in Qatar, e perciò conosce bene cosa significhi avere a che fare con temperature alte. Il suo corpo si adatta facilmente. Può rappresentare un vantaggio nei confronti di concorrenti che non ci sono abituati, e che inizieranno a rallentare quando Nasser potrà spingere ancora più forte".

D: la tappa 13 (giorno 15) è l'ultima del Rally Dakar. Quali pensieri attraversano la mente, prima della partenza?

MB: "Come in un qualunque altro giorno. Ci prepareremo nello stesso modo di sempre, perché una gara non finisce mai prima dell'ultimo traguardo. Se ti trovi al comando, sei preoccupato all'idea che qualcosa possa andare storto, e così si procede appena un po' più piano, attenti a non commettere errori. E' uno stato di grande difficoltà mentale, perché si teme sempre che qualcuno degli avversari spinga davvero come non mai, senza curarsi dei rischi, per recuperare terreno. E' esattamente quello che è successo lo scorso anno, ed è mentalmente una gran fatica. Se invece staremo inseguendo, non ci porremo domande: spingeremo, e spingeremo, e spingeremo ancora di più per conquistare la vittoria".

D: quanto è difficile la Dakar, dal punto di vista fisico, per un navigatore?

MB: "Non è facile per lui. Quando legge le note, non è in grado di tener d'occhio ciò che succede davanti. Il pilota si può reggere al volante e sostenere così la parte superiore del corpo aiutandosi in tal modo anche con il sedile, ma un navigatore in mano non ha altro che un libro. Ecco perché è più difficile, per noi, nelle frenate, nei salti, o quando si urta un ostacolo: dato che guardiamo in basso, non siamo in grado di prepararci per l'impatto. Ciò comporta il fatto che il collo e la testa del navigatore soffrano movimenti violenti. Per fortuna X-raid dispone di un team di fisioterapisti pronti ad aiutarci a recuperare.



D: perché hai deciso di gareggiare come navigatore, e non pilota?

MB: “Ho iniziato la carriera di navigatore dopo un incidente capitato sciando. Il medico mi disse allora che non sarei più stato in condizione di essere competitivo sugli sci, e mi ha suggerito di cercare uno sport differente. Un mio amico gareggiava nei rally, come pilota, e mi chiese di provare a sedermi sul seggiolino accanto ed imparare dei rally ciò che poteva essere utile per diventare pilota. Però siamo diventati competitivi, ed allora ho pensato che forse non sarei diventato abbastanza bravo da propormi come pilota, ed ho continuato come navigatore. Una decisione saggia, come la carriera ha poi confermato”.

D: c'è un qualche portafortuna che porti con te in gara?

MB: “No. Però, prima di ogni gara, cerco di ascoltare un brano musicale che mi piaccia particolarmente. Lo stesso brano tutti i giorni. Non uno in particolare. Magari lo ascolto alla radio, mi piace e mi resta impresso. O può essere una canzone che mi ha proposto mio figlio: chiedo sempre che mi si prepari una compilation da portare con me. Può trattarsi di una di quelle canzoni. Può essere un brano rock, o pop. O qualunque altro tipo di musica”.

“Nel corso degli anni, con Nasser abbiamo guidato moltissime volte nel deserto, con temperature esterne tra i 40 ed i 50 gradi. Potete immaginare quale sia la condizione all'interno di una MINI ALL4 Racing. Fortunatamente, l'aver esperienza di gare con gran caldo significa essere più abituati di altri nel far fronte alle condizioni.”

Mathieu Baumel



JOHN COOPER
WORKS



07/ 2016 DAKAR RALLY: PILOTI E NAVIGATORI.



Pilota:
Nasser Al-Attiyah (QAT) campione in carica Dakar

- nato il 21/12/1970 (anni 44)
- a Doha
- nel tiro, Al-Attiyah ha conquistato la medaglia di bronzo nello skeet alle Olimpiadi estive del 2012 a Londra.
- 8 volte campione Middle East Rally

2006: campione Production World Rally

2011: vincitore Dakar Rally

2014: campione WRC2

2015: campione WRC2

Vincitore FIA World Cup per i Cross Country Rally

vincitore Dakar Rally

Navigatore:
Mathieu Baumel (FRA) campione in carica Dakar

- nato il 17/01/1976 (età 39)
- a Manosque, France

2008: 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rallies (navigatore di Guerlain Chicherit)

1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Bajas (navigatore di Guerlain Chicherit)

2009: 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rallies (navigatore di Guerlain Chicherit)

2014: 1° classificato nel Sealine Cross Country Rally, Qatar (navigatore di Nasser Al-Attiyah)

1° classificato nel OiLibya Rallye du Maroc

2015: 1° classificato nel Dakar Rally
Vincitore FIA World Cup per i Cross Country Rally

1° classificato Rallye du Maroc, Marocco

1° classificato Hungarian Baja

1° classificato Italian Baja, Italia

1° classificato Pharaons Rally, Egitto



Pilota:
Joan 'Nani' Roma (SPA)

- Nato 17/02/1972 (anni 43)
- a Folgueroles, Barcellona, Spagna
- Hobby: bicicletta, sci, arrampicata

1994: 1° classificato nel Campionato Europeo Rallies Cross Country Senior
Medaglia d'oro nella ISDE

1996: 1° partecipazione al Dakar Rally

1997: 1° classificato Campionato Spagnolo Cross Country
1° classificato Raids Spanish Championship
Medaglia d'oro nella ISDE

2002: 1° classificato Rally di Tunisia
1° classificato Baja España Aragón

2003: 1° classificato Rally d'Egitto
1° classificato Rally di Sardegna

2004: 1° classificato Clermont-Ferrand-Dakar Rally (moto)

1° classificato Dakar Rally(moto)

2005: 1° classificato Baja España Aragón

2014: 1° classificato Dakar Rally for Mini X-raid

Navigatore:
Alex Haro (SPA)

- Nato il 14/03/1980 (anni 35)
- a Barcellona, Spagna
- Hobby: bicicletta in montagna, sci, attività all'aria aperta

2002: 1° classificato Catalonian Tarmac Rally open class (navigatore di J. Basols)
1° classificato Junior Catalonian Tarmac Rally open class (navigatore di J. Basols)

2003: 1° classificato Coppa Fiat Punto Catalunya (navigatore di J. Basols)

2005: 1° classificato Desafío Peugeot Campionato Spagnolo Asfalto

2007: 1° classificato Mitsubishi Evo Cup nel Campionato Spagnolo Asfalto (navigatore di J.Basols)

2009: 1° classificato Rally of Nations Team Spagna

2010: 1° classificato FIA S-2000 Rally World Championship

2012: 1° classificato Co-Driver Cup Group N Spanish Campionato Spagnolo Sterrato (navigatore di A. Llovera)

2015: 1° classificato Baja Aragon, Spain

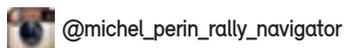


**Pilota:
Orlando Terranova (ARG)**

- Nato il 10/11/1979 (anni 36) a Mendoza, Argentina
 - Terranova inizia la carriera professionistica nel 1997 come pilota enduro, vincendo quattro titoli nazionali e classificandosi terzo nel Latin America Enduro Championship nel 2001
- 2013: 5° classificato Dakar Rally
Dakar Rally vince una tappa
- 2014: 5° classificato Dakar Rally
- 2015: 1° classificato Desafío Ruta 40
2° classificato Baja Aragon, Spain
Dakar Rally: vince 4 tappe

**Navigatore:
Bernardo 'Ronnie' Graue (ARG)**

- nato il 12/05/1969 (anni 46) a Mendoza, Argentina
 - Hobby: arrampicata in montagna
- 2010: 9° classificato Dakar Rally (Quad)
- 2012: 5° classificato Dakar Rally
- 2014: 2° classificato OiLibya Rallye du Maroc
3° classificato Hungarian Baja, Ungheria
- 2015: 1° classificato Desafío Ruta 40
2° classificato Baja Aragon, Spagna
Dakar Rally :vince 4 tappe



**Pilota:
Mikko Hirvonen (FIN)**

- Nato il 31/07/1980 (anni 35) a Kannonkoski, Finlandia
 - Hobby: Tennis, calcio, badminton
- | | | | |
|-------|--|-------|-------------------------------------|
| 2001: | 2° classificato Finnish Rally Championship | 2011: | 2° classificato WRC |
| 2006: | 3° classificato WRC | 2012: | 2° classificato WRC |
| 2007: | 3° classificato WRC | 2015: | 3° classificato Baja Aragon, Spagna |
| 2008: | 2° classificato WRC | | Test MINI ALL4 Racing |
| 2009: | 2° classificato WRC | | |

**Navigatore:
Michel Périn (FRA)**

- Nato il 19/01/1957 (anni 58) a Saint-Mihiel, Francia
- | | | | |
|-------|---|-------|--|
| 1993: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross-Country-Rally | 2008: | 1° classificato Central Europe Rally |
| 1994: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross-Country-Rally | 2009: | 1° classificato Baja Spain |
| | 1° classificato Dakar Rally | 2013: | 1° classificato Hungarian Baja |
| 1995: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross-Country-Rally | | 1° classificato Baja Aragon - Spagna |
| | 1° classificato Dakar Rally | | 1° classificato Desafio Ruta 40, Argentina |
| 1996: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross-Country-Rallies | | 1° classificato Abu Dhabi Desert Challenge |
| | 1° classificato Dakar Rally | 2014: | 1° classificato Desafio Inca, Perù |
| 2005: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rally | | 1° classificato Baja Aragon, Spagna |
| 2007: | 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rallies | | 1° classificato Dakar Rally |
| | 1° classificato Rally Transiberico | | |
| | 2° classificato UAE Desert Challenge | | |



Pilota:
Erik Van Loon (NL)

- Nato il 29/08/1968 (anni 47) a Reusel, Paesi Bassi
 - Hobby: Rally, bicicletta, fitness, golf
 - Nella vita di tutti i giorni, gestisce una delle aziende produttrici di carne più importanti dei Paesi Bassi: la sua settimana lavorativa è di 60 ore
- 2012: 1° classificato Amsterdam Short Rally
2013: 3° classificato OiLibya Rallye du Maroc
3° classificato Pharaons Cross Country Rally, Egitto
2015: 3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
5° classificato Baja Russia
4° classificato Dakar Rally

Navigatore:
Wouter Rosegaar (NL)

- Nato il 27/05/1983 (anni 32) a Nijmegen, Paesi Bassi
- 2008: 3° classificato FIA Baja Championship
2009: 3° classificato FIA Baja Chamionship
2010: Henri Magne Navigation Trophy
2014: 3° classificato OiLibya Rallye du Maroc
3° classificato Pharaons Cross Country Rally, Egitto
2015: 3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
5° classificato Baja Russia
4° classificato Dakar Rally



Pilota:
Adam Malysz (POL)

- Nato il 03/12/1997 (anni 37) a Wisła, Polonia
- Uno dei migliori di tutti i tempi nel salto con gli sci
- Quattro medaglie olimpiche individuali a Salt Lake City e Vancouver
- Quattro titoli individuali di Coppa del Mondo (record condiviso con Matti Nykänen)
- 39 competizioni individuali vinte
- 96 podi individuali e di squadra)
- Unico atleta ad aver vinto tre World Cup consecutive nel salto con gli sci (2001-2003)
- Partecipazione al Dakar Rally nel 2012, 2013, 2014 chiudendo, rispettivamente, 37°, 15° and 13° .

Navigatore:
Xavier Panseri (FRA)

- Nato il 21/05/1971 (anni 44)
- 2007: 1° classificato Polish Rally Championship
2008: 2° classificato Polish Rally Championship
2009: 3° classificato Polish Rally Championship
Vittoria al Monte Carlo Rally 2011



Pilota:
Jakub 'Kuba' Przygonski (POL)

- Nato il 24/03/1985 (anni 30) a Varsavia, Polonia
- Un brutto incidente durante l'Abu Dhabi Desert Challenge lo costrinse a più di cinque mesi di riposo
- Ferite riportate: vertebre compresse e fratture multiple
- 2014: 6° classificato alla Dakar (moto)

Navigatore:
Andrei Rudnitski (RUS)

- Nato il 12/11/1979 (anni 36)
- atleta 400 metri maschili
- Argento a Budapest 2004 nella 4x400 (Campionato Mondiale Indoor)



Pilota:
Harry Hunt (GB)

- Nato il 03/09/1988 (anni 27) a Londra, Regno Unito
 - Hobby: corsa, sport acquatici, Sky-Diving, Rally
 - E' stato nominato 'Esordiente dell'Anno' nella sua prima stagione nel World Championship Rallying (2011)
 - ambasciatore marchio MINI
- 2009: Primo rally internazionale
2010: 1° classificato WRC - JWRC Rookie Cup
1° classificato IRC - IRC 2WD Championship
2011: 1° classificato WRC - PWRC 2WD Championship
2012: 1° classificato IRC - IRC 2WD Championship
2015: Podio al Abu Dhabi Dessert Challenge
8° classificato Rallye du Maroc, Morocco
13° classificato Baja Aragon, Spain
3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge

Navigatore:
Andreas Schulz (GER)

- Nato il 03/03/1955 (anni 60) a Monaco, Germania
 - Hobby: Sci
- 2001: 1° classificato Dakar Rally (Navigatore di J. Kleinschmidt)
2003: 1° classificato Dakar Rally (Navigatore di H. Masuoka)
2010: 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rally (Navigatore di L. Novitskiy)
2011: 1° classificato FIA World Cup Cross per i Country Rally (Navigatore di L. Novitskiy)
2012: 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rallies (Navigatore di K. Al Mutaiwei)
2013: 1° classificato FIA World Cup per i Cross Country Rallies (Navigatore di K. Holowczyc)
1° classificato Baja Portalegre 500
2015: 3° classificato Abu Dhabi Desert Challenge



Pilota:
Boris Garafulic (CHL)

- Nato il 11/07/1963 (anni 52) a Santiago, Chile
- 2011: 3° classificato OiLybia Rally of Morocco
- 2012: 3° classificato Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2015: 12° classificato Dakar Rally

Navigatore:
Filipe Palmeiro (PRT)

- Nato il 11/07/1977 (anni 38) a Portalegre, Portogallo
- 2005: First Dakar Rally
- 2009: 1° classificato Rally Tunisia (Navigatore di O. Terranova)
2° classificato Rally Transiberico (Navigatore di H. Oliveira)
2° classificato World Cup
- 2012: 1° classificato Baja Poland (Navigatore di K. Holowczyc)
- 2013: 2° classificato Baja Portalegre 500 (Navigatore di M. Kaczmariski)
- 2015: 12° classificato Dakar Rally



Pilota:
Nazareno Lopez (ARG)

- Nato il 25/11/1984 (anni 31) a Rada Tilly, Provincia di Chibut, Argentina

Navigatore:
Sergio Lafuente (URY)

- Nato il 22/05/1966 (anni 49) a Maldonado, Uruguay
- Sollevamento pesi alle olimpiadi di Barcelona 1992 e Atlanta 1996

2011: 14° classificato
2012: 5° posto
2014: (DNF)
2015: (DNF)
Dakar Rally (Quad)



Pilota:
Stephan Schott (GER)

- Nato 15/10/1952 (anni 63) a Francoforte, Germania
 - Hobby: Greyhound, Rally
- 2012: 10° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 8° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8° classificato Baja Poland
5° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
19° classificato Dakar Rally
2015: 15° classificato Baja Poland

Navigatore:
Holm Schmidt (GER)

- Nato il 10/8/1965 (anni 50) a Makranstädt, Germania
- 2005: 16° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 30° classificato Dakar Rally
10° classificato Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8° classificato Baja Poland
19° classificato Dakar Rally
2015: 22° classificato Dakar Rally



Pilota:
Guo Meiling (CHN)

- Born 11/10/1968 (age 47) in Beijing, China
- Hobbies: Mountain climbing, hiking, canoeing
- Nata il 11/10/1968 (anni 47) a Pechino, Cina
- Hobby: Scalata di montagna, camminate, canoa
- Donna d'affari di successo
- Ex pilota ATV
- Volontaria nel sociale

Navigatore:
Min Liao (CHN)

- Nata il 15/06/1970 (anni 45) a Shanghai, Cina
- Hobby: Attività all'aria aperta, cucina, fotografia
- Partecipazioni alla Dakar: 2



08/ 2016 DAKAR RALLY: PREPARAZIONE FISICA E MANTENIMENTO.

Il Dakar rally è fisicamente impegnativo per le auto. Ma non è anche il caso di prestare attenzione alle persone dell'equipaggio, che non sono altrettanto resistenti? O invece lo sono?

I Cross-Country rally, lo suggerisce il nome, sono famosi per la varietà dei terreni affrontati. A giorni diversi, ore diverse, minuti e secondi diversi, ai concorrenti si presentano tutti i possibili tipi di superficie.

Guidare ad alta velocità amplifica gli effetti delle gobbe, dei salti, dei sobbalzi e di tutto ciò che comporta il guidare su terreni sconnessi. Quattordici giorni del genere, tanti quanti ne propone il Dakar Rally, sono in grado di sottoporre a stress, sforzo e persino rompere quei componenti, sulla vettura impegnata nella Dakar, che non siano stati preparati a dovere. Fortunatamente, le MINI ALL4 Racing sono state sviluppate per risultare eccezionalmente affidabili: alla fine della prova 2014, le undici MINI ALL4 Racing in gara hanno tagliato con successo il traguardo.

Gareggiare su terreni tremendi, diversi, a differenti altitudini, in condizioni di tempo variabili, e ad ogni velocità produrrà effetti su piloti e navigatori. Noi magari li immaginiamo super-umani, ma il loro corpo non è nient'altro che carne ed ossa. Come sempre. Quando le sospensioni raggiungono la compressione massima, le forze trasmesse si propagano attraverso la struttura dell'auto, compreso volante e sedili e, infine, alle persone sedute.

Il cross-country rally è uno sport eccitante, veloce, ma richiede molto al fisico. C'è da aspettarsi di provare dolore, nel cross-country rally. Così come sentire la fatica e, a volte, subire ferite. Quindi, la cura del fisico è molto importante, per gli equipaggi della MINI ALL4 Racing. Dall'allenamento che precede la Dakar e durante le tappe, agli equipaggi in gara si garantisce la miglior assistenza medica. A loro va non solo l'aiuto delle equipe sanitarie a tempo pieno, ma anche l'attenzione dei tre fisioterapisti dello sport di X-raid, partner tecnico di MINI.

I fisioterapisti sono meglio conosciuti come "meccanici degli esseri umani". E' loro compito riparare piloti e navigatori dopo ogni tappa; è solo al termine di ciascuna che capiscono se ci sono problemi. Se gli equipaggi tardano ad arrivare, gli uomini e le donne che compongono il gruppo di fisioterapisti si fanno tesi, perché il ritardo può significare un incidente e la possibilità di lesioni anche serie.

Quando si guida a lungo, fino ad otto ore ed anche più, i problemi più frequenti si verificano alla schiena, alla bassa spina dorsale, al fondo schiena e, per quello che riguarda i piloti, alle ascelle, per l'uso del volante: il movimento è continuo, e le braccia hanno a che fare con il feedback dello sterzo e delle ruote.

Ogni problema è diverso, e ciascuno esige un differente trattamento. Il modo migliore per descrivere in che maniera il trattamento stesso sia gestito e somministrato consiste nell'immaginare i componenti dell'equipaggio come fossero auto: gli strumenti necessari per le riparazioni sono differenti, ed i fisioterapisti di X-raid hanno una grande cassetta di attrezzi a loro disposizione. Terapia manuale; drenaggio; massaggio; trattamenti osteopatici, kinesio-taping (terapia che utilizza il sistema nervoso per ottenere vari risultati, come riduzione del dolore, migliore reazione muscolare, riduzione del gonfiore) e molto altro.

Bisogna poi ricordare che ciascuno di noi è differente da ogni altro. Altezza e costituzione possono comportare effetti diversi pur nelle stesse condizioni di guida. L'essere perfettamente ancorati al seggiolino, per mezzo delle cinture, riduce la compressione della colonna vertebrale ma ogni salto ed atterraggio cambia, rispetto agli altri. L'uso di un collare HANS (Head and Neck Support, sostegno per testa e collo) è obbligatorio per tutti i concorrenti, e risparmia molti traumi alla parte superiore della colonna vertebrale: oggi, la maggior parte dei problemi sono alla parte bassa. Anche la forma fisica dei soggetti è importante nel ridurre i problemi.

"Gli equipaggi delle MINI ALL4 Racing sono davvero molto in forma" afferma Annett Fischer, fisioterapista dello sport di X-raid. "Piloti e navigatori si allenano tantissimo prima di gareggiare, ma ancora di più quando si preparano ad affrontare la Dakar, perché vogliono rendere assolutamente al massimo. Hanno le loro routine: alcuni si allenano in palestra; altri preferiscono pedalare in bicicletta, ed altri ancora correre a piedi. Oppure, mescolare tutte e tre le attività. O impegnarsi anche in altre". Proprio perché ciascuno possiede struttura fisica diversa, per ciascuno è stata preparata una precisa tabella di esercizi ed una dieta, per mantenere la forma fisica al massimo.

“Gli equipaggi delle MINI ALL4 Racing sono davvero molto in forma. Piloti e navigatori si allenano tantissimo prima di gareggiare, ma ancora di più quando si tratta di affrontare la Dakar, perché vogliono rendere assolutamente al massimo.”

*Annett Fischer,
controlling Sports
Physiotherapist della X-raid*

La Dakar è famosa per le tappe in quota, ed i disturbi causati dall'altezza possono rappresentare un problema. Nel 2016, la Dakar proporrà il più lungo tempo trascorso in quota. Sono disponibili molti rimedi per alleviare il malessere che può affliggere gli equipaggi, ma diversi contengono sostanze non ammesse dalle regole anti-doping. Prodotti naturali sono concessi, ma solo se approvati.

Alcuni equipaggi preferiscono allenarsi da soli, per sopportare meglio le condizioni delle tappe in altura utilizzando vari tipi di training in deficit di ossigeno. C'è chi affitta per tre o quattro settimane tende hypoxic, dove si inala, mentre si dorme, aria povera di ossigeno. Anche allenarsi indossando nel contempo una maschera apposita (hypoxia-mask) può essere ugualmente utile. Chi vive in montagna gode già per questo di qualche beneficio, e per lui sarà molto più semplice allenarsi ad altezze basse e dormire in altitudine.

In ogni vettura, ciascun membro dell'equipaggio ha a disposizione tre litri di bevaggio. Si tratta di una miscela nutritiva preparata appositamente, contenente carboidrati ed altri elementi necessari. Ci si porta appresso anche un pacchetto di sopravvivenza che garantisce più di 1500 calorie. E' indispensabile quando ci si trova nel deserto.

Sono disponibili sostanze e barrette energetiche, assieme a mousse di frutta. Sono comprese anche salsicce BIFi, in virtù del contenuto salino. Il tutto, ovviamente, in confezioni facili da aprire e richiudere, dato che non è affatto semplice mangiare e bere mentre si guida, quando tra l'altro non bisogna distrarsi. In marcia, gli equipaggi si nutrono in momenti prefissati, in modo tale da garantire una alimentazione controllata ed in accordo con le necessità.

X-raid garantisce anche l'appoggio di una grande camion-cucina dove si prepara il cibo. Sono disponibili alimenti che forniscono carboidrati rapidi come spaghetti, e carne per le proteine. E' assolutamente importante che gli equipaggi assumano cibi e bevande entro trenta minuti dall'arrivo al bivacco. Non è facile, considerando i debriefing e le interviste. Proprio per questo si forniscono immediatamente bevande che favoriscono il recupero, ricche di carboidrati e calcio. Anche il sonno è importantissimo, per recuperare energia e contenere la fatica. In altre parole, cura e manutenzione regolare: per gli equipaggi, niente di diverso da ciò che si garantisce alla MINI ALL4 Racing all'interno della quale si siedono in gara, allacciando la cintura.



09/
MINI ALL4 RACING:
INTERPRETE
RAFFINATA.



Dopo la prima apparizione, nel 2010, la MINI ALL4 Racing ha poi debuttato nel corso del 2011 nel mondo veloce ed attivissimo della World Cup Cross-Country Rally. Da questo momento è rapidamente cresciuta fino a diventare una protagonista assoluta, conquistando il titolo della FIA Cross Country Rally World Cup per quattro stagioni consecutive (2012-2015) ed assicurandosi quattro vittorie nella Dakar. Ancora una volta, una di seguito all'altra (2012-2015).

Con la direzione di MINI e di X-raid Germania, la MINI ALL4 è diventata la vettura cross-country rally per eccellenza. Basata sulla splendida MINI John Cooper Works Countryman di produzione, si può ben dire sia emersa come emblematico equivalente della Mini Cooper S che aveva conquistato il cuore di equipaggi ed appassionati nei primi anni '60.

La MINI ALL4 Racing di oggi (o, per essere precisi, le dodici che prenderanno il via nel Dakar Rally 2016) non differisce moltissimo dalla vettura che aveva assaggiato per la prima volta il terreno della Dakar nel 2011. In cinque anni, nessun cambiamento fondamentale allo châssis

o al motore. L'unica variante degna di nota è consistita nell'adattarne il telaio per far sì che una combinazione di due ruote/pneumatici di riserva potesse essere alloggiata sotto il settore di pilota e navigatore, mentre la terza è collocata nella parte posteriore della vettura. Gli affinamenti successivi ed il lavoro di sviluppo con migliaia di chilometri percorsi in competizioni e nei test programmati ha conferito alla MINI ALL4 Racing la capacità di eccellere in ogni tipo di ambiente di gara, nei cross-country rally su lunga distanza.

1 MOTORE

TwinPower turbo Diesel sei cilindri in linea prodotto dalla BMW Motoren GmbH, Steyr, Austria. Progettato per competizioni di durata, il motore da 2993 cc eroga oltre 320 HP a 3250 rpm, consentendo velocità fino a 178 chilometri/ora con il regolamentare restrittore da 38 mm. La lubrificazione a carter secco consente di ridurre l'altezza e garantisce la lubrificazione anche in condizioni di gara estreme. Il sistema di scarico Inconel è prodotto dal costruttore specializzato Akrapovič.

2. CAMBIO

Sadev sequenziale a sei rapporti più retromarcia progettato per garantire assoluta affidabilità e peso ridotto. Le marce sono selezionate per mezzo di una leva collocata tra pilota e navigatore. Essendo il cambio sequenziale, la leva viene semplicemente azionata in avanti o indietro per inserire la marcia scelta. Una frizione multi disco, capace di trasmettere la robusta coppia (approssimativamente 800 Nm a 2100 rpm) consente di cambiare senza frizione quando la MINI ALL4 Racing avanza. La MINI ALL4 Racing è equipaggiata con differenziali bloccabili e raffreddati ad olio; Xtrac anteriore, Sadev mediano e posteriore.

3. CHASSIS

La carrozzeria della MINI ALL4 Racing è per la maggior parte costruita in fibra di carbonio/Kevlar, ed è del 9 per cento più larga di quella di una normale MINI John Cooper Works Countryman stradale. L'interno è compatto e sicuro, per garantire il maggior livello di sicurezza possibile ai due occupanti. Il telaio tubolare è costruito su misura, formato da tubi integrati in acciaio. I materiali impiegati rispondono alle severe norme degli standard aerospaziali, e li sorpassano.

4. POSTO DI GUIDA

Anche l'area del cruscotto è in fibra di carbonio, e suddivisa in tre sezioni: cruscotto del pilota, cruscotto centrale, cruscotto del navigatore. L'informazione fornita è ridotta all'essenziale. Il pilota può controllare la marcia inserita ed un indicatore di giri al led suggerisce quando cambiare marcia. Velocità, pressione dell'olio, temperature dei liquidi e funzioni elettroniche sono leggibili sul cruscotto centrale, garantendone la visibilità tanto al pilota quanto al navigatore. Si tratta di una unità a sgancio rapido per permettere interventi di manutenzione veloci. I sistemi di navigazione sono tutti compresi nel cruscotto del navigatore.

5. RUOTE E FRENI

I pneumatici Michelin All-Terrain (245/80R x 16) garantiscono tenuta e feedback su ogni superficie. Sulla vettura si trovano sette combinazioni ruota/pneumatico: quattro montate e tre di scorta. Di queste ultime, due sono collocate sul fondo dello châssis e la terza nel compartimento posteriore. Freni autoventilanti in acciaio (320 mm x 32 mm). Pinze a sei pistoni. Raffreddamento ad aria all'anteriore, ad acqua al posteriore.

6. SOSPENSIONI

Gli ammortizzatori (quattro per asse) sono prodotti dalla olandese Reiger Suspension e sono regolabili in bump, rebound e roll. L'olio è raffreddato per mezzo di un serbatoio esterno, mantenendo costanza di rendimento ed affidabilità.

MINI ALL4 RACING: SPECIFICHE TECNICHE

• Motore	TwinPower turbo diesel
• Potenza	320 bhp / 3250 rpm
• Coppia	circa 800 Nm / 2100 rpm
• Cilindrata	2993 cc
• Restrittore d'aria	38 mm di diametro
• Velocità massima	circa 178 km/h
• Trasmissione	Cambio sequenziale a sei marce (Sadev)
• Frizione	AP Racing
• Differenziale	Xtrac
• Freni	Dischi AP Racing (320 x 32 mm), raffreddati ad aria all'anteriore, aria/acqua al posteriore
• Lunghezza/ larghezza/altezza	4333/1998/1966 mm
• Passo	2900 mm
• Carreggiata	1736 mm
• Peso in ordine di marcia	1952,5 kg
• Capacità serbatoio	circa 385 litri
• Châssis	CP Autosport
• Pneumatici	Michelin All-Terrain (245/80R 16)



MINI ALL4 RACING – FAST FACTS

- I pneumatici Michelin sono gonfiati solo con aria.
- Pressione standard 2.7 Bar; 1.1 Bar sulla sabbia.
- Tutte le MINI ALL4 Racing da competizione sono registrate e rispondono ai criteri legali del TÜV tedesco per la marcia su strada.
- Il carburante diesel utilizzato è quello disponibile alla pompa.
- Liquido di raffreddamento freni AP Racing 'RadiCal', per impedire l'eccessivo riscaldamento del sistema frenante.
- L'impianto elettrico è alimentato da batterie al litio-ferro-fosfato da 12 Volt – Una grande (400 A - 1200A /20 Ah), ed una piccola (200A - 600A/10Ah) di riserva.
- Le MINI ALL4 Racing sono fornite di un kit di arnesi e parti di ricambio per l'utilizzo sui campi di gara: una scatola con diverse chiavi fisse, pinze, cacciavite, pala, carta vetrata ed un martello. Parti di ricambio: albero trasmissione, barre di accoppiamento, alternatore ed il necessario per riparare camere d'aria.
- Due martinetti idraulici montati sullo châssis, non visibili, sono attivabili dall'interno. Un martinetto idraulico manuale di scorta.
- I martinetti idraulici sono impiegati per sollevare la MINI ALL4 Racing e permettere di cambiare nel modo più veloce pneumatici forati.
- Anche se ciò significa perdere tempo, chi opera sulla MINI ALL4 Racing deve stringere i dadi delle ruote montate fino al valore corretto di 140 Nm
- Si usa solo una singola spazzola tergicristallo Bosh modificata per mantenere il parabrezza della MINI John Cooper Works Countryman pulito da pioggia, fango, polvere, insetti, eccetera.
- La quantità di olio del motore sei cilindri in linea BMW Twin Power è 12 litri
- La MINI ALL4 Racing soddisfa la richiesta di peso minimo della FIA (1952,5 kg comprendendo una coppia di ruote di ricambio ma non il carburante, altre parti di ricambio e l'equipaggio.



**10/
SICUREZZA:
PILOTA E NAVIGATORI,
L'EQUIPAGGIAMENTO
NECESSARIO.**

La MINI ALL4 Racing gode di assoluta considerazione per quello che riguarda le performance e l'affidabilità. L'abilità dei piloti è un altro motivo che ha permesso alla MINI ed alla MINI ALL4 Racing di dimostrarsi forza dominante nel mondo dei cross-country rally.

La sicurezza dell'equipaggio è elemento di primaria importanza. Il collare HANS (Head and Neck Support - sostegno di testa e collo) è obbligatorio per tutti i concorrenti, ed anche gli altri equipaggiamenti devono soddisfare standard elevati ed essere, allo stesso tempo, confortevoli per l'uso in competizioni che coprono un ampio campo di temperature.

Le imbragature di sicurezza ed il sistema HANS sono importanti, ma altrettanto lo è l'uso del casco – nessuno può prevedere i problemi ed i pericoli a cui si può andare incontro ad alta velocità nelle gare di rally, ed un casco omologato può salvare la vita. Così come può farlo l'interfono che collega pilota e navigatore.

Casco ed interfono

Il guscio di un casco utilizzato in gara dagli equipaggi delle MINI ALL4 è costruito in fibra di carbonio. L'imbottitura interna è costituita da tessuto ad alta resistenza, assorbente ed ignifugo, comprendendo anche la cinghietta sottomento con anello a doppio D. Ha

superato severi test di sicurezza, ottenendo la certificazione Snell 2015, l'ultimo grado stabilito dalla Fondazione Snell. Altri piloti preferiscono modelli differenti, classificati FIA 8860-2010 e certificati Snell 2005.

La maggior parte dei caschi sono consegnati in misure standard, ma gli equipaggi possono richiedere un servizio su misura, con il quale l'interno è adattato alla forma della loro testa e necessità di comfort. Normalmente, sono prodotti in colore bianco, ma c'è chi preferisce particolari schemi di tinta perché siano riconoscibili più facilmente o per personalizzarli. Si forniscono allora gusci nudi al disegnatore designato dal cliente, ed una volta che il lavoro è finito, il casco torna al produttore, che lo assembla, lo controlla e lo consegna al cliente provvisto della etichetta di omologazione.

Di solito i caschi non coprono il viso, e non hanno bisogno di particolari sistemi di ventilazione. Possono essere però forniti con un sistema di aerazione che usufruisce di fori progettati e realizzati in maniera tale da consentire l'ingresso di aria fresca e la fuoriuscita di aria calda.

I sistemi open face, a viso aperto, non necessitano di particolari adattamenti per collegamenti per acqua ed aria. Possono invece essere provvisti di una visiera che chi li porta può usare quando il sole è basso all'orizzonte, aggiungendo, se lo ritiene, una tesa che opera come la lente degli occhiali da sole.

Il veicolo è provvisto di un sistema di comunicazione interno che permette all'equipaggio di dialogare – il rumore nell'abitacolo può raggiungere livelli elevati, mentre una comunicazione chiara è estremamente importante. Caschi tipo WRC possono servire come centro di comunicazione, essendo provvisti di un braccetto con un microfono integrato, auricolare ed una presa inserita nel guscio e utilizzabile quando si voglia collegare il kit radio del casco al sistema interfono della MINI ALL4 Racing.

Vestiaro

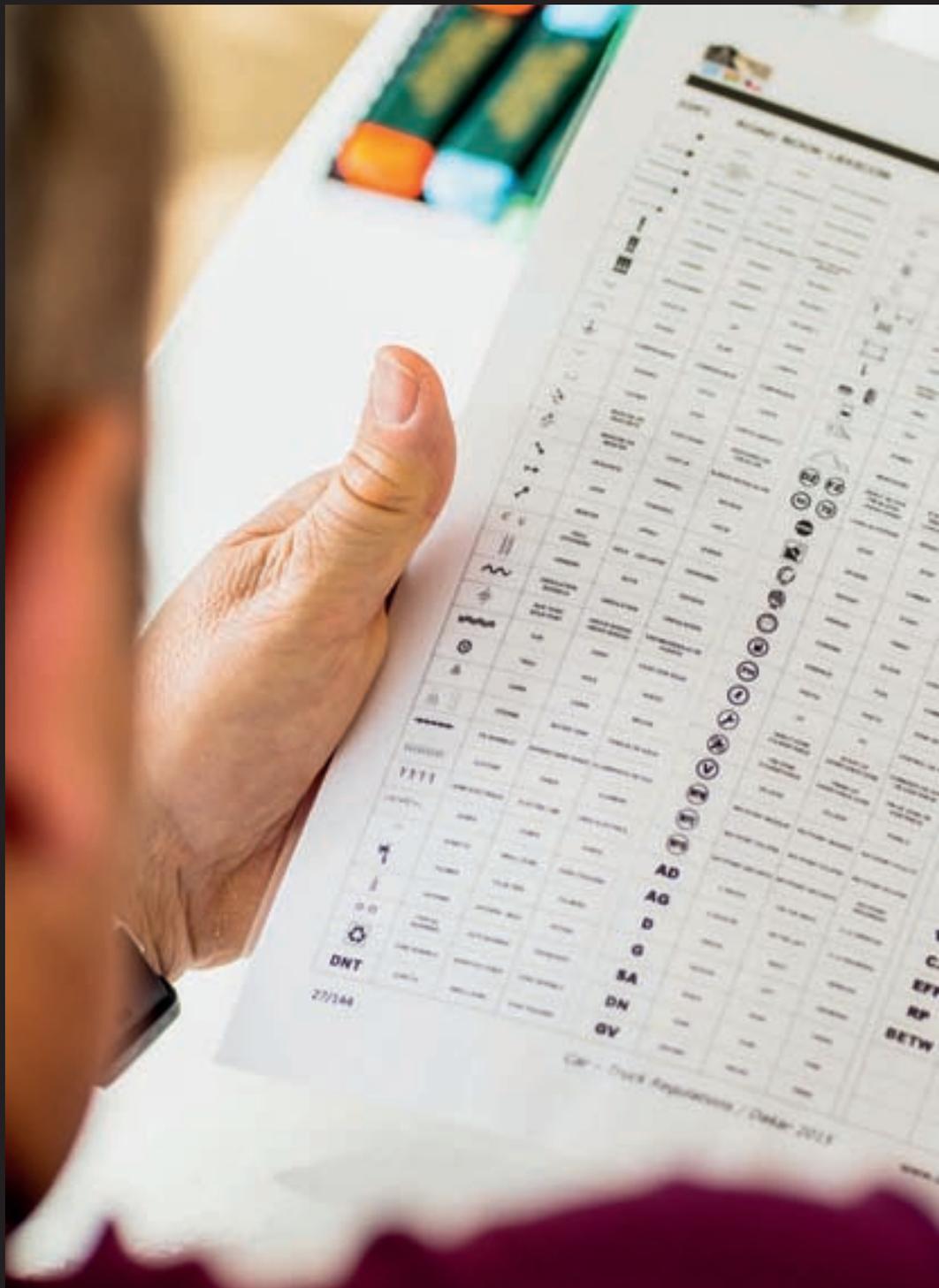
Il vestiario è altrettanto importante, quando si tratta di sicurezza e comfort. Normalmente, quello per gli equipaggi della MINI ALL4 Racing del team Axion X-raid è in un pezzo unico su tre strati: il tessuto esterno è al cento per cento meta-aramid; quello interno è double-face con rivestimento in Nomex. E' trattato con X-Cool Silver. La chiusura utilizza una lampo sul davanti, con una aletta in velcro che la copre. Il peso complessivo è di circa 1100 grammi, ha proprietà ritardanti per il fuoco e risponde alle caratteristiche dettate dalle norme FIA FIA 8856/2000.

Il vestiario non ha ventilazione, ma un film refrigerante chiamato X-Cool silver. Il trattamento garantisce una sensazione di freschezza ed è anche antibatterico. Nel corso di un Dakar Rally la temperatura può raggiungere valori di 50 gradi, in alcune zone,

mentre ad altezze di 3500-4000 metri fa molto freddo. Il vestiario prodotto per il team è su misura, con marchi degli sponsor e i colori richiesti.

I guanti presentano cuciture esterne e sono pre-formati per vestire in modo confortevole. Sono dotati di HTX, materiale ad alto grip, collocato in precise aree del palmo e sono e possiedono anch'essi qualità ritardanti in accordo con le norme FIA8856/2000. Lo stesso standard si applica anche agli stivaletti da gara, che forniscono un alto livello di comfort e feeling quando si è impegnati nella guida. Soole di gomma sottilissima favoriscono la sensibilità. Sono antistatiche e resistenti a carburante ed olio.

Gli equipaggi vestono anche biancheria omologata. La parte superiore, con maniche lunghe, i calzoni, il balaclava ed i calzini sono pensati per seguire le forme del corpo. Il materiale è composito, comprendendo Nomex/Viscose/Modacrilic/EA jersey e maglina. Considerato nell'insieme, l'abbigliamento di un equipaggio di cross-country rally fornisce una interpretazione completamente nuova del "vestito da lavoro".



11/ DAKAR RALLY 2016 PUNTI CHIAVE.

- Partenza: Buenos Aires (31m – il punto più basso del percorso del Rally)
- Arrivo: Rosario – Luogo natale di Ernesto 'Che' Guevera e Lionel Messi
- Tappa 4: 6/1/16 San Salvador de Jujuy:
Sessione speciale di 429km ad una altitudine media di 3500m. Terreno in alternanza roccioso e sabbioso. Quest'anno, la sfida di San Salvador de Jujuy è stata progettata come non accadeva dalla edizione del 1998 predisponendo per i veicoli un'area chiusa a cui neppure i concorrenti hanno accesso. E' un altro vincolo che i piloti, senza la propria assistenza, già in viaggio verso la Bolivia dovranno affrontare.
- Tappa 5: 7/1/16 San Salvador de Jujuy - Uyuni:
sessione speciale di 327km con un altitudine di 4600m (la più alta nella storia della Dakar)
- Il mal di montagna è causato da una acuta esposizione ad una parziale bassa pressione di ossigeno ad elevate altitudini. Capita normalmente sopra i 2400 metri (8000 piedi)
- Tappa 6: 8/1/16 presenta la speciale più lunga: 524km a 3500-4200m di altitudine
- Tappa 10: 13/1/16 la duna più alta delle dune di Fiambala circa 1230m (Burj Khalifa = 828m d'altezza).





TAPPA 4:

La sessione speciale di San Salvador de Jujuy, lunga

429km, si corre ad un'altitudine media di **3,500m**,

alternando terreno roccioso e sabbioso

TAPPA 5:

Il mal di montagna si manifesta dopo i **2,400m** ed è causato da bassa pressione e scarsità di ossigeno



TAPPA 10:

Le Dune di Fiambala a

1,230 metri di altezza

sovrastano le dune di Burj Khalifa, a solo 828 metri



Quasi **600** partecipanti



12/ 2016 DAKAR RALLY: PREPARATIONE STORICA.



Il Dakar Rally è una gara di rilievo nel panorama endurance. Partecipare ad un evento così prestigioso non richiede soltanto una vettura affidabile ed in grado di fornire alte prestazioni, come appunto la MINI ALL4 Racing, assieme ad equipaggi di grande talento ma, come ogni concorrente vi direbbe, le competizioni – qualunque sia il livello, e specialmente il Dakar Rally, pretendono un team alle spalle, dal primo all'ultimo metro.

Dietro le MINI ALL4 Racing ed i loro equipaggi, manovra un gruppo di lavoro specializzato in diverse aree: tecnici, cuochi, camionisti, personale medico e molti altri ancora sono all'opera per garantire la partecipazione al Dakar Rally della MINI ALL4 Racing. E non di una sola vettura, ma dodici specializatissimi mezzi dedicati al cross-country.

Il gruppo di lavoro che opera dietro le quinte è X-raid, una impresa che votata alle competizioni nello sport del motore. Ha sede a Trebur, in Germania. Il fondatore e Team Principal è Sven Quandt; essendo stato un pilota rally di valore mondiale, l'esperienza di concorrente e poi di manager lo hanno portato, nel 2002, a fondare X-raid. Sotto la sua direzione, gli uomini e donne che ne sono parte hanno assaporato il successo su scala invidiabile. Ad oggi, X-raid ha vinto nove titoli World Cup, di cui otto (considerando il periodo fino al 2015) uno di seguito all'altro e, negli ultimi quattro anni, con le MINI ALL4 Racing. E con essi, anche quattro incredibili successi consecutivi nel Dakar Rally, sempre con MINI ALL4 Racing.

Aver conquistato il successo quattro volte nel Dakar Rally e nel FIA Cross Country Rally World Cup prova, al di là di ogni possibile dubbio, che la MINI ALL4 Racing ed X-raid formano una coppia formidabile. Basate sulla MINI John Cooper Works Countryman, le MINI ALL4 Racing sono costruite partendo da zero e preparate per le competizioni dallo staff esperto, competente e – senza dubbio – affettuoso di X-raid. La squadra di tecnici è affiancata da altro personale X-raid che organizza il trasferimento delle MINI ALL4 Racing

fino ai campi di gara. Nel caso della Dakar, dodici MINI ALL4 Racing sono state spedite via mare dalla Germania alla Argentina.

Oltre agli autisti dei veicoli di supporto, agli ingegneri, ai tecnici, allo staff medico, X-raid ha inviato alla partenza del Dakar Rally 2016 anche tonnellate di equipaggiamento, parti di ricambio. Una operazione che necessita di programmazione avviata mesi e mesi prima. Come la gara, anche preparare e seguire la Dakar è una sfida in sé.

NUMERI VELOCI

- **Ruote/ pneumatici di scorta spedite al luogo di partenza della Dakar: 800**
- **Personale X-raid che partecipa alla Dakar (tecnici, fisioterapisti, ecc): 130**
- **Veicoli X-raid di supporto alla Dakar: 5 motor homes, 16 camion di servizio (comprendendo camion cucina e camion uffici) 10 vetture di servizio e 4 vetture stampa**
- **Peso dei ricambi ed equipaggiamento trasportato alla partenza della Dakar: 50 tonnellate**
- **Membri del personale che festeggeranno il proprio compleanno durante la Dakar: 3**
- **Durata del viaggio per mare degli equipaggiamenti e delle MINI ALL4 Racing verso la Dakar: 21 giorni**
- **Data di raduno delle MINI ALL4 Racing e dell'equipaggiamento X-raid a Buenos Aires: 29 dicembre 2015**
- **Prologo del Dakar Rally 2016: 2 gennaio 2016**



13/ DAKAR RALLY 2016: GLOSSARIO.

BIVACCO: Al termine di ogni tappa, è il luogo dove team e concorrenti organizzano le aree di servizio. Oltre al centro medico ed alla sala stampa, il bivacco comprende un'area ristorazione, luogo di incontro per tutti i partecipanti alla Dakar.

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

CHECKPOINT: è un punto del tracciato dove i concorrenti devono ottenere un timbro di controllo sul cartellino dei tempi per dimostrare di aver superato il punto. 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, 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 (vedi)

INTERCOM: sistema di comunicazione utilizzato tra pilota e navigatore (e viceversa)

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 nel sistema.

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

MINI AA4 RACING: la Dakar MINI iscritta da X-raid è basata sulla MINI John Cooper Works Countryman. E' mossa da un motore TwinPower turbo di 2993 cc progettato partendo da una unità BMW di produzione e garantisce 320 bhp a 3250 giri al minuto. Consente alla MINI ALL4 Racing una velocità massima di 178 km/ora. Il serbatoio può contenere circa 375 litri di carburante Diesel. Nel 2016, dodici MINI gareggeranno nella Dakar. Con le vittorie conquistate dal 2012 al 2015 la MINI ALL4 Racing è il (quattro volte) Campione in carica.

NEUTRALISATION: una fase di neutralizzazione può essere inserita in una gara. Il tempo marcato in quest'area non viene aggiunto al tabellino.

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



PC COURSE: controllo gara competente quando si tratta di aspetti importanti per la competizione e per la sicurezza, o 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 operare lavori di manutenzione ampia sui veicoli.

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

SCRUTINEERING: i mezzi in gara sono controllati per garantire che tutti rispondano alle norme tecniche

SENTINEL: sistema acustico ed ottico utilizzato per avvertire i concorrenti che un veicolo più veloce si sta avvicinando da dietro; rende 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, indicato dalla organizzazione.

PROVE SPECIALI: i concorrenti le affrontano come gare contro il tempo. Il tempo di percorrenza, tra l'inizio e la fine della prova speciale, contribuisce a collocare il concorrente nella posizione di classifica 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 l'ambiente.

TAPPA: comprende le liason (vedi) 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 (vedi)

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 quattro tipi: WPV, WPM (waypoint nascosti) WPE (eclipse way point), e WPS (way point di sicurezza).

X-RAID: organizzazione privata, con base a Trebur, in Germania. Ha vinto i Dakar Rally del 2012, 2013, 2014 e 2015 con la MINI ALL4 Racing. Gareggia anche nel FIA World Cup for Cross-Country Rallies. Vincitore della Coppa dal 2008. Il team Principal è Sven Quandt.



14/ 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