



09 de diciembre de 2014.

Kit de Prensa Rally Dakar 2015.

01	Intro: Vicepresidente de MINI Jochen Goller.	Página 02
02	Rally Dakar 2015: Una Aventura Apasionante.	Página 05
03	MINI en el Rally: El Camino el Éxito.	Página 07
04	MINI ALL4 Racing: El Arquetipo del Éxito.	Página 09
05	MINI ALL4 Racing: Especificaciones Técnicas.	Página 13
06	Dakar 2015 Pilotos y Copilotos MINI.	Página 14
07	Entrevista a Sven Quandt, Director de X-raid.	Página 21
08	Entrevista al Campeón del Dakar “Nani” Roma.	Página 24
09	Entrevista al Copiloto Michel Périn.	Página 28
10	La Ruta del Rally Dakar 2015.	Página 30
11	Ganadores del Dakar 1979-2014 (Coches).	Página 35
12	Glosario Dakar.	Página 37
13	Contacto Medios.	Página 41



01 – Introducción: Vicepresidente de MINI Jochen Goller.

Del 4 al 17 de enero de 2015 llega una vez más el momento del polvo, las dunas y los desiertos con la 37ª edición del famoso Rally Dakar que se disputará en Argentina, Chile y Bolivia. MINI y el MINI ALL4 Racing, ganadores del rally de larga distancia más famoso en todo el mundo en sus ediciones 2012 a 2014, participarán de nuevo como campeones vigentes y defensores del título. Joan “Nani” Roma (ES) y su copiloto Michel Périn (FR) lograron la victoria en 2014 a los mandos del MINI ALL4 Racing. En 2015, la pareja hispano-francesa estará completamente centrada en un solo objetivo: revalidar el título de campeones del Dakar.

“El Rally Dakar constituye el mayor reto que existe en la actualidad para pilotos y equipos, sin duda, uno de los acontecimientos más apasionantes del mundo del motor. MINI ha afrontado con gran éxito este desafío durante sus ediciones más recientes y se ha convertido en uno de los principales actores en la historia del rally”, afirma Jochen Goller, vicepresidente de MINI. “Con una enorme exposición internacional y unas exigencias extremadamente elevadas, el Rally Dakar encaja perfectamente dentro del espíritu de la marca MINI. A todos los pilotos y copilotos participantes que están a punto de iniciar la aventura de 9.000 kilómetros a través del corazón de Sudamérica seguramente les gusta hacer las cosas de una forma distinta. Y en este sentido, esta actitud guarda una enorme relación con la de nuestros clientes en MINI. El Dakar le concede a MINI una oportunidad única de conectar con sus seguidores en todo el mundo, a quienes se suman los aficionados a la carrera y todos aquellos entusiastas de apasionantes eventos deportivos celebrados en lugares tan fascinantes y exóticos como Sudamérica. Por estos motivos estratégicos, sumados a nuestra trayectoria de éxito en el Dakar durante los últimos tres años y a



nuestro deseo incansable de mejora, hemos tomado la importante decisión de prolongar nuestro compromiso en el Dakar, que finalizaba en 2015, y ampliarlo hasta 2017.”

Goller continúa: “No podemos dormirnos en los laureles si queremos obtener el mejor resultado en esta aventura maratoniana. Más bien, debemos trabajar conjuntamente con un equipo profesional. Durante nuestra larga colaboración estratégica con el equipo X-raid, MINI ha demostrado que podemos afrontar cualquier tarea que nos propongamos. El MINI ALL4 Racing ha conseguido tres títulos consecutivos en las ediciones 2012 a 2014 del Rally Dakar y estamos perfectamente preparados para hacer frente a la edición de 2015. Nuestro objetivo para 2015 es obtener un gran resultado de equipo, al igual que lo hicieramos en la edición del año anterior. Los requisitos previos para comenzar un nuevo rally con garantías se han satisfecho con creces. Contamos con todo un campeón extremadamente fiable: el MINI ALL4 Racing, un vehículo que a fin de cumplir a la perfección con las exigencias del Rally Dakar ha sido optimizado a lo largo de la temporada bajo las más extremas condiciones de pilotaje en la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country, donde ya suma su tercer título consecutivo. Durante este proceso de desarrollo, se ha producido una abundante transferencia tecnológica con objeto de perfeccionar el MINI ALL4 Racing. El resultado es el MINI ALL4 Racing 2015, que podremos ver en acción en la próxima edición del Dakar. Asimismo, contamos con un equipo internacional de nueve experimentadas tripulaciones de pilotos y copilotos procedentes de nueve países distintos y comandadas por el vigente campeón del Dakar, Joan “Nani” Roma. La edición del Dakar de 2015 está considerada ya por muchos como la más dura de cuantas se han disputado desde que el rally fue trasladado de África a Sudamérica, por lo que va a constituir una experiencia fascinante para todos los participantes y aficionados. El Rally Dakar es siempre una aventura sensacional, y en el X-raid ya está todo listo para continuar su trayectoria de excelentes resultados en esta prueba. No obstante, debemos recordar que el éxito no puede darse por hecho.

MINI Motorsport Communications



Todavía queda un largo trayecto hasta la línea de meta en Buenos Aires el próximo 17 de enero. Aun así, estoy seguro de que MINI no dejará de emocionar y levantar pasiones entre los aficionados al mundo del motor.”





02 – Rally Dakar 2015: Una Aventura Apasionante.

9.111 kilómetros de recorrido en un amplio bucle a lo largo de Sudamérica a través de Chile y Bolivia, para regresar finalmente de nuevo a Argentina. La ruta será uno de los elementos que definirán la edición del Rally Dakar 2015. No obstante, la maratoniada prueba de resistencia nos va a deparar muchas otras sorpresas. Sectores de tierra imposibles y altísimas cotas de montaña en los Andes, el calor sofocante del desierto de Atacama o las complicadas dunas de arena fina son solo algunos de los obstáculos imprevisibles a los que deberán hacer frente los competidores a medida que se adentran en terreno desconocido. Pero esto es precisamente lo que convierte al Rally Dakar en el mayor desafío del mundo del motor, y en una prueba que atrae de forma masiva a espectadores y aficionados de todo el mundo. El Rally Dakar es una auténtica aventura, un viaje fascinante para los participantes y los espectadores.

5

Las tripulaciones y sus equipos afrontan interminables etapas de competición que se prolongan en largas jornadas de sol a sol. Este año, deberán afrontar un total de más de 4.500 kilómetros en tramos cronometrados, algunos de los cuales llegan a los 518 km de longitud. Por otra parte, la caravana del Dakar recorrerá más de 4.500 kilómetros en el transporte de cientos de toneladas de material desde la meta de cada etapa hasta la salida de la próxima. No hay tregua, por lo que descaso y el sueño se convierten en todo un lujo. Aunque los pilotos y sus copilotos preparan y analizan de forma minuciosa todo el recorrido, existen un sinfín de trances e imprevistos durante el Dakar que es imposible anticipar. Además, en la edición de este año se han introducido en la ruta un gran número de etapas nuevas y otras modificadas en las que deberán demostrar sus habilidades al volante de cara a la victoria final. También existen una serie de etapas en las que las tripulaciones no pondrán contar



con la asistencia del equipo, sino que deberán afrontar esos tramos interminables y superar todos los obstáculos en solitario.

Finalmente, el Rally Dakar constituye una historia apasionante de desafío, competición, esfuerzo, emoción y aventura, valores centrales para la marca MINI, en cuyos genes se han registrado de forma indeleble aventuras increíbles y retos insuperables. El Rally Dakar 2015 sin duda constituye el examen más exigente para poner a prueba estos valores. Y tanto MINI como el X-raid llegan con una magnífica preparación. El coche ganador de las últimas tres ediciones del Dakar, el MINI ALL4 Racing, ha sido optimizado y cuenta con nuevas modificaciones para hacer frente a las exigencias de la última edición de la carrera. Rendimiento impecable, solidez y fiabilidad son las tres características propias del MINI ALL4 Racing que han permitido la consecución de tres títulos consecutivos en el Dakar. Además, un equipo de apasionados ingenieros ha dedicado innumerables horas a fin de garantizar que el MINI ALL4 Racing 2015 vuelva a estar de nuevo en lo más alto.

6

Si a todo lo anterior sumamos una alineación de tripulaciones que incluye al vigente campeón del Dakar, Joan "Nani" Roma, al ganador de las ediciones 2013 y 2014 de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country, Krzysztof Holowczyc (PL), a Vladimir Vasilyev (RU), o al ganador de la edición 2011 del Dakar, Nasser Al-Attiyah (QT), no hay duda de que los seguidores de MINI, del Rally Dakar y del X-raid cuentan con muchas razones para esperar una edición apasionante del Rally Dakar el próximo 04 de enero de 2015, cuando finalmente arranque la carrera.



03 – MINI en el Rally: El Camino al Éxito.

Todo comenzó con aquellas tres apasionantes victorias en el prestigioso Rally de Montecarlo en la década de 1960, seguidas años después con los tres títulos consecutivos en la exigente Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country, y han culminado con un auténtico golpe de mano en las últimas ediciones del Rally Dakar (2012-2014). No hay duda de que el éxito siempre ha corrido por las venas de MINI desde que el ingeniero británico Alec Issigonis construyera el primer Austin Mini en la década de 1950.

Fue, además, el socio y amigo de Issigonis, John Cooper (GB), quien se dio cuenta del potencial del Mini, no solo como un modelo utilitario, sino como un prometedor coche de competición. Cooper, apasionado a la mecánica de los modelos de carreras, desarrolló el Austin Mini para codearse con los mejores vehículos en la competición del motor. En 1963, el Mini Cooper S causó sensación en el Rally de Montecarlo cuando Rauno Aaltonen (FI) obtuvo la victoria en su categoría y finalizó tercero en la general. Un año después, Paddy Hopkirk (GB) conseguía el título en la categoría absoluta de la edición del Rally de Montecarlo 1964 al volante del Mini Cooper S, que esta vez contaba con un motor más potente.

En 1965, le llegó el turno al finlandés Timo Mäkinen, y demostró que la victoria de Hopkirk en “Monte” no había sido una cuestión de suerte. Cuando en 1967 Rauno Aaltonen volvió a proclamarse campeón en “Monte”, el trío de pilotos Mini pasó a la historia como “Los tres mosqueteros” del rally y se consolidó en la primera línea del automovilismo internacional. Desde entonces, la marca MINI ha quedado estrechamente ligada al éxito en el mundo de la competición del motor y el nombre John Cooper está asociado a las victorias míticas de la marca. Desde aquella maravillosa década de



1960, MINI ha celebrado un sinfín de excelentes resultados en distintos eventos automovilísticos internacionales, y en 2011 regresó a la primera escena del rally con su reincorporación al Campeonato del Mundo de Rallies organizado por la FIA. Basado en el modelo de producción del MINI John Cooper Works Countryman, el MINI John Cooper Works WRC demostró de manera inmediata que estaba en situación de competir en el rally. 2011 también fue el año en el que el equipo alemán X-raid participó por primera vez en el Rally Dakar con el MINI ALL4 Racing, basado en el MINI Countryman John Cooper Works.

El MINI ALL4 Racing causó sensación nada más presentarse en diciembre de 2010. Los aficionados de MINI se mostraron impacientes por ver un modelo de la marca competir en el Dakar 2011. Además, el objetivo que se planteó el equipo para el MINI ALL4 Racing fue muy claro desde el principio: ganar el Rally Dakar, un resultado que no se hizo esperar. En 2012, el flamante MINI ALL4 Racing conseguía su primera victoria en el Dakar con Stéphane Peterhansel (FR) a los mandos.

8

El piloto galo volvió a ganar al volante del MINI ALL4 Racing en 2013. Pero en 2014, MINI se presentó al Dakar con una alineación de nada menos que once MINI ALL4 Racing, la mayor en la historia de la carrera, y consiguió un resultado de escándalo. Además de la victoria de Joan "Nani" Roma, que remató el triplete de títulos de MINI, la marca copó las tres primeras posiciones de la general del Rally Dakar 2014 y siete MINI ALL4 Racing finalizaron entre los diez primeros. Si a esto añadimos tres victorias consecutivas en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country (2012-2014), vemos claramente que el MINI ALL4 Racing se ha consolidado como el auténtico purasangre de las pruebas de resistencia en el mundo del rally.



04 – MINI ALL4 Racing: El Arquetipo del Éxito.

Tras las victorias en las ediciones del Dakar 2012, 2013 y 2014, la historia del MINI ALL4 Racing se ha convertido en todo un relato de éxito. Desde su presentación en 2010, el MINI ALL4 Racing es sinónimo de potencia pura, fiabilidad absoluta, precisión técnica y, cómo no, éxito. Con tres títulos consecutivos en el Dakar y el mismo número de victorias en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country, el MINI ALL4 Racing será sin lugar a dudas el coche a batir en la edición 2015 del Dakar.

Para llegar a alcanzar este nivel de éxitos en todo el mundo, el MINI ALL4 Racing ha sido optimizado a fin de cumplir con las más altas exigencias de los rallies de resistencia garantizando siempre un rendimiento de máxima calidad. Los resultados del MINI ALL4 Racing en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country han sido extraordinarios, y cada una de las pruebas de este campeonato se ha convertido en un laboratorio de pruebas para el constante desarrollo del coche de cara a las siguientes ediciones del Dakar. Se han recorrido miles de kilómetros de competición a fin de recoger datos valiosos sobre el rendimiento del MINI ALL4 Racing en distintas condiciones de carrera. Desde las dunas de arena fina del Abu Dhabi Desert Challenge, o del Sealine Cross-Country Rally en Catar, pasando por la dureza de las superficies en las Bajas de Hungría, Polonia o Portugal, la Copa del Mundo de Rally Cross-Country ha ofrecido todo tipo de firmes, incluido nieve y hielo en Rusia. Durante los rallies, los mecánicos e ingenieros recogen información sobre el rendimiento del vehículo en condiciones de gran complejidad, como altas temperaturas, arena, caminos impracticables, altitud, etc. Se trata de una gran oportunidad para someter a prueba algunos elementos técnicos y otras



funcionalidades. La transferencia de conocimientos técnicos se hace posible gracias a la estrecha colaboración entre X-raid y MINI.

En total, el tamaño del chasis del MINI ALL4 Racing es un nueve por ciento mayor que el del vehículo de producción del MINI John Cooper Works Countryman. Aunque prácticamente toda la carrocería del coche es de fibra de carbono, una característica fundamental del interior del MINI ALL4 Racing, el arco de seguridad integral, está conformado por una serie de tubos de acero que, al igual que el resto de componentes de acero del vehículo, cumplen con las normas de seguridad exigidas en la industria de construcción aeronáutica. Algunas partes del arco de seguridad están unidas al monocasco. Con esta estructura de seguridad reforzada como su componente central, el MINI ALL4 Racing satisface asimismo las más altas exigencias de seguridad de los rallies de larga distancia.

El MINI ALL4 Racing está equipado con una caja de cambios Sadev de seis velocidades delanteras y marcha atrás secuencial que ha sido optimizada en términos de peso y fiabilidad en condiciones de competición. La distinta relación de cambios se lleva a cabo mediante el embrague AP Racing. Una vez el vehículo está en marcha, es posible cambiar de marcha sin utilizar el embrague. Al igual que en el modelo de producción, la palanca de cambios está situada entre el piloto y el pasajero. No obstante, las velocidades no se distribuyen en la configuración tradicional en H. Más bien, la palanca se mueve en direcciones opuestas para subir y bajar marchas. El embrague sinterizado multidisco permite transmitir un par motor elevado a las ruedas. El MINI ALL4 Racing también está equipado con diferenciales autoblocantes Xtrac refrigerados por aceite en todos los ejes.



El motor diésel que impulsa al MINI ALL4 Racing ha sido diseñado por BMW Motoren GmbH en Steyr, Austria, para su utilización en carreras de resistencia bajo las condiciones más complicadas. El motor TwinPower de 2993 centímetros cúbicos genera una potencia de más de 320 CV a 3250 revoluciones por minuto. Esto permite al MINI ALL4 Racing alcanzar una velocidad máxima de 178 km/h. El diámetro del limitador de aire es de 38 mm. El motor también está dotado de un sistema de lubricación por cárter seco, a fin de limitar el peso total y garantizar una lubricación óptima en condiciones extremas. De nuevo, para aligerar el peso, se ha reducido al máximo el cableado.

El MINI ALL4 Racing está equipado con neumáticos Michelin All-Terrain 245/80R 16. Además de las cuatro gomas montadas, hay tres neumáticos de recambio, dos de ellos situados en la parte inferior del vehículo y uno en la posterior. Los frenos de disco de acero autoventilados (320 por 32 milímetros) cuentan con un sistema de ventilación por aire en el eje delantero y otro mixto por agua y aire en el trasero (seis pistones por eje). Los amortiguadores (cuatro en cada eje) son completamente regulables. La válvula estabilizadora ajustable permite modificar la suspensión del coche. El aceite del amortiguador se refrigera en un depósito externo que mejora el efecto de absorción de impactos y, a su vez, prolonga la vida de los amortiguadores.

En su interior, el piloto y el copiloto están sujetos a baquets de competición Recaro Motorsport con arnés de seis anclajes. También se utiliza el sistema de protección de cabeza y cuello HANS de la Fórmula Uno. El cuadro de instrumentos de la cabina es de fibra de carbono y está formado por tres componentes: panel del piloto, panel central y panel del copiloto. Se ha simplificado al máximo la cantidad de información que aparece en el cuadro de mandos: ante



el piloto aparece la velocidad de la caja de cambios y un símbolo que le indica que es necesario cambiar de marcha. La información general, como la velocidad, la presión del aceite, la temperatura y la información de los dispositivos electrónicos se muestra en el panel central, de modo que puedan verla tanto el piloto como el copiloto. Este componente puede retirarse y reemplazarse en tan solo tres minutos, con lo que se optimiza el tiempo de asistencia en caso de avería. En el panel del copiloto aparecen datos de navegación.

El flujo de aire en el MINI ALL4 Racing resulta tan importante en el Dakar como en cualquier otra competición automovilística. Por tanto, es fundamental seguir desarrollando la aerodinámica a fin de optimizarlo. La ventilación se produce a través del techo del vehículo. Esto puede apreciarse desde arriba al observar tres orificios en la parte posterior del techo. Dichas aperturas están rodeadas por un spoiler circular que reconduce el aire caliente de la parte posterior del coche hacia el techo y produce asimismo una mayor carga aerodinámica. Puesto que el MINI John Cooper Works Countryman, en el que se basa el MINI ALL4 Racing, ya cuenta con un alerón en la parte trasera del techo, no ha sido necesario diseñar una nueva pieza para el MINI ALL4 Racing, sino únicamente modificar el flujo de aire para adaptarse a las exigencias del Rally Dakar.



05 – MINI ALL4 Racing: Especificaciones Técnicas.

Motor	TwinPower turbo diésel
Potencia:	320 CV / 3250 rpm
Par motor	aprox. 800 Nm / 2100 rpm
Cilindrada	2993 ccm
Limitador de aire	38 mm de diámetro
Velocidad máxima	aprox. 178 km/h
Transmisión	caja de cambios secuencial de seis velocidades (Sadev)
Embrague	AP Racing
Diferencial	Xtrac
Frenos	Frenos de disco AP (320 x 32 mm), ventilación por aire (delante), aire/agua (detrás)
Dimensiones	4333/1998/1966 mm
Distancia e. ejes	2900 mm
Distancia e. ruedas	1736 mm
Peso	1952,5 kg
Capacidad del depósito	aprox. 385 litros
Marco chasis	CP Autosport
Neumáticos	Michelin All-Terrain (tamaño: 245/80R 16)



06 – Dakar 2015 Pilotos y Copilotos MINI.

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

Joan “Nani” Roma.

Joan “Nani” Roma, nacido en Folgueroles, España, el 17 de febrero de 1972, un auténtico piloto de rally todoterreno. En 2004, Nani consiguió su primera victoria en el Dakar en la categoría de motos. Diez años más tarde, volvió a ganar esta prestigiosa prueba, aunque en esta ocasión fue sobre cuatro ruedas y al volante del MINI ALL4 Racing. El resultado anterior convierte al español en el tercer piloto en conseguir esta hazaña doble en la historia del Dakar.

Como actual campeón y defensor del título del Dakar, Roma contará una vez más con el experimentado Michel Périn a su lado, quien a su vez, ha ganado cuatro ediciones del Dakar. “En mi opinión, Michel es actualmente el mejor copiloto que existe,” afirma Roma sobre Périn. Incluso fuera del Dakar, Nani Roma y MINI constituyen una pareja inseparable. En su tiempo libre, Roma compite en rallies nacionales celebrados en España al volante de un MINI John Cooper Works Countryman personalizado. Aparte de su carrera en el mundo del rally, Roma también tiene en marcha otros proyectos de gran envergadura, apoyando o llevando a cabo distintas iniciativas deportivas a través de su propia fundación.

14

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 2004 (motos) y 2014 (MINI ALL4 Racing)
- Subcampeón del Rally Dakar 2012 (MINI ALL4 Racing)
- Campeón de la Baja Aragón 2013 y 2014 (MINI ALL4 Racing)
- Campeón del Desafío Ruta 2013 y 2014 (MINI ALL4 Racing)



- Campeón del Abu Dhabi Desert Challenge 2014 (MINI ALL4 Racing)

Copiloto: Michel Périn (FR).

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

Orlando Terranova.

Orlando Terranova, nacido en Mendoza, Argentina, el 10 de noviembre de 1979, cuenta con una larga experiencia en deportes off-road sobre dos y cuatro ruedas. En sus primeros años, ganó numerosos títulos nacionales en campeonatos de motos en Argentina, incluidas tres victorias consecutivas en el Campeonato de Enduro de Mendoza. Posteriormente, comenzaron a llegar los resultados internacionales, tras ganar en Chile el Rally del Desierto en 2013

15

En los años posteriores, Terranova comenzó a participar cada vez más en rallies de coches, y se ha centrado exclusivamente en esta disciplina desde 2009. En 2014, el piloto argentino participó por primera vez en el Dakar con X-raid al mando del MINI ALL4 Racing, donde ganó una de las etapas y terminó quinto en la general.

Resultados destacados:

- Campeón del Rally de Túnez 2009
- Campeón de Ruta 40 2009
- Campeón del Rally de Marruecos 2013
- Campeón del Rally de Marruecos 2014
- Quinta posición en el Rally Dakar 2014 (MINI ALL4 Racing)

Copiloto: Bernardo “Ronnie” Graue (AR).

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

Krzysztof Holowczyc.

Krzysztof Holowczyc nació en Olsztyn, Polonia, el 4 de junio de 1962. Durante la década de 1990, participó en un gran número de rallies en su país natal y ganó el Campeonato de Polonia en 1995, 1996 y 1999. Además, consiguió el título del Campeonato de Europa de Rallies en 1997 y participó en el Campeonato del Mundo de Rallies en 1998.

“Holek”, como lo denominan sus fans, participó por primera vez en el Dakar en 2005. Forma parte del X-raid desde 2011. Finalizó el rally más duro del mundo en quinta posición en 2013, su mejor resultado hasta la fecha. Aparte de su carrera deportiva, Holowczyc también lleva una activa vida política, y representa a la Plataforma Cívica de Polonia en el Parlamento Europeo desde 2007. También es fundador de la fundación Safe Driver, cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial, y por la cual ha sido condecorado con la Cruz de Oro al Mérito otorgada por la República de Polonia.

16

Resultados destacados:

- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country en 2013
- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Bajas en 2010
- Campeón de la Baja Polonia 2011, 2012 y 2014
- Segunda posición en la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country en 2008
- Campeonato de Europa de Rally 1997
- Campeonato de Polonia de Rally 1995, 1996 y 1999

Copiloto: Xavier Panseri (FR).



#310 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Vladimir Vasilyev.

Fecha y lugar de nacimiento: 11 de agosto de 1969 en Tver, Rusia

Nacionalidad: Ruso

Hobbies: Familia, Rallies, Caza

Resultados destacados:

- Campeón del Campeonato de Rusia de Rally Raid 2013
- Campeón del Abu Dhabi Desert Challenge 2014
- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country en 2014

Copiloto: Konstantin Zhiltsov (RU).

17

#314 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Erik van Loon.

Fecha y lugar de nacimiento: 29 de agosto de 1968 en Reusel, Países Bajos

Nacionalidad: Holandés

Hobbies: Rally, ciclismo, fitness, golf

Resultados destacados:

- Campeón del Rallyclinic Dutch Open 2010
- Campeón del ELE Rally 2011
- Campeón del Amsterdam Short Rally 2011
- Tercera posición en el Rally de los Faraones de Egipto 2014
- Tercera posición en el Rally de Marruecos 2014



Copiloto: Wouter Rosegaar (NL).

#319 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Boris Garafulic.

Fecha y lugar de nacimiento: 11 de julio de 1963 en Santiago de Chile

Nacionalidad: Chileno

Resultados destacados:

- Tercera posición en el Rally de Marruecos 2011
- Undécima posición en el Rally Dakar 2012
- Cuarta posición en el Rally de Marruecos 2013
- Undécima posición en el Rally Dakar 2014

18

Copiloto: Filipe Palmeiro (PT).

#329 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Aidyn Rakhimbayev.

Fecha y lugar de nacimiento: 20 de agosto de 1972 en Astana, Kazajistán

Nacionalidad: Kazajo

Hobbies: competición off-road

Resultados destacados:

- Cuarta posición en el Rally de Marruecos 2013
- Quinta posición en la Baja de Hungría 2014



Copiloto: Anton Nikolaev (RU).

#332 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Zhou Yong.

Fecha y lugar de nacimiento: 09 de febrero de 1969 en Pekín

Nacionalidad: Pequinés

#334 MINI ALL4 Racing – X-raid Team.

Stephan Schott.

Fecha y lugar de nacimiento: 15 de octubre de 1952 en Fráncfort (Main), Alemania

Nacionalidad: Alemán

Hobbies: Galgos, Rally

Resultados destacados:

- Décima posición en el Abu Dhabi Desert Challenge 2012
- Octava posición en el Abu Dhabi Desert Challenge 2013
- Quinta posición en el Abu Dhabi Desert Challenge 2014

Copiloto: Holm Schmidt (DE).



#301 MINI ALL4 Racing – Qatar Rally Team.

Nasser Al-Attiyah.

Fecha y lugar de nacimiento: 21 de diciembre de 1970 en Doha, Catar

Nacionalidad: Catarí

Hobbies: Tiro al plato

Resultados destacados:

- Campeón del Rally Dakar 2011
- Campeón de la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country en 2008
- Medalla de bronce en los Juegos Olímpicos de 2012

Copiloto: Mathieu Baumel (FR).



07 – Entrevista a Sven Quandt, Director de X-raid.

Tras cuatro años de colaboración estratégica con MINI y tres victorias consecutivas en el Rally Dakar al mando del X-raid, el director de la formación, Sven Quandt, conoce a la perfección las fortalezas de su equipo y del MINI ALL4 Racing. En la siguiente entrevista, Quandt, que actualmente tiene 58 años y ha participado en siete ediciones del Dakar, nos habla sobre los desafíos de la edición de este año, la optimización del MINI ALL4 Racing de cara a una nueva aventura en el Dakar y las posibilidades de que su equipo pase a la historia del Rally como el tercero en encadenar cuatro títulos consecutivos.

Pregunta: MINI y X-raid llevan unos cuantos años con una estrategia conjunta de éxito. ¿Cuáles son sus expectativas para la temporada 2015?

21

Sven Quandt: La nueva temporada comienza con el acontecimiento más importante y exigente de todo el calendario, el Rally Dakar. Después de haber logrado tres victorias consecutivas, nuestro objetivo principal es defender el título. Al mismo tiempo, la popularidad internacional del Rally Dakar va en aumento, lo cual nos proporciona una excelente oportunidad para incrementar la visibilidad de MINI a través del MINI ALL4 Racing. Por último, en el Dakar 2015 participamos con tripulaciones de once países distintos, y esto supone una mayor cobertura mediática e interés por parte de un número mayor de aficionados.

Pregunta: En lo que respecta a las especificaciones técnicas del MINI ALL4 Racing, ¿cuáles son las áreas en las que se ha mejorado?

Quandt: El desarrollo del MINI ALL4 Racing supone un proceso continuo durante todo el año. Por ello, trabajamos



permanentemente junto con MINI a fin de ofrecerles a las tripulaciones de pilotos y copilotos el modelo del MINI ALL4 Racing más optimizado y adaptado a cada evento. Y en este sentido, hemos logrado unos excelentes resultados en los últimos tres años. Entre las distintas ediciones del Rally Dakar, también competimos en la Copa del Mundo FIA de Rally Cross-Country, y uno de nuestros objetivos es el de seguir mejorando el MINI ALL4 Racing. Esto supone recorrer miles de kilómetros en condiciones de competición a fin de obtener datos técnicos valiosos que nos permitan mejorar el MINI ALL4 Racing constantemente. Para ser sinceros, el MINI ALL4 Racing ya ha demostrado su fiabilidad, robustez y velocidad. De otro modo, no hubiera sido posible ganar el Rally Dakar o la Copa del Mundo en tres ocasiones consecutivas. Sin embargo, en el mundo del motor siempre se puede seguir evolucionando, y este año nos hemos centrado en la aerodinámica y la transmisión.

Pregunta: ¿Cuáles son sus expectativas para la edición 2015 del Rally Dakar?

22

Quandt: El Rally Dakar 2015 va a ser sin ninguna duda la edición más complicada desde su traslado desde África a Sudamérica. El recorrido cuenta con una serie de tramos cronometrados con los que ya estamos bastante familiarizados. Pero también habrá etapas nuevas o modificadas donde la preparación comienza prácticamente desde cero. Afortunadamente, contamos con equipos experimentados cuyos conocimientos nos permitirán preparar la ruta con la mayor precisión posible. Aún así, el Rally Dakar siempre te depara sorpresas y ciertos elementos no pueden prepararse. Estamos ante una aventura automovilística en la que los participantes se enfrentan con frecuencia a lo desconocido y deben ser capaces de sortear retos diversos. Esto es precisamente lo que hace que el Dakar atraiga a tal cantidad de espectadores y



aficionados de todo el mundo. Por ello, estamos esperando ya con mucha ilusión a que comience la prueba.

Pregunta: Nani Roma es el actual campeón del Dakar. ¿Qué posibilidades tiene el equipo de revalidar la victoria?

Quandt: Siendo conscientes de la naturaleza imprevisible del Rally Dakar, nos sentimos bastantes seguros de que vamos a conseguir otro excelente resultado en 2015. El MINI ALL4 Racing siempre ha demostrado su fiabilidad, robustez y dinamismo. Y no creemos que esto vaya a cambiar en 2015. Son los cimientos para el éxito de un equipo liderado por el veterano Nani Roma, un bicampeón en el Dakar que tiene a su lado a un excelente copiloto y cuatro veces ganador del Dakar, Michel Périn. Las dos otras tripulaciones se componen de Orlando Terranova y su copiloto Bernardo Graue; y Krzysztof Holowczyc con Xavier Panseri. Todos ellos completan la alineación del Monster Energy Rally Raid Team. Además, el ganador del Dakar en 2011, Nasser Al-Attiyah, también pilotará un MINI ALL4 Racing. Así que vamos a presenciar muchísima acción en el Dakar protagonizada por pilotos al mando de un MINI ALL4 Racing.



08 – Entrevista al Vigente Campeón del Dakar, “Nani” Roma.

Ya ha conquistado la clásica del desierto en dos ocasiones y puede considerarse un auténtico piloto todoterreno. Joan “Nani” Roma ganó en 2004 la edición del Dakar en moto y repitió la gesta en 2014, esta vez sobre cuatro ruedas. Su segunda victoria se produjo a los mandos de un MINI ALL4 Racing y junto al experimentado copiloto Michel Périn, a quien Roma considera el mejor copiloto de la actualidad. El objetivo de Roma para la próxima edición del rally en Sudamérica es defender el título. En la siguiente entrevista, el piloto español nos habla sobre su preparación para el Dakar y los desafíos que plantea esta maratónica prueba de 14 jornadas.

Pregunta: Todas las ediciones del Dakar requieren una intensa preparación. ¿Podría describirnos cómo ha preparado el mayor desafío del mundo del motor Nani Roma?

24

Joan “Nani” Roma. Es cierto que la preparación lleva muchísimo tiempo. Hay que comenzar temprano, varios meses antes de que comience la carrera. El equipo tiene que trabajar en el coche, mientras que la preparación del piloto y del copiloto debe ser tanto física como mental. El Dakar es una prueba durísima para la que el cuerpo debe estar en forma. Las jornadas son muy largas y difíciles, por lo que hay que mantener un buen estado físico y mental. Este año he disputado algunas de las pruebas de la Copa del Mundo de Rally Cross-Country, y esto creo que me ha servido mucho para preparar el Dakar, ya que además, se trata de un campeonato que tiene lugar en distintos tipos de superficie, como tierra, arena, o incluso dunas enormes, como en Dubai.

Pregunta: El Rally Dakar no supone solo un reto a nivel técnico o físico, sino también mental. ¿Cómo se preparan los pilotos al respecto? ¿Tiene Nani Roma un psicólogo deportivo?

Roma: Sí, y llevo trabajando con él desde hace dos años. Forma parte de la preparación para el Dakar. Debemos recordar que el rally no consiste únicamente en pilotar, también nos vemos sometidos a una enorme presión psicológica. Por ello, es bueno conocer algunas técnicas de relajación y concentración. El programa de preparación contiene aspectos físicos, psicológicos y técnicos.

Pregunta: El Dakar 2015 será seguido por muchísimos espectadores. ¿Viajará su familia o algunos de sus amigos a Sudamérica? ¿Podrá verlos durante la carrera?

Roma: No, nunca viajo con mi familia o amigos al rally. Otros pilotos sí lo hacen, pero yo prefiero estar totalmente concentrado en esos momentos.

25

Pregunta: Con la nueva lista de competidores, ¿cree que el rally se va a poner más interesante y complicado?

Roma: Peugeot cuenta con un buen equipo y excelentes pilotos. Stéphane Peterhansel y Carlos Sainz son dos pilotos muy experimentados. Por tanto, evidentemente van a haber rivales muy potentes. Stéphane ha sido campeón del Dakar en once ocasiones. Pero MINI y X-raid también cuentan con una enorme experiencia y además tienen un coche rápido y extremadamente fiable. No hay duda de que podemos volver a ganar, sin importar quiénes sean nuestros rivales.

Pregunta: ¿Qué le parece la ruta del Dakar 2015?

Roma: Más o menos lo que esperaba. Pero la verdad es que nunca se sabe, cuando estás compitiendo, todo cambia. La ruta es muy



compleja, pero Michel y yo solemos pensar que cuanto más difícil es la situación, más la disfrutamos. El MINI ALL4 Racing es un coche muy competitivo y robusto, así que no nos preocupa demasiado el tema de la fiabilidad, estamos tranquilos en ese aspecto. Por otra parte, el tiempo puede ser también un factor decisivo. Es algo para lo cual no puedes prepararte, no aparece en el libro de ruta. Constituye uno de los retos más impredecibles. Con distintas condiciones atmosféricas, las etapas cambian por completo y adquieren un carácter totalmente nuevo. Nunca hay que olvidar esto.

Pregunta: ¿Cree que habrá alguna jornada “clave” este año, un día que será decisivo para el resultado final del Dakar?

Roma: Sinceramente, cada jornada del Dakar es clave. Dicho esto, en mi opinión, la jornada maratoniana de este año será muy importante de cara a las opciones de victoria. Si conseguimos llegar a Iquique sin problemas ni daños en el coche, tendremos muchas posibilidades de luchar por el título.

26

Pregunta: Durante las etapas largas, los pilotos no podrán contar con la ayuda del equipo durante dos días. ¿Le gusta esta nueva norma?

Roma: Se trata de algo totalmente nuevo. Conozco esta regulación de cuando competía en la categoría de motos en el Dakar en el Norte de África. Pero evidentemente en un coche supone una situación completamente distinta. Debemos extremar la precaución durante esa etapa, porque es importante no sufrir ningún pinchazo, ya que solo contaremos con tres ruedas de recambio para dos días. Es un nuevo reto que deberemos afrontar en el Dakar y estoy deseando que llegue el momento de encararlo, porque da mucha más emoción a la carrera.



Pregunta: ¿Cómo espera que se comporte el MINI ALL4 Racing en las etapas nuevas?

Roma: El MINI siempre ha demostrado una extraordinaria fiabilidad, robustez y velocidad. Nunca hemos experimentado grandes problemas técnicos. Así que creo que las cosas van a continuar igual en 2015. Además, MINI y X-raid intercambian constantemente las últimas novedades sobre el vehículo, que está siendo optimizado entre una edición del Dakar y la siguiente. Por otra parte, he podido pilotar el MINI ALL4 Racing durante toda la temporada y la sensación ha sido fantástica. Los resultados en 2014 lo confirman. Por tanto, sean cuales sean los retos que traigan las nuevas etapas, tengo la certeza de que el MINI ALL4 Racing será capaz de afrontarlos.

Pregunta: Los pilotos de rally suelen decir que pasan más tiempo con sus copilotos que con sus esposas. ¿Cómo es su relación con su copiloto Michel?

27

Roma: En ocasiones, es cierto. Michel es uno de los pilares cuyo trabajo es fundamental y que forma parte del resultado final. El trabajo de todo el equipo es esencial, sin duda. Los mecánicos e ingenieros trabajan intensamente para obtener los mejores resultados y su trabajo es muy importante. Pero dentro del coche, las tareas se dividen por partes iguales. Mi relación con Michel es muy buena. En realidad, estoy convencido de que es el mejor copiloto de rallies de la actualidad. Demuestra una enorme ilusión por su trabajo y le apasiona el rally. Es muy positivo tenerlo como copiloto, cuenta con una gran experiencia y siempre hace un trabajo impecable.



09 – Entrevista al Copiloto Michel Périn.

Joan “Nani” Roma y su copiloto Michel Périn forman una pareja de éxito: se proclamaron campeones del Rally Dakar 2014 a bordo del MINI ALL4 Racing y tienen toda la intención de repetir el resultado en 2015. La navegación experta es crucial durante el Dakar, una prueba llena de sorpresas y obstáculos inesperados, donde la falta de unas excelentes competencias de navegación puede hacer que los participantes pierdan inmediatamente la orientación. Y un error de navegación puede suponer la pérdida de preciosos minutos. En la siguiente entrevista, el copiloto de Roma y ganador de cuatro ediciones del Dakar nos habla sobre las sorpresas que pueden presentarse durante la competición, los componentes de una buena navegación y por qué prefiere no cambiarse al asiento del piloto.

28

Pregunta: ¿Cuándo comienza su preparación para el Dakar? ¿Puede en realidad preparar una prueba antes de tener el libro de ruta con todos los detalles?

Michel Périn: Claro, se puede comenzar a preparar material antes de recibir el libro de ruta. En internet, por ejemplo. Yo suelo trabajar bastante en este aspecto. Normalmente suele haber publicada información sobre la ruta. Pero, sin duda, la preparación en serio comienza cuando llega el libro de ruta.

Pregunta: Pero incluso con el libro de ruta, debe de ser complicado encontrar el camino...

Périn: Solemos trabajar con la ayuda de los recursos técnicos y los sistemas online más avanzados, pero en ocasiones, las carreteras son muy diferentes a lo que esperábamos. Tal vez fueron construidas hace mucho tiempo, o también es cierto que su estado

puede cambiar constantemente. Mi trabajo al final de la jornada es comprobar por internet el estado de las carreteras, es la mejor manera de preparar la siguiente jornada.

Pregunta: ¿Le gustan las sorpresas durante una etapa?

Périn: En realidad me motiva encontrarme con lo inesperado. Además, la situación es la misma para todos los participantes, así que no se trata de una desventaja, sino de un desafío. Durante estas dos semanas, debemos ser extremadamente precisos. La precisión es la clave del éxito en el Dakar.

Pregunta: Hace unos cuantos años, el Dakar se trasladó desde África a Sudamérica. ¿Cuál de los dos escenarios es más complejo?

Périn: Sudamérica. Por una razón: cuando cometías un error en África, podías encontrar la ruta con mayor facilidad, porque el terreno era mucho más llano. En Sudamérica es más complicado, porque hay un sinnúmero de valles. Una vez te has metido en el valle equivocado, es mucho más difícil encontrar el camino correcto, y acabas perdiendo mucho tiempo.

29

Pregunta: ¿Ha sentido en algún momento la necesidad de intercambiar el asiento en un MINI ALL4 Racing y convertirse en el piloto?

Périn: La verdad es que no. Me encanta lo que hago. No es un trabajo, es una pasión. Es fantástico y quiero seguir haciéndolo.

Pregunta: ¿Podría contarnos algo sobre Nani Roma que nadie más conozca aparte de usted?

Périn: Bueno, Nani probablemente piensa que es un buen copiloto. Pero yo no le dejo tocar nunca el libro de ruta, así no tiene forma de probarlo. (risas)



10 – La Ruta del Rally Dakar 2015.

9.111 kilómetros de recorrido en tan solo 14 días, 4.578 kilómetros contra el crono y un único objetivo: llegar el primero a la línea de meta en Buenos Aires. La ruta del Dakar 2015 articula la gran aventura del rally de resistencia más famoso del mundo. En comparación con la edición del 2014, los tramos cronometrados de la próxima edición del Rally son un 17 por ciento más cortos. Sin embargo, todos los participantes concuerdan en que el Rally Dakar 2015 será el más exigente desde su traslado de África a Sudamérica.

Alguien que necesita conocer a la perfección el recorrido es Michel Périn, copiloto de Joan “Nani” Roma, ambos vigentes campeones del Dakar a bordo del MINI ALL4 Racing. Aunque Périn ya comenzó a preparar la ruta hace varios meses, tras el anuncio del recorrido aproximado del Dakar, el cuatro veces ganador del Dakar se puso manos a la obra con el trabajo más detallado tras conocer el recorrido exacto que fue presentado a todos los participantes el pasado 19 de noviembre. “El Rally Dakar 2015 va a ser todo un desafío, porque los organizadores han tratado de hacer algo nuevo en un terreno bastante desconocido,” afirma Périn.

30

Uno de los momentos cruciales en el Dakar 2015, de acuerdo con Périn, será al principio de la primera semana. “Las jornadas sexta y séptima se disputarán a más de 3.600 metros sobre el nivel del mar, y esto va a someter a una gran presión a coches y pilotos. Además, la primera parte del Dakar será más larga que la segunda, por lo que todos estaremos mucho más cansados cuando nos acerquemos a la novena jornada.” Igualmente importantes para el resultado del Dakar van a ser las llamadas etapas maratonianas, según Périn. “Los pilotos y copilotos deberán llevar a cabo ellos mismos todas las labores de asistencia, ya que no habrá mecánicos, ni asistencia



importante en los vehículos. Va a ser una situación crítica, por lo que habrá que cuidar muy bien los coches. Por otra parte, tampoco habrá neumáticos de repuesto adicionales. Solo los que se lleven en el vehículo. Generalmente, se cambian las gomas todos los días, pero en estas etapas deberán durarnos dos jornadas. La gestión de los neumáticos será un factor decisivo”, afirma el galo. En cuanto a la normativa oficial del Dakar, los neumáticos de repuesto solo pueden compartirse dentro del mismo equipo. “Por ello, el espíritu de equipo va a ser muy importante. Todos pueden contribuir para que contemos con un MINI ALL4 Racing en la mejor posición posible al final del Dakar”, concluye Périn.

Descripción de la ruta del Rally Dakar 2015:

Día 1 (4 enero 2015)

31

Salida/Meta: Buenos Aires/Villa Carlos Paz (Etapa 1)

Distancia total: 833 km, tramo cronometrado: 170 km, enlace: 663 km

Día 2 (5 enero 2015)

Salida/Meta: Villa Carlos Paz/San Juan (Etapa 2)

Distancia total: 625 km, tramo cronometrado: 518 km, enlace: 107 km



Día 3 (6 enero 2015)

Salida/Meta: San Juan/Chilecito (Etapa 3)

Distancia total: 542 km, tramo cronometrado: 284 km, enlace: 258 km

Día 4 (7 enero 2015)

Salida/Meta: Chilecito/Copiapo (Etapa 4)

Distancia total: 909 km, tramo cronometrado: 315 km, enlace: 594 km

Día 5 (8 enero 2015)

Salida/Meta: Copiapo/Antofagasta (Etapa 5)

32

Distancia total: 697 km, tramo cronometrado: 458 km, enlace: 239 km

Día 6 (9 enero 2015)

Salida/Meta: Antofagasta/Iquique (Etapa 6)

Distancia total: 649 km, tramo cronometrado: 255 km, enlace: 392 km

Día 7 (10 enero 2015)

Salida/Meta: Iquique/Uyuni (Etapa 7)



Distancia total: 717 km, tramo cronometrado: 321 km, enlace: 396 km

Día 8 (11 enero 2015)

Salida/Meta: Uyuni/Iquique (Etapa 8)

Distancia total: 805 km, tramo cronometrado: 781 km, enlace: 24 km

Día 9 (12 enero 2015)

Jornada de descanso Iquique

Día 10 (13 enero 2015)

33

Salida/Meta: Iquique/Calama (Etapa 9)

Distancia total: 539 km, tramo cronometrado: 451 km, enlace: 88 km

Día 11 (14 enero 2015)

Salida/Meta: Calama/Salta (Etapa 10)

Distancia total: 860 km, tramo cronometrado: 359 km, enlace: 501 km



Día 12 (15 enero 2015)

Salida/Meta: Salta/Termas de Rio Hondo (Etapa 11)

Distancia total: 524 km, tramo cronometrado: 194 km, enlace: 326 km

Día 13 (16 enero 2015)

Salida/Meta: Termas de Rio Hondo/Rosario (Etapa 12)

Distancia total: 1024 km, tramo cronometrado: 298 km, enlace: 726 km

Día 14 (17 enero 2015)

Salida/Meta: Rosario/Buenos Aires (Etapa 13)

34

Distancia total: 393 km, tramo cronometrado: 174 km, enlace: 219 km



11 – Ganadores del Rally Dakar 1979-2014 (Coches).

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



1996	Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1997	Kenjiro Shinozuka/Henri Magne (JP/FR)	Mitsubishi
1998	Jean-Pierre Fontenay/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
1999	Jean-Louis Schlesser/Philippe Monnet (FR/FR)	Renault
2000	Jean-Louis Schlesser/Henri Magne (FR/FR)	Renault
2001	Jutta Kleinschmidt/Andreas Schulz (DE/DE)	Mitsubishi
2002	Hiroshi Masuoka/Pascal Maimon (JP/FR)	Mitsubishi
2003	Hiroshi Masuoka/Andreas Schulz (JP/DE)	Mitsubishi
2004	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2005	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2006	Luc Alphand/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
2007	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2008	suspendido	
2009	Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/DE)	Volkswagen
2010	Carlos Sainz/Lucas Cruz (ES/ES)	Volkswagen
2011	Nasser Al Attiyah/Timo Gottschalk (QA/DE)	Volkswagen
2012	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	MINI
2013	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	MINI
2014	Joan "Nani" Roma/Michel Périn (ES/FR)	MINI

12 – Glosario Dakar.

Asistencia rápida: Puesto que en el Dakar solo está permitido que los participantes se ayuden entre ellos, muchos equipos utilizan la “Asistencia rápida”. Se trata de un camión que compite en la carrera en su categoría y ofrece al equipo correspondiente el apoyo necesario en caso de accidente o problema técnico. El camión lleva consigo piezas de recambio y herramientas.

Briefing: Durante el rally, la organización celebra unas breves sesiones informativas cada mañana. En estas sesiones de briefing, se trata cualquier incidente especial de la jornada, y se proporciona información relevante para la siguiente etapa.

Cartón de marcación: Todos los tiempos de salida y llegada se registran en este documento. Además, los copilotos deben registrar en el cartón los sellos correspondientes de los distintos Controles de paso (CP).

37

Control de paso (CP): En los controles de paso, a los competidores se les imprime un sello en sus cartones de marcación. En caso de que un participante no pase por un control de paso (o no reciba el sello), recibirá una penalización de tiempo.

Etapa: La etapa incluye el tramo cronometrado y los sectores de enlace desde el vivac a la línea de salida, y/o desde la meta hasta el vivac.

Fesh Fesh: Una clase de arena fina típica del Sahara, también llamada “Guadal” en Argentina.

GPS: En el Dakar, el GPS se utiliza como sistema de control. Durante las especiales, los participantes pueden navegar utilizando



únicamente el libro de ruta. El GPS solo confirma la llegada y paso por los controles de paso.

Intercomunicador: Dispositivo de comunicación entre el piloto y el copiloto por el que se transmiten las instrucciones del libro de ruta.

Iritrack: Sistema de control que ofrece posicionamiento vía satélite. Mediante este sistema, el Puesto de Coordinación de carrera (PC carrera) puede supervisar la posición y velocidad de todos los participantes. En caso de emergencia, cualquier piloto puede ponerse en contacto con el PC de carrera mediante un teléfono vía satélite integrado.

Jornada de descanso: Durante esta jornada, en el ecuador de la carrera, no se disputa ninguna especial, y los equipos y vehículos permanecen en el vivac. Los equipos suelen utilizar esta jornada para realizar labores de mantenimiento en sus vehículos.

38

Libro de ruta: A los participantes se les entrega un libro de ruta cuando entran en el vivac al final de la jornada. Este libro contiene abundantes datos sobre la navegación: distancias, pasos complicados y algunas pistas. La información se presenta mediante el uso de flechas y símbolos.

MINI ALL4 Racing: El MINI para el Dakar del equipo X-raid está basado en el modelo MINI John Cooper Works Countryman. El motor twin turbo de 2993 centímetros cúbicos se basa en un motor de producción BMW y genera una potencia de 307 CV a 3250 revoluciones por minuto. Esto permite al MINI ALL4 Racing alcanzar una velocidad máxima de 178 km/h. La capacidad del depósito de combustible es de unos 375 litros de diésel. En el Dakar 2015 competirán un total de nueve modelos MINI. Con sus tres victorias consecutivas entre 2012 y 2014, el MINI ALL4 Racing es el vigente defensor del título del Dakar.



Neutralización: Cualquier especial puede tener una fase de neutralización. En este sector, se paralizan todos los tiempos de los participantes.

Parque cerrado: Zona en la que los vehículos deben permanecer aparcados en ciertos momentos de la carrera. En el parque cerrado están prohibidas las reparaciones, el repostaje y el cambio de neumáticos. Los coches se cubren con una funda transparente.

PC carrera: Control de carrera responsable de todos los aspectos deportivos, de seguridad y de las reclamaciones.

Roma, Joan “Nani”: Nacido en Folgueroles (España), el 17 de febrero de 1972. Roma se ha convertido en el tercer piloto en la historia del Rally Dakar que ha ganado en la categoría de motos y coches. En 2005, consiguió la victoria sobre dos ruedas y en 2014 logró cruzar la línea de meta en primera posición al volante de un MINI ALL4 Racing.

39

Rutas de servicio: Todos los vehículos de servicio, es decir, todos excepto los competidores y los vehículos de prensa, seguirán esta ruta trazada por la organización entre los distintos vivacs.

Sector de enlace: Este sector lleva a los participantes desde el vivac hasta la salida, y desde la meta hasta el vivac. Debe completarse dentro de un tiempo específico.

Sentinel: Sistema de alarma visual y sonora utilizado para alertar a un participante de la presencia de un vehículo en la parte trasera, a fin de facilitar y hacer más seguro el adelantamiento.

Tramo cronometrado: Los participantes disputan esta parte de la etapa contra el crono. Los tiempos registrados desde la salida hasta la meta determinan la posición de los competidores en la clasificación.



Tripmaster: Sistema de seguimiento electrónico cuyo fin es de servir de apoyo al copiloto. Mide la distancia total y las distancias de las etapas individuales (por ejemplo entre dos puntos del libro de ruta), y puede ser ajustado por el copiloto.

Verificaciones técnicas: Los vehículos de competición y de servicio son sometidos a procedimientos de verificación para garantizar su conformidad con la normativa técnica.

Vivac: Al final de cada etapa, este es el campamento en el que los equipos y los competidores erigen sus tiendas e instalaciones. Además de incluir el centro médico y el centro de prensa, en el vivac también se encuentra un enorme catering, donde se reúnen todos los componentes de la caravana del Dakar.

Way Point-WP: Son puntos marcados en el recorrido por la organización por los que deben pasar todos los participantes. Existen cuatro tipos de waypoints: WPV, WPM (way point oculto), WPE (way point eclipse), y WPS (way point seguridad).

40

X-raid: Equipo privado con base en Trebur, Alemania. Ganador del Rally Dakar 2012, 2013 y 2014 con el MINI ALL4 Racing. También compite en la Copa del Mundo FIA de Rallies Cross-Country: ganador de la Copa del Mundo desde 2008. El director del equipo es Sven Quandt.

Zona de control de velocidad: En estas zonas, los participantes deben limitar la velocidad al límite establecido (30, 50 o 90 km/h). La finalidad de estos sectores es proteger tanto a los espectadores como al firme sobre el que circulan los vehículos.



13 – Contacto Medios.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Teléfono: +49-176-601-72405

Correo electrónico: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Sitio web Medios: www.press.bmwgroup-sport.com

Facebook: www.facebook.com/MINI

YouTube: www.youtube.com/MINImotorsport

Twitter: www.twitter.com/MINImotorsport