



PRZEWODNIK MEDIALNY MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY 2019 DAKAR

SPIS TREŚCI.

01/ HISTORIA MINI W MOTORSPORCIE

02/ MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY Z BLISKA
ZMIANY TECHNICZNE
DANE TECHNICZNE

03/ ZESPÓŁ

NA PYTANIA ODPOWIADA DYREKTOR ZESPOŁU
X-RAID, SVEN QUANDT.

NA PYTANIA ODPOWIADA CYRIL DESPRES.

NA PYTANIA ODPOWIADA STÉPHANE PETERHANSEL.

NA PYTANIA ODPOWIADA CARLOS SAINZ.

NA PYTANIA ODPOWIADA LUCAS CRUZ.

KIEROWCY I PILOCI

04/ INFORMACJE

MAPA TRASY

SŁOWNICZEK

05/ KONTAKT DLA MEDIÓW





01/ HISTORIA MINI W MOTORSPORCIE.

1959 MINI 850



Kto by pomyślał, że skromny, niedrogi samochód do codziennego użytku autorstwa Aleca Issigonisa stanie się legendą w świecie rajdów? Był taki jeden: John Cooper, inżynier mechaniki samochodowej i pasjonat sportów motorowych. Jego doświadczenie w projektowaniu samochodów wyścigowych i silników Morrisa okazały się dla Issigonisa bezcenne przy projektowaniu Mini.

Ale Cooper poszedł jeszcze o krok dalej. Zobaczył w tym małym, zwinnym aucie rajdówkę i przy wsparciu George'a Harrimana, szefa BMC British Motor Corporation (BMC), zabrał się za przygotowanie Mini 850 do rajdów. W 1959 roku wysiłki Coopera zostały nagrodzone, gdy Pat Moss zdobył w przygotowanym przez Coopera Mini 850 pierwsze miejsce w mocno obsadzonym rajdzie Miglia National Rally.

1964 MINI COOPER S



W roku 1962 Rauno Aaltonen (FIN) za sterami Mini Coopera niemal zdobył zwycięstwo w rajdzie Monte Carlo, a w roku 1963 zajął w tym rajdzie Mini Cooperem S o pojemności 1071 cm³ trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej i pierwsze miejsce w swojej klasie. Na rajd Monte Carlo w 1964 r. John Cooper przygotował mocniejsze Mini Cooper S. Prestiżowy rajd wygrał Paddy Hopkirk w Mini.

1965 MINI COOPER S



W roku 1965 Mini powtórzyło zwycięstwo w Rajdzie Monte Carlo. Tym razem wygrana przypadła Finowi Timo Mäkinenowi po zaciętej walce w niezwykle trudnych warunkach zimowych.

Z ponad 230 uczestników na starcie do mety dojechało tylko 35 samochodów, z czego trzy to Mini Cooper S!

1967 MINI COOPER S



Rajd 1966 Monte Carlo zakończył się zwycięstwem Mini Cooper S na pierwszym, drugim i trzecim miejscu, ale radość nie trwała długo; naruszenie regulaminu spowodowało dyskwalifikację wszystkich trzech samochodów. Rok później rozczarowanie zrekompensowało kolejne zwycięstwo Mini w Rajdzie Monte Carlo.

2012-15

MINI ALL4 Racing

2017

MINI JCW Rally



W 2012 roku MINI powróciło do rajdów długodystansowych i zwycięstw. MINI Motorsport wspólnie ze swoim partnerem X-raid wystawiło na start w Dakarze 2012, najtrudniejszym rajdzie długodystansowym typu cross-country, MINI ALL4 Racing – samochód rajdowy bazujący na produkcyjnym modelu John Cooper Works Countryman z 2012 r.

Do mety Dakaru 2012 dojechało osiem MINI ALL4 Racing, pięć w pierwszej dziesiątce. Rajd wygrał Stéphane Peterhansel (FRA) / Jean-Paul Cottret (FRA) w MINI All4 Racing! Dakarowy sukces powtórzono w latach 2013, 2014 i 2015. Taki sam sukces odnotowano w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych.

2018

MINI JCW
Buggy



W roku 2017 na starcie Dakaru stanęło nowe MINI – MINI John Cooper Works Rally. Potencjał tego MINI JCW Rally pokazali Orlando Terranova (ARG) i Andreas Schulz (GER), zajmując szóste miejsce w klasyfikacji generalnej. W rajdzie Dakarze 2019 startuje pięć MINI JCW Rally.



W roku 2018 w Dakarze zadebiutowała kolejna rajdówka MINI – MINI John Cooper Works Buggy.

Samochód opracowany przez partnera MINI Motorsport, firmę X-raid, miał napęd na jedną oś i startował obok MINI John Cooper Works Rally z napędem na cztery koła. W rajdzie Dakarze 2019 wystartuje pięć MINI JCW Buggy w najnowszej specyfikacji. Nie przegap tego!



JOHN COOPER
WORKS





02/ MINI JOHN COOPER WORKS BUGGY Z BLISKA.

Dakar 2018 stanowił istotną zmianę dla MINI Motorsport i jego partnera X-raid. Firma x-raid zaprojektowała i zbudowała nowego konkurenta – MINI John Cooper Works Buggy. Oprócz oczywistych różnic w konstrukcji podwozia największą zmianą było przejście z napędu na cztery koła na napęd jednej osi. Konstrukcja ta przyniosła MINI Motorsport i X-raid cztery tytuły w Dakarze, wiele zwycięstw w rajdach i pięć zwycięstw w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych.

Dakar 2018 pokazał niezawodność nowego MINI JCW Buggy. Podczas 14 dni zawodów na najtrudniejszym terenie dla ludzi i maszyn nie pojawił się żaden poważny problem techniczny. Ale X-raid i MINI Motorsport nie zwalniali tempa; MINI JCW Buggy szybko wróciło na tor testowy w ramach programu rozwojowego.

Aktualne MINI JCW Buggy zachowało sześciocylindrowy silnik wysokoprężny BMW Group dostarczony na Dakar 2018, ale z zupełnie nowym systemem turbodoładowania. Poprzednie MINI JCW Buggy wyposażone było w układ TwinPower Turbo (dwie turbosprężarki), a wersja na Dakar 2019 ma najnowszy układ turbodoładowania BMW obejmujący jedną turbosprężarkę o zmiennej geometrii turbiny.

Aby dostosować jednostkę do nowego układu turbo, konieczna była adaptacja czasów wtrysku paliwa, oraz modyfikacja układu wydechowego firmy Akrapovič. Zmieniono też intercoolery, które są teraz chłodzone powietrzem, a nie cieczą. Na nowo zaprojektowano też dolot powietrza i elektryczne nastawniki turbodoładowania.



Kolejna istotna zmiana to zwężka dolotu powietrza. Regulamin Dakaru 2019 dopuścił zwiększenie jej o 1 mm, z 38 mm do 39 mm. W połączeniu z nowym systemem turbo dało to nieznaczne zwiększenie mocy i nieco większą prędkość maksymalną.

Jednak najważniejsza zmiana dotyczy układu jezdnego, zwłaszcza zawieszenia i układu kierowniczego. Zmiany te prowadzono we współpracy z trzema nowymi kierowcami (Cyrilem Despresem, Stéphanem Peterhausem i Carlosem Sainzem), którzy tworzą zespół X-raid MINI JCW startujący w Dakarze 2019. Wszyscy trzej kierowcy mieli okazję testować MINI JCW Buggy w ramach programu rozwojowego.

„Jedna z rzeczy, których nauczyliśmy się na Dakarze 2018”, mówi Sven Quandt z X-raid, „to że samochód nie był najszybszy z powodu ustawienia układu jezdnego. Carlos Sainz jeździł Buggy w maju tego roku przez dwa dni i w tym czasie dopracował ustawienia zawieszenia, zyskując jedną pełną sekundę szybciej na tej samej trasie. Teraz wiemy, że jeśli MINI JCW Buggy wystartowałoby w Dakarze z odpowiednimi ustawieniami zawieszenia i z tak doświadczonym kierowcą jak Carlos, wynik mógł być zupełnie inny. Praca z Carlosem to świetna sprawa. W ciągu ostatnich ośmiu miesięcy wprowadził wiele drobnych zmian – zmian niekosztownych – aby przygotować samochód do wyścigu. Próbował wielu różnych sprężyn i relacjonował nam swoje wrażenia. Teraz mamy na Dakar gotowe zawieszenie, na którym możemy polegać. Naprawdę czekamy z niecierpliwością na Dakar 2019”.





MINI John Cooper Works Buggy

SILNIK

Typ: pojedyncze turbodoładowanie, sześciocylindrowy silnik rzędowy BMW Group z suchą miską olejową
Pojemność: 2993 cm³
Paliwo: olej napędowy
Skrzynia biegów: sześciobiegowa sekwencyjna
Xtrac z wbudowanym mechanizmem różnicowym
Sprzęgło: AP Racing
Napęd: na oś tylną (4x2)

OSIĄGI

Moc / moment obrotowy (Nm): 350 KM przy 3500 obr/min / 770 Nm przy 2150 obr/min Średnica zwężki: 39 mm
Prędkość maksymalna: 190 km/h

HAMULCE

Przód: tarcze Brembo (355 mm x 32 mm), zaciski sześciotłoczkowe
Tył: tarcze Brembo (355 mm x 32 mm), zaciski sześciotłoczkowe

WYMIARY

Długość: 4332 mm
Szerokość: 2200 mm
Wysokość: 1935 mm
Rozstaw osi: 3100 mm
Rozstaw kół: 1855 mm
Masa (na pusto): 1675 kg
Pojemność zbiornika paliwa: (ok.) 325 l
Opony: BF Goodrich 37x12.5 R17

SPECYFIKACJA KAROSERII

Rama: Heggemann, rury stalowe
Karoseria: elementy kompozytowe – włókno węglowe, karbon / kevlar

SZCZEGÓŁY

- Jednoczęściowy kokpit z włókna węglowego.
- Fotele sportowe Recaro z sześciopunktowymi pasami bezpieczeństwa.
- System HANS (Head and Neck Support).
- Dwa koła zapasowe.



03/ ZESPÓŁ.



03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada dyrektor zespołu X-raid,
Sven Quandt.

X-raid jest niemiecką firmą specjalizującą się w rajdach terenowych, a w szczególności w projektowaniu, budowie i obsłudze technicznej najbardziej konkurencyjnych pojazdów w tej dyscyplinie sportów motorowych. Wieloletnia współpraca partnerska X-raid z MINI Motorsport przyniosła szereg wybitnych osiągnięć, m.in. cztery zwycięstwa w Rajdzie Dakar (w latach 2012-2015) i pięć tytułów Mistrza Świata w Pucharze Świata FIA w Rajdach Terenowych.

Sven Quandt, dyrektor X-raid, jest byłym kierowcą rajdowym z sukcesami na poziomie światowym, zawodnikiem z doświadczeniem w rajdach Dakar, a obecnie szefem jednego z czołowych i najbardziej utytułowanych zespołów w świecie długodystansowych rajdów terenowych.

MINI JCW Buggy weźmie udział w Dakarze po raz drugi. Jakie wnioski dla X-raid przyniósł start w edycji 2018 Dakaru?

Nasz samochód był bardzo niezawodny, poza jednym drobnym problemem technicznym, który już wtedy udało nam się bez trudu rozwiązać. Elementem, którego brakowało, była szybkość, ale wprowadziliśmy odpowiednie udoskonalenia i wydaje mi się, że teraz dysponujemy znakomitym samochodem. W ubiegłorocznej edycji zaskoczyło mnie to, że dopóki kierowca nie popełnił błędów, auto chodziło jak zegarek.

Na rok 2019 zebraliście zespół marzeń – jeżdżą u was Peterhansel, Sainz i Despres. Jakie są pierwsze reakcje tych kierowców na MINI JCW Buggy?

Rewelacyjne! Nasi kierowcy są zachwyceni swoimi samochodami. Podczas testów na bardzo trudnej trasie wszyscy podkreślali, że inne auta prawdopodobnie nie byłyby w stanie przebyć więcej niż jedną trzecią dystansu, jaki pokonaliśmy. W rajdach terenowych niezawodność jest czynnikiem decydującym, a my nieustannie przesuwamy jej granice coraz dalej. Nie mogę zagwarantować, że nasze podwozia wytrzymają wszystko, ale twierdzę, że dojedziemy dalej niż pozostałe pojazdy. Ceną za tę wytrzymałość jest większa masa naszych aut, ale z kolei zyskujemy większy margines bezpieczeństwa w razie popełnienia poważnego błędu.

Trasa Dakaru w około 70% przechodzi przez tereny pustynne. Czy w takich warunkach Buggy będzie miał przewagę nad pojazdami napędzanymi na cztery koła?

Dopóki nie zakopie się w piasku, wszystko będzie dobrze! Nasze samochody mogą nieco tracić na odcinkach o charakterze rajdowym względem takich rywali, jak Nasser Al-Attiyah jadący autem czteronapędowym. Jestem jednak pewien, że nadrobią to na odcinkach terenowych idących po bezdrożach.

Czy pomiędzy trzema samochodami są jakieś znaczące różnice, wprowadzone ze względu na indywidualny styl jazdy waszych kierowców?

Nie. Każde auto ma nieco inne ustawienia, ale poza tym są one identyczne. Różnice występują w regulacjach zawieszenia, są to jednak drobne sprawy, dopasowane do konkretnych życzeń kierowców.

Zaprojektowanie Buggy, zbudowanie go, wypróbowanie w sporcie i wprowadzenie udoskonalień zajęło wam niecałe dwa lata. Czy po jego konfrontacji z pojazdami konkurentów – legendami rajdów terenowych – uważacie, że zwycięstwo jest w waszym zasięgu?

Mamy nadzieję, że tak. W przeciwnym razie nie wystawilibyśmy na start trzech naszych buggy. Myślę, że kierowcy wierzą w szansę wygranej jeszcze mocniej niż ja – i dobrze, tak powinno być! Wszyscy oni mówią, że MINI JCW Buggy jest łatwiejszy w prowadzeniu od pojazdu, którym startowali wcześniej. Jest on także zdecydowanie inny niż się tego spodziewali. Nasz Buggy ma większą masę, ale dzięki temu mogą jechać nim agresywniej i dotrzeć dalej, bo dany wynik można nim uzyskać przy mniejszym wysiłku i mniejszym narażeniu pojazdu.

Jakie są najważniejsze modyfikacje samochodu od czasu Dakaru 2018?

Rozwijamy nasz samochód pod każdym względem. Carlos Sainz po raz pierwszy zetknął się z nim na początku ubiegłego roku i jego uwagi od razu pomogły nam w ulepszaniu auta. Te zmiany są w większości drobne, ale liczne, w różnych komponentach i zasadniczych ustawieniach. W ich efekcie Buggy staje się jeszcze bardziej konkurencyjne. Od czasu ich wprowadzenia nieustannie testujemy samochód i, tak jak powiedziałem, niezawodność nie sprawiała nam problemów na żadnym etapie.

W Formule 1 aby wygrać, sięga się po wiele nowych technologii. Czy w rajdach terenowych jest podobnie, czy może panuje przekonanie, że lepsze jest wrogiem dobrego?

We wszystkich naszych samochodach stosujemy nowe technologie. Podam jeden przykład: przód Buggy to jeden wielki pakiet aerodynamiczny o działaniu porównywalnym do tego, co widzimy w wyścigowych samochodach torowych. Korzyści z jego użycia okazały się większe niż oczekiwaliśmy.

Jako szef może Pan sobie pozwolić na różne rzeczy... Wszystkie pojazdy dakarowe muszą być dopuszczone do ruchu po drogach publicznych. Proszę szczerze powiedzieć: podjechał Pan kiedyś w MINI JCW Buggy pod dom?

Nie! Czasami jeżdżę nimi w terenie, gdy trzeba się przejechać którymś autem, a akurat nie ma pod ręką któregoś z kierowców. Do domu nimi nie jeździłem, ale teoretycznie jest to możliwe. Wszystkimi naszymi pojazdami można poruszać się po drogach publicznych, bo w Niemczech istnieje na to specjalne zezwolenie. To jednak nie znaczy, że wolno nimi jeździć po zakupy – dopuszcza się wyłącznie jazdy testowe.





03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Cyril Despres.

Czy pręsiadka z dwóch na cztery koła była trudna?

Pręsiadka z motocykla do samochodu jest łatwa tylko wtedy, gdy jedzie się na spacer dla przyjemności. Jeżeli robi się to po to, by jeździć szybko w sporcie motorowym, trudności są poważne. Długo zajęło mi osiągnięcie za kierownicą samochodu takiego tempa, jakie rozwijałem jako motocyklista. Powiedziałbym, że jest to zupełnie inna dyscyplina, choć również używa się do niej głowy, rąk i nóg.

A więc skąd ta zmiana na samochody, skoro mógł Pan odnosić dalsze sukcesy na motocyklu?

Chciałem zmierzyć się z nowym wyzwaniem. Lubiłem motocykle, nieograniczone pole widzenia, wielki krajobraz przed sobą, samotność w zetknięciu z fantastycznym widokiem. Ale uświadomiłem sobie, że mam szansę osiągnąć dobre wyniki także jako kierowca. Spróbowałem. I oto jestem – w edycji 2019 Dakaru startuję w MINI John Cooper Works Buggy.

Czyli zmiana była trudna, bo teraz wszystko wygląda inaczej?

Dla mnie najtrudniejsze były pierwsze 2-3 tysiące kilometrów. Jako motocyklista zerkąłem w notatki, a potem patrzyłem przed siebie i decydowałem, którędy mam jechać. W samochodzie mam pilota, który przez interkom w kasku mówi mi, gdzie mam się kierować. Z początku nie zawsze rozumiałem komendy nawigacyjne, więc starym nawykiem spoglądałem do książki drogowej trzymanej przez pilota. Nie raz w takich chwilach obydwa najedliśmy się strachu! W końcu zdarzyło się, że zerkając do książki najechałem na spory kamień. Wtedy postanowiłem: koniec z odwracaniem wzroku – jeśli trzeba, niech pilot powtarza swoje komendy. Z czasem wszystko to się dotarło i teraz już nigdy nie zaglądam w jego notatki.

Kiedy po raz pierwszy zetknąłeś się z MINI JCW Buggy?

Było to podczas sesji testów w Maroku. W tym samym kraju po raz pierwszy wystartowałem za kierownicą Buggy – było to w ramach ostatnich przygotowań przed Dakarem. W czasie tego debiutu nic mnie nie zaskoczyło, bo przecież z motocykla na samochody pręsiadłem się wcześniej i przed MINI JCW Buggy ścigałem się już autem. Czuję, że jedzie mi się łatwo. Zespół X-raid ma duże doświadczenie w rajdach terenowych, które potrafi wykorzystać, by ulepszać Buggy i podnosić jego konkurencyjność.

Znasz ogólny charakter tras dakarowych w Peru. Czy będą one pasowały do tego, co lubisz i w czym najlepiej sprawdza się MINI JCW Buggy?

Trasy techniczne są bardziej w guście innych kierowców – lubią je na przykład Stéphane Peterhansel i Carlos Sainz, ci, którzy od wielu lat profesjonalnie startują samochodami. Najlepiej radzą sobie na nich kierowcy, którzy trasy techniczne poznali w rajdach WRC. Mnie sprawiały one więcej trudności i musiałem pokonać tysiące kilometrów w takim terenie, by zrozumieć go dobrze i poczuć się pewnie. Na szczęście w Peru czeka nas także dużo piaszczystych bezdroży i otwartych terenów. Myślę, że poradzę sobie i na odcinkach, które mi najbardziej odpowiadają i na tych, w których opanowanie włożyłem dużo pracy.

Czy masz jakiś talizman albo coś w tym rodzaju?

Mam coś takiego, ale nie jest to talizman w tradycyjnym znaczeniu. Poznałem kiedyś wielkiego podróżnika i badacza, Mike'a Horna. Spotkałem go na pewnym przyjęciu i długo rozmawialiśmy. Na stole były orzechy, które jedliśmy, krusząc skorupy. Na końcu Mike dał mi garść tych skorup na pamiątkę, by przynosiły mi szczęście. Od tej pory zawsze zabieram je do plecaka, gdy jadę na rajd, ale nie wożę ich przy sobie w samochodzie.

Co uważasz za najważniejszy element w MINI John Cooper Works Buggy?

Ha-ha! Najważniejsza jest wola zwycięstwa! Codziennie rano podjeżdżam na start kolejnego etapu, pragnąc go wygrać. Później, w ciągu dnia, zaklinam auto, by wytrzymało i dojechało do mety bez awarii. W samochodzie najbardziej ze wszystkiego liczy się niezawodność.

Jak spędzasz ostatnie dni przed wyjazdem do Peru na Dakar?

Dbam o kondycję. Ale znajduję też czas na inne zajęcia. Na przykład w pierwszy śnieżny dzień sezonu zawiozłem dzieci do szkoły. Warunki doskonale nadawały się do treningu panowania nad autem, więc zrobiliśmy parę bączków. Jeżdżę też na nartach, bo jest to ważnym elementem w moim programie ćwiczeń fizycznych.





03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Stéphane Peterhansel.

Co na tym etapie sądzisz na temat MINI John Cooper Works Buggy?

Już po pierwszym teście byłem pod wielkim wrażeniem tego samochodu. Szczególnie przemawia do mnie praca jego silnika po modyfikacjach – moc i moment obrotowy. Zawieszenie też zostało zdecydowanie ulepszone. Auto jest naprawdę szybkie. I jeszcze jedna sprawa, niezwykle ważna dla kierowcy: samochód musi być łatwy w prowadzeniu. Kiedy nie znasz trasy i musisz improwizować z techniką jazdy, to ma naprawdę duże znaczenie. I właśnie taki samochód mamy.

Jakie cechy powinien mieć samochód zdolny zwyciężyć w Dakarze?

Przede wszystkim, kto chce wygrać Dakar, nie może stanąć na trasie zatrzymany przez usterkę. Dla mnie liczy się niezawodność na całej długiej trasie. Samochód musi być niezwykle wytrzymały i nie sprawiać załodze problemów usterekami technicznymi. A do szybkiej jazdy w terenie pustynnym potrzeba dwóch rzeczy – dobrego zawieszenia i dobrego silnika.

Jakie to uczucie powrócić do rodziny MINI? Przypomnijmy, że dawniej wygrywałeś już Dakar w barwach MINI Motorsport.

Cieszę się, że znowu reprezentuję ten zespół. Wspólnie zwyciężyliśmy w latach 2012 i 2013, więc znamy się dobrze. Wracam do ekipy, którą cechuje wspaniała postawa sportowa. Mogę w niej liczyć na wszystko, co potrzebne, aby wygrać – zaczynając od doskonałego samochodu.

Trasy Dakaru 2019 to w większości tereny pustynne, do tego trochę odcinków o profilu rajdowym. Jak sądzisz, w jakich warunkach MINI JCW Buggy okaże się najskuteczniejsze?

Na ogół jest tak, że buggies są najszybsze w otwartym terenie czyli na pustyni. MINI JCW Buggy nie będzie pod tym względem wyjątkiem, bo ma wysoką prędkość maksymalną i dużą zdolność pokonywania wydm. Z kolei odcinki o charakterze rajdowym nie są wymarzone miejscem dla pojazdów typu buggy. A więc mam nadzieję, że szczególnie dobrze będzie nam szło na pustyni. Choć nie można zakładać tego jako pewnik, bo podłoże piaszczyste czasami też okazuje się bardzo trudne.

Jazda w rajdach terenowych stanowi wielkie obciążenie fizyczne dla ciała. W jaki sposób przygotowujesz się do startu?

Aby być dobrze przygotowanym na trudne warunki, uprawiam różne dyscypliny sportu. Najwięcej jeżdżę na rowerze. Mam na myśli przede wszystkim jazdę szosową, chociaż jeżdżę również po górach. Jest to dla mnie główny rodzaj sportu w ramach przygotowań, chociaż nie jedyny. Oprócz tego biegam, chodzę po górach i uprawiam narciarstwo biegowe. Wszystkie te zajęcia sprawiają mi przyjemność.

Czy po udziale w poprzednich edycjach Dakaru zostały ci jakieś trwałe kontuzje?

Tak, coś by się znalazło, szczególnie z okresu, gdy startowałem na motocyklu, czyli przed przesiadką do samochodów. Jednak od kiedy przestałem startować jako motocyklista terenowy, moje ciało jest w dobrym stanie.

Po 13 zwycięstwach w Dakarze doczekałeś się przydomku Mr Dakar. Co doradziłbyś zawodnikom, którzy debiutują w tym rajdzie?

Ten pierwszy raz zawsze odbiera się jako zupełnie szaleństwo. Na to nie ma rady – po prostu tak już jest! Debiutant za swój cel powinien uważać dotarcie do mety, bo to samo w sobie jest już sporym osiągnięciem. Aby ukończyć Dakar, trzeba codziennie koncentrować się na etapie, który odbędzie się jutro, a nie na swoim wyniku z dnia dzisiejszego. Kto zanadto myśli o swojej aktualnej klasyfikacji, będzie ciskał coraz agresywniej, by awansować o parę miejsc, aż w końcu przeszarżuje i rozbije się.

Poprzednie edycje Dakaru nie zawsze udawało się zrealizować zgodnie z planem...

W tym roku trasa Dakaru będzie nieco krótsza, ale myślę, że okaże się bardziej intensywna dla wszystkich uczestników. Niewykluczone, że edycja 2019 zostanie uznana za najtrudniejszą z dotychczasowych, bo nie wyjeżdżamy poza Peru i czeka nas bardzo dużo jazdy po wydmach. Na piaszczystych pustkowiach większym wyzwaniem będzie nawigacja, dlatego, że w takim terenie wszystko wygląda podobnie; kolejna wydma nie różni się od poprzedniej, przez co łatwo jest nie tylko ugrzęznąć, ale również zabłądzić.





03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Carlos Sainz.

To będzie twój pierwszy Dakar za kierownicą MINI John Cooper Works Buggy. Ile jazd testowych tym samochodem masz za sobą?

Pierwszy raz zetknąłem się z tym autem w okresie od maja do czerwca ubiegłego roku. Później uzupełniłem to jeszcze paroma dniami testów, które odbyliśmy w Afryce. Największą próbą był dla mnie start w Rajdzie Maroka.

Jakie znaczenie miały te testy dla przygotowania Buggy na Dakar?

Moim zdaniem, wpłynęły one bardzo pozytywnie na nasz samochód. Zrobiliśmy duże postępy. Wspólnie z zespołem pracowaliśmy nad modyfikacjami auta – mam na myśli wiele drobnych zmian, w wyniku których obecnie jest to pojazd naprawdę inny od wersji z ubiegłego sezonu. Zmieniło się jego zawieszenie, wyważenie, hamulce i masa. Program udoskonaleń był obszerny i ambitny. Po jego zrealizowaniu czuję, że jesteśmy dobrze przygotowani. Oczywiście, zawsze pozostaje poczucie, że można było zrobić jeszcze więcej, ale jak na to, ile mieliśmy czasu, z pewnością zrobiliśmy dobrą robotę.

Teraz masz nie tylko nowy samochód, ale i występujesz w nowym dla siebie zespole, w X-raid.

Nowy samochód, nowy zespół, nowe twarze... tak, ale od samego początku czuję się z tym bardzo dobrze. Od pierwszego dnia testów wszystko ułożyło się prosto i naturalnie; rozumiemy się i pasujemy do siebie nawzajem. Oczywiście dotyczy to też pozostałych kierowców składu – moich kolegów, z którymi występowałem w poprzednich latach. Natomiast nowe auto oznacza dla mnie odpowiedzialność, o której będę pamiętał podczas jazdy. Na początku rajdu zamierzam zachować sporo ostrożności.

Jaka jest tajemnica sukcesu na Dakarze? Osiągni samochodu, podwozie, pilot, czy jeszcze coś innego?

Według mnie potrzebne jest połączenie kilku czynników, po trochu z każdej z tych rzeczy. Aby wygrać, na trasie musisz być szybki, ale szybkość nie może być osiągnięta kosztem bezawaryjności pojazdu. Nie sztuka prowadzić przez godzinę lub dwie, jeżeli później defekt techniczny wykluczy cię z dalszej jazdy. Niezbędna jest szybkość w połączeniu z niezawodnością. Kierowca musi mieć wsparcie ze strony dobrego pilota, a na mecie każdego etapu musi czekać kompetentny i skuteczny zespół. Ważne jest także odpowiednie nastawienie. Nie możesz pozwolić sobie na złość, frustrację, irytowanie się dlatego, że nie wszystko idzie tak, jak oczekiwałeś.

Przypuszczam, że jedną z największych tajemnic jest tutaj cierpliwość, o którą wcale nie zawsze łatwo wtedy, gdy jest najbardziej potrzebna.

Trasy Dakaru 2019 to w dużej mierze tereny piaszczyste. Czy to jest nawierzchnia, na której czujesz się pewnie?

Doświadczeń nabierałem w rajdach samochodowych, więc najpewniej czuję się na drogach. Z drugiej strony, w ubiegłorocznej edycji Dakaru zwyciężyłem. Mogę więc chyba powiedzieć, że osiągnąłem etap, na którym daję sobie radę w każdej sytuacji i nie muszę się zanadto przejmować tym, czy mam przed sobą odcinek drogowy, czy otwarte tereny piaszczyste z wydmami.

Skąd u ciebie to przejście do rajdów terenowych po wielu latach rywalizacji w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC?

Po sezonie 2004/2005 postanowiłem wycofać się ze startów w WRC. Później pomyślałem: czemu by nie spróbować swoich sił w tej nowej dla mnie dyscyplinie sportu motorowego? Nie wiedziałem, czy to mi się spodoba, teraz jednak śmiało mogę zapewnić, że lubię rajdy terenowe. Znajduję w tym wyzwanie, a życie pozbawione wyzwań nudzi mnie. Jedną z najwspanialszych rzeczy w Dakarze jest ciągła świadomość trudności, którym trzeba sprostać – mam na myśli i obciążenie fizyczne dla człowieka, i wytrzymałość samochodu. Dopóki sportowiec czuje się konkurencyjny i wie, że może walczyć o zwycięstwo, potrzebuje nowych wyzwań, pociągają go one. Dlaczego miałbym więc kończyć karierę kierowcy, skoro nadal dobrze się bawię? Ja wciąż odczuwam motywację, by wygrywać.

Gdybyś nie rywalizował w najstławniejszym na świecie rajdzie terenowym, to w jakiej innej dyscyplinie moglibyśmy cię oglądać?

Tak jak powiedziałem, podejmowanie wyzwań jest nieodłączną częścią mojego życia. Nie należę do ludzi, którzy budzą się rano, by spędzić dzień beczynnie. Tam, gdzie mieszkam, prowadzę interesy, a Dakar jest dla mnie drugą ważną rzeczą w obecnym życiu. W każdej sytuacji znalazłbym sobie jakieś zajęcie.

Masz wielu wielbicieli i fanów, którzy cieszą się, że nadal startujesz jako kierowca, ale czy twoje ciało nie zgłasza sprzeciwu, gdy forsujesz je tak intensywnie?

Cóż, co pewien czas coś mnie gdzieś boli, ale na tym polega po prostu pamięć ciała. To nie jest dla problem, który by mnie zatrzymał.





03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Lucas Cruz –
pilot w zespole X-raid MINI JCW Team.

Jakie były twoje pierwsze myśli, kiedy organizatorzy ujawnili tegoroczną trasę?

Dla mnie ta edycja Dakaru będzie nieco inna od poprzednich, zarówno pod względem strategii, jak i samych dróg. Różnice polegają na tym, że trasa jest krótsza niż było to w ostatnich latach, a 85% łącznego dystansu stanowić będzie jazda przez piaski i wydmy. Nie wiem, czy organizatorzy chcą w ten sposób sprawić, że rajd będzie szybki, czy przeciwnie, wolny – na moje oko raczej zanoszą się na dość wolną jazdę. Co do nawigacji... jeszcze trudno mi ocenić, czy będzie skomplikowana. W Peru jest wiele obszarów badań archeologicznych, więc nie we wszystkich regionach można było swobodnie wytyczyć trasę. Na razie naprawdę nie jest łatwo prognozować, czego powinniśmy się spodziewać.

Klimat w Peru może być trudny do zniesienia. Czy to powód do niepokoju?

W tej chwili nie. Teraz pogoda w Peru jest dobra, nie jest za gorąco. Trasa częściowo przebiega w pobliżu wybrzeża morskiego, więc w ciągu dnia temperatury powinny być całkiem znośne. Przeszkodą może być wilgotność powietrza na wydmach. Jeżeli samochód utknie i załoga będzie musiała go odkopywać, taka praca fizyczna może być naprawdę ciężka, bo w takich miejscach temperatura bywa znacznie, nawet o 10-20 stopni wyższa niż gdzie indziej. Takie sytuacje mogą być problemem.

Zawodnicy uważają Dakar za najtrudniejsze i najwspanialsze wyzwanie w świecie sportów motorowych. Czy pod taką opinią podpisują się także piloci?

Tak, ja tę opinię podzielam, bo tutaj wszystko jest bardziej skomplikowane. Na przykład, na odcinku specjalnym tradycyjnego rajdu na ogół jedzie się po prostu pustą drogą. Nawigowanie jest łatwiejsze; kierowca koncentruje wzrok na drodze, a pilot na notatkach, które dyktuje. Kiedy pokonuje się wydmy, wszystko to wygląda inaczej. Samochód raz po raz pnie się stromo do góry i zjeżdża po pochyłościach; słońce w środku dnia świeci wysoko i bardzo intensywnie. Kolory krajobrazu zlewają się w jedną oślepiającą jasność. Chwilami wszystko w otoczeniu wygląda tak samo; trudno jest rozróżnić się w ukształtowaniu terenu i zorientować, co się ma przed maską auta. Trzeba mocno wysilać oczy, by odróżnić podłoże płaskie od pofalowanego. Trudna jest także ocena odległości, bo na wydmach nie jedzie się przed siebie, tylko ciągle raz w górę, raz w dół. A tych wydm jest mnóstwo.

Na czym polega rola pilota na odcinku maratońskim, podczas którego załoga musi również samodzielnie serwisować swój samochód?

Pilot musi robić wszystko! Musi stale kontrolować stan kierowcy, bo taki odcinek jest długi, a każda chwila dekoncentracji może być niebezpieczna. W przerwie musi przygotować książkę drogową na następny dzień, zadbać o zaopatrzenie – na przykład o to, jakie napoje trzeba mieć na pokładzie – no i oczywiście popracować przy samochodzie. To niewdzięczna rola, bo kierowca przez część czasu udziela wywiadów dziennikarzom, rozmawia przez telefon, a pilot działa bez chwili przerwy. W samochodzie jest więcej niż jedna torba z narzędziami, aby obydwaj członkowie załogi mogli pracować przy nim jednocześnie, ale to pilot spędza przy robocie serwisowej więcej czasu. Dakarowy maraton to naprawdę długi, ciężki dzień – najpierw jazda, później przegląd auta i praca przy jego serwisie. Jeżeli trzeba coś naprawić, dochodzi dodatkowy stres, pośpiech i zmęczenie. Etap maratoński to dla pilota dwie ciężkie dniówki odpracowane niemal bez wytchnienia.

Czy samochód, który i dla ciebie i dla Carlosa jako kierowcy jest nowością, wpłynie na sposób i skuteczność waszej współpracy?

Nowy zespół i nowy samochód – oczywiście, to musi mieć jakiś wpływ. Poznanie samochodu nie stanowi dla nas problemu; elementy sterowania są takie same we wszystkich dakarowych autach. Natomiast jako członek nowego zespołu muszę poznać jego filozofię, zrozumieć strategię rozgrywania rajdu. Prowadzi nas Sven Quandt, człowiek o wielkim doświadczeniu. Tu liczy się nie tylko sama jazda z pragnieniem zwycięstwa, lecz również planowanie, które ma tę wygraną umożliwić. Jako zespół prywatny musimy gruntownie zaplanować całe zaplecze jazdy, odpowiednio rozłożyć posiadane zasoby. Na przykład, przy naszym samochodzie pracować będzie trzech techników. Gdybyśmy byli zespołem fabrycznym, osób przydzielonych do serwisu auta byłoby pewnie pięć.

W jaki sposób trenujesz, by przygotować się do wielogodzinnej nieustannej koncentracji na czytaniu książki drogowej i obsłudze urządzeń nawigacyjnych?

Najważniejszym czynnikiem dla kierowcy i pilota jest umysł. Podczas jazdy musimy wspólnie podejmować błyskawiczne decyzje i decyzje te muszą być prawidłowe. Łatwo sobie wyobrazić, jakie napięcie panuje w samochodzie na trasie odcinka specjalnego.



Jest takie ćwiczenie, dostępne jako program komputerowy, które polega na szybkim klikaniu w kolorowe światła w kolejności, w jakiej pojawiają się na ekranie. To jest dobry trening refleksu umysłu, a także oka, które musi szybko i z pełną koordynacją przemieszczać się pomiędzy książką drogową a wskazaniem urządzeń pokładowych. Warto też ćwiczyć poszerzenie szerokości pola widzenia bez poruszania głową – dzięki temu można zebrać więcej informacji wizualnych, zasadniczo patrząc tylko przed siebie. W sumie chodzi tutaj o wzrokowe panowanie nad dwiema różnymi sytuacjami; można to nawet porównać do pracy pilota myśliwca.

Jak zostałeś pilotem rajdowym?

Po prostu zacząłem od czasu do czasu startować na prawym fotelu. Wybrałem tę rolę i konsekwentnie jeździłem jako pilot; nigdy nie wystąpiłem jako kierowca. Moją pasją jest doskonalenie sprawności umysłu w tej roli: pragnę stale podnosić swoje kwalifikacje jako pilot. Do tego trzeba być stuprocentowym samoukiem, bo nie istnieje coś takiego jak szkoła pilotów rajdowych. Wiedząc, że nikt nie nauczy mnie krok po kroku tego, co powinienem umieć, zawsze starałem się gromadzić przydatne informacje i szlifować swoje metody działania jako pilot. Bardzo ważne jest skracanie czasu potrzebnego na konkretne czynności. Jeżeli zajmą mi one więcej czasu, nie wygramy. Szansa wygranej pojawi się, gdy będę w stanie zrobić to samo w czasie krótszym niż inni. Czas to podstawa, zwłaszcza na Dakarze. Nawet za linią mety: jeśli wieczorny prysznic zajmie mi mniej czasu, zostanie mi go więcej na przygotowanie się do jutrzejszego etapu. Uważam, że dobry pilot powinien nieustannie analizować wszystko, co ma do zrobienia, by lepiej gospodarować czasem. Powinien pamiętać, że nie jest kierowcą i nie jego sprawą jest udzielanie wywiadów telewizyjnych – on ma skupiać się na swoich zadaniach i wykonywać je jak najsprawniej.

Zespół X-raid MINI John Cooper Works
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Buggy

KIEROWCA: Carlos Sainz, 12/04/1962, Madryt/ESP



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 1. miejsce w Rajdzie Dakar	2002: 3. miejsce w WRC
2011: 3. miejsce w Rajdzie Dakar	2000: 3. miejsce w WRC
2010: 1. miejsce w Rajdzie Dakar	1999: 5. miejsce w WRC
1. miejsce w Silk Way Rally	1998: 2. miejsce w WRC
2009: 1. miejsce w Silk Way Rally	1997: 3. miejsce w WRC
1. miejsce w Rally dos Sertões	Wyścig Mistrzów, tytuł Mistrza Mistrzów
2008: 1. miejsce w Rajdzie Europy Środkowej	1996: 3. miejsce w WRC
2007: 9. miejsce w Rajdzie Dakar	1995: 2. miejsce w WRC
1. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych	1994: 2. miejsce w WRC
2006: 11. miejsce w Rajdzie Dakar	1992: 1. miejsce w WRC
2003: 3. miejsce w WRC	1991: 2. miejsce w WRC
	1990: 1. miejsce w WRC
	Mistrz Rajdowych Mistrzostw Azji i Pacyfiku
	1989: 8. miejsce w WRC
	1988: 11. miejsce w WRC
	Rajdowy Mistrz Hiszpanii
	1987: 35. miejsce w WRC
	Rajdowy Mistrz Hiszpanii

PILOT: Lucas Cruz, 26/12/1974, Barcelona/ESP



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 1. miejsce w Rajdzie Dakar	2009: 10. miejsce w Rajdzie Dakar
2014: 3. miejsce w Rajdzie Dakar	1. miejsce w Silk Way Rally
2011: 3. miejsce w Rajdzie Dakar	1. miejsce w Rally dos Sertões
1. miejsce w Silk Way Rally	2007: 13. miejsce w Rajdzie Dakar
2010: 1. miejsce w Rajdzie Dakar	2006: Rajd Dakar (samochód ciężarowy)
1. miejsce w Silk Way Rally	2001: Rajd Dakar

Zespół X-raid MINI John Cooper Works
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Buggy

KIEROWCA: Stéphane Peterhansel, 06/08/1965, Échenoz-la-Méline/FR **PILOT: David Castera, 18/11/1970, Bordeaux/FR**



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|---|
| 2018: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | 2003: 3. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2017: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2016: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 2002: 1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2015: 11. miejsce w Rajdzie Dakar | 2001: 12. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 1. miejsce w China Silk Road Rally | 2000: 2. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2013: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 1999: 7. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2012: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 1998: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2011: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | 1997: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | 1995: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2010: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | 1993: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2007: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 1992: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | 1991: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2006: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | |
| 2005: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | |
| 2004: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | |

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|--|--|
| 2018: 13. miejsce w Rajdzie Dakar | 1997: 3. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2017: 3. miejsce w Rajdzie Dakar | 2. miejsce w Gilles Lalay Classic (motocykl) |
| 1. miejsce w Silk Way Rally | 1996: 11. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2016: 7. miejsce w Rajdzie Dakar | 1994: 8. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 1. miejsce w Silk Way Rally | 1993: Junior World Champion of Enduro Teams (motocykl) |
| 2001: 1. miejsce w Gilles Lalay Classic (motocykl) | 1992: National Enduro Champion, Francja (motocykl) |
| 9. miejsce w Enduro du Touquet (motocykl) | |
| 2000: 10. miejsce w Enduro du Touquet (motocykl) | |
| 1999: 2. miejsce w Gilles Lalay Classic (motocykl) | |

Zespół X-raid MINI John Cooper Works
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Buggy

KIEROWCA: Cyril Despres, 24/01/1974, Nemours/FR



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|--|
| 2018: 31. miejsce w Rajdzie Dakar
3. miejsce w Rajdzie Maroka | 2009: 1. miejsce w Rajdzie Tunezji (motocykl) |
| 2017: 3. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Silk Way Rally | 1. miejsce w Pharaons Rally (motocykl) |
| 2016: 7. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Silk Way Rally | 2. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2015: 34. miejsce w Rajdzie Dakar
2. miejsce w China Silk Road Rally | 2007: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)
2. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2014: 4. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) | 2006: 1. miejsce w Rajdzie Brazylii (motocykl) 2005: |
| 2013: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)
2. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) | 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl) |
| 2012: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)
1. miejsce w Rajdzie Maroka (motocykl) | 1. miejsce w Rajdzie Tunezji (motocykl)
1. miejsce w Orient Rally (motocykl) |
| 2011: 1. miejsce w Rajdzie Brazylii (motocykl) | 2004: 1. miejsce w Rajdzie Tunezji (motocykl) 2003: |
| 2010: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)
1. miejsce w Rajdzie Maroka (motocykl) | 1. miejsce w Rajdzie Maroka (motocykl)
2. miejsce w Rajdzie Tunezji (motocykl) |
| | 2000: 1. miejsce w Rajdzie Brazylii |

PILOT: Jean-Paul Cottret, 19/06/1963, Gien/FR



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|---|
| 2018: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | 2006: 4. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2017: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 2005: 1. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2016: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 2004: 1. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2015: 11. miejsce w Rajdzie Dakar | 2003: 3. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2014: 2. miejsce w Rajdzie Dakar | 2002: 1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge |
| 2013: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 2000: 2. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2012: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | 1999: 7. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2011: 4. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | 1996: 20. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2010: 4. miejsce w Rajdzie Dakar | 1995: 14. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 2007: 1. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | 1994: 3. miejsce w Rajdzie Dakar |





04/ INFORMACJE.

Dakar 2019 – fakty i liczby

534

Łączna liczba uczestników startujących w rajdzie (kierowcy, piloci i motocykliści)

334

Liczba pojazdów zgłoszonych do startu w rajdzie Dakar 2019

167

motocykli i quadów

126

samochodów, włącznie z kategorią SxS

61

narodowości wśród rywalizujących zespołów

41

ciężarówek rajdowych

17

kobiet wśród zawodników, w tym dwie załogi kobiece

16

lat: wiek najmłodszego uczestnika w historii rajdu Dakar (był on mechanikiem na pokładzie jednej z ciężarówek)



BADANIE TECHNICZNE: Pojazdy startujące w rajdzie oraz serwisowe przechodzą badanie w celu sprawdzenia zgodności z obowiązującymi przepisami technicznymi.

BIWAK: Jest to obozowisko rozstawiane za metą każdego etapu, stanowiące tymczasową bazę dla wszystkich zawodników i ich zespołów, wraz z ich stanowiskami serwisowymi. Ponadto biwak obejmuje centrum medyczne, obszerny obóz cateringowy i zapewnia miejsce, w którym gromadzą się wszyscy członkowie zespołów uczestniczących w rajdzie. Jeden z biwaków, rozstawiony w połowie dwudniowego etapu maratońskiego, pozbawiony jest wszelkiego wsparcia z zewnątrz – tej nocy zawodnicy zdani są na własny ekwipunek, a pomoc otrzymać mogą tylko od siebie nawzajem.

CHECKPOINT czyli **PUNKT KONTROLI CZASU i PRZEJAZDU:** Na trasie każdego odcinka rozmieszczone są checkpointy, których uczestnikom rajdu nie wolno pominąć. Zawodnicy muszą zatrzymać się na każdym punkcie kontroli przejazdu i otrzymać stempel na karcie czasów, stanowiący dowód pokonania etapu właściwą trasą. Brak stempla traktowany jest jako ominięcie punktu kontrolnego czyli przewinienie karane doliczeniem dodatkowego czasu do wyniku.

DZIEŃ ODPOCZYNKU: Dzień w połowie trwania rajdu, w którym nie jest rozgrywany odcinek specjalny, a zawodnicy i pojazdy pozostają w obrębie biwaku. Zespoły wykorzystują czas wolny na przeprowadzenie prac serwisowych przy pojazdach.

ETAP: Etap jest to część trasy pokonywana jednego dnia, obejmująca odcinki dojazdowe od biwaku na start odcinka specjalnego, od jego mety do następnego biwaku oraz sam odcinek specjalny.

FESH FESH: Rodzaj bardzo drobnoziarnistego piasku saharyjskiego o konsystencji pyłu, w Argentynie nazywany „guadal”.

GPS: W rajdzie Dakar GPS stosowany jest jako system kontroli położenia i przejazdu pojazdów. Na odcinku specjalnym załogi prowadzą nawigację tylko przy użyciu książki drogowej. GPS służy do potwierdzania przejazdu przez kolejne punkty kontroli czasu i kontroli przejazdu oraz przybycia na metę odcinka.

INTERKOM: Wykorzystywany jest jako łączność głosowa pomiędzy pilotem i kierowcą w pojeździe czyli przede wszystkim do dyktowania wskazówek z książki drogowej.

IRITRACK: Satelitarny system oznaczania pozycji, dzięki któremu Komandor Rajdu jest w stanie kontrolować bieżącą pozycję i prędkość wszystkich zawodników. W razie konieczności zawodnicy mogą skontaktować się z Komandorem Rajdu przez telefon satelitarny będący częścią systemu.

KARTA CZASÓW: Dokument, w którym zapisywane są czasy startu i przekroczenia mety przez zawodnika. Ponadto na karcie czasów piloci zbierają wymagane stemple na checkpointach (punktach kontroli przejazdu).

KOMANDOR RAJDU: Odpowiada w przebiegu rajdu za klasyfikację sportową i kwestie bezpieczeństwa na trasie oraz rozpatruje skargi wnoszone przez uczestników.

KSIĄŻKA DROGOWA: W chwili dotarcia na biwak na mecie każdego odcinka zawodnicy otrzymują książkę drogową na następny dzień. Książka zawiera wszystkie ważne informacje nawigacyjne: odległości, oznaczone niebezpieczne miejsca, np. przeprawy w bród i inne wskazówki dotyczące kolejnego odcinka. Informacje kodowane są przy użyciu strzałek i symboli.

NEUTRALIZACJA: Czas, na jaki zawodnicy zostają w razie potrzeby zatrzymani przez Dyрекcję rajdu lub Sekcji, następnie odliczany od wyniku i klasyfikacji danego etapu.

ODCINEK DOJAZDOWY: Trasa prowadząca uczestników od startu etapu na start odcinka specjalnego oraz od mety odcinka do biwaku. Odcinek dojazdowy bywa długi i musi zostać pokonany w określonym czasie.

ODCINEK SPECJALNY: Część trasy etapu, którą uczestnicy rajdu pokonują na czas. Wynik czasowy liczony od startu do mety odcinka specjalnego wykorzystywany jest do ustalania pozycji uczestnika w klasyfikacji generalnej rajdu.

ODPRAWA: Podczas trwania rajdu organizatorzy odbywają co wieczór odprawę z zawodnikami. Tematem odprawy są wydarzenia i sytuacje sporne dotyczące zakończonego etapu oraz wskazówki na etap mający się odbyć nazajutrz.

PARC FERMÉ czyli park zamknięty: Wyznaczony obszar, na którym pojazdy uczestniczące w rajdzie muszą pozostawać przez wyznaczony czas w trakcie trwania rajdu. W parku zamkniętym nie wolno dokonywać przy pojazdach żadnych czynności serwisowych – napraw, a nawet tankowania i zmiany kół; dozwolone jest tylko przykrycie ich przezroczystą folią ochronną.

PUNKT GPS – Way Point (WPT): Way Point jest to punkt geograficzny oznaczony współrzędnymi długości i szerokości geograficznej. Wyróżnia się pięć rodzajów Way Pointów: WPV czyli Visible Way Point jest punktem widocznym dla załóg, WPM czyli Hidden Way Point jest to punkt ukryty (na który system GPS naprowadza zawodnika dopiero w chwili, gdy jego pojazd znajdzie się w promieniu 800 m od punktu; warunkiem zaliczenia przejazdu przez punkt jest minięcie go w odległości nie większej niż 200 m), WPE czyli Eclipsed Way Point: punkt zasłonięty, stanowiący początek sekcji wydzielonych na trasie. Warunkiem zaliczenia przejazdu przez WPE jest minięcie go w odległości nie większej niż 200 m, a jeżeli punktem WPE jest DZ lub FZ czyli początek lub koniec strefy ograniczenia prędkości, odległość ta wynosi 90 m), WPS czyli Safety Way Point jest to punkt wytyczony ze względu na bezpieczeństwo zawodników (GPS naprowadza ich od chwili, gdy pojazd znajdzie się w promieniu 800 m od punktu; warunkiem zaliczenia przejazdu jest minięcie punktu w odległości nie większej niż 90 m), WPC – Control Way Point jest to punkt kontroli przejazdu oznaczony w książce drogowej, którego przejechanie wraz z pobraniem stempla w karcie czasów jest warunkiem zaliczenia danego etapu.

SENTINEL: Jest to dźwiękowy i wizualny system ostrzegania, informujący kierowcę o tym, że z tyłu zbliża się do niego pojazd jadący szybciej. Kierowca zawiadomiony o obecności szybszego konkurenta winien ułatwić mu bezpieczne wyprzedzenie.

STREFA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI: Strefa na trasie rajdu, w ramach której uczestnicy zobowiązani są do przestrzegania określonego ograniczenia prędkości (do 30, 50 lub 90 km/h). Strefy te zostały wprowadzone dla bezpieczeństwa kibiców przy trasie lub ze względu na szczególny charakter terenu, przez jaki przechodzi trasa.

SZYBKĄ POMOC: Ponieważ na trasie odcinka specjalnego pomoc dozwolona jest tylko ze strony innych zawodników, niektóre zespoły zgłaszają na start specjalną załogę w charakterze „Szybkiej Pomocy”. Najczęściej jest to duży samochód uczestniczący w rajdzie w kategorii ciężarówek, wyposażony w części zamienne i narzędzia. Jego załoga pokonuje trasę po to, by w razie awarii lub wypadku zawodników swojego zespołu startujących autami lub motocyklami móc szybko dotrzeć do nich i udzielić im pomocy technicznej.

TRASA SERWISOWA: Wszystkie pojazdy serwisowe przemieszczają się pomiędzy biwakami kolejnych etapów trasami serwisowymi wytyczonymi przez organizatora rajdu. Z dróg tych mogą również korzystać samochody prasowe, natomiast uczestnicy rajdu nie mają prawa wjazdu na trasy serwisowe.

TRIPMASTER: Elektroniczne urządzenie pomiarowe używane przez pilotów. Mierzy ono łączny pokonany dystans oraz dystanse częściowe odcinków (na przykład, pomiędzy dwoma punktami oznaczonymi w książce drogowej). Pilot może korygować wskazania tripmastera.

X-RAID: Partner organizacji MINI Motorsport mający siedzibę w Treburze (Hesja) w Niemczech. Zwycięzca edycji 2012, 2013, 2014 i 2015 Rajdu Dakar, w których wystawiał samochody MINI ALL4 Racing. Uczestniczy też w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych, w którym triumfował 11 razy. Dyrektorem X-Raid jest Sven Quandt.





05/ KONTAKT DLA MEDIÓW.

Katarzyna Gospodarek
Corporate Communications Manager
Tel.: +48 728 873 932, e-mail:
katarzyna.gospodarek@bmw.pl

Witryna medialna
www.press.bmwgroup.com/poland

MINI Motorsport w internecie.
Facebook
www.facebook.com/bmwgroupsports

Zdjęcia zabytkowych modeli:
Archiwum BMW Group.
www.bmwgroup-classic.com/