



PRZEWODNIK MEDIALNY MINI JOHN COOPER WORKS RALLY 2019 DAKAR

SPIS TREŚCI.

01/ HISTORIA MINI W MOTORSPORCIE

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

03/ ZESPÓŁ

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

NA PYTANIA ODPOWIADA YAZEED AL-RAJHI.

NA PYTANIA ODPOWIADA JAKUB „KUBA” PRZYGOŃSKI.

NA PYTANIA ODPOWIADA JOAN „NANI” ROMA.

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.

2012-2015

MINI ALL4 Racing



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.

2017-2019

MINI JCW Rally



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 2018 Rand Dakar ukończyły roku trzy MINI JCW Rally, a do końca sezonu rajdowego 2018 Kuba Przygoński zdobył Puchar Świata w FIA w rajdach terenowych.

A to jeszcze nie koniec...





02/ MINI JOHN COOPER WORKS RALLY Z BLISKA.



W ramach przygotowań do Dakaru 2019 partner MINI Motorsport, firma X-raid, kontynuowała prace rozwojowe nad MINI John Cooper Works Rally, wykorzystując jako pole testowe sezon rajdów terenowych 2018.

Rama z rur stalowych nie została poddana żadnym poważniejszym zmianom, a wszelkie drobne modyfikacje wynikają ze zmian innych komponentów, na przykład ustawienia zawieszenia. Rama ma sprawdzoną i przetestowaną konstrukcję, która sprawdziła się we wszystkich rajdach terenowych. Czy to na zamrzniętych odcinkach leśnych, suchych pustyniach, czy na etapach drogowych, rama zapewnia doskonałe prowadzenie i świetną reakcję na polecenia kierowcy. Oczywiście nie każdy rajd w sezonie prowadzi przez podobny teren, więc zawieszenie może być w razie potrzeby dostosowane do warunków i potrzeb kierowcy.

Największą nowością w MINI JCW Rally jest sześciocylindrowy silnik wysokoprężny, który stanowi trzon rajdówek MINI od czasu, gdy w roku 2011 firma X-raid po raz pierwszy podeszła do budowy samochodu rajdowego MINI cross country. Efektem tego było kultowe MINI ALL4 Racing: symbol niezawodności, który umożliwił cztery zwycięstwa w Dakarze (2012-2015) z rzędu oraz zdobycie czterech mistrzostw w Pucharze Świata FIA.

Aktualny sześciocylindrowy silnik to niemal taka sama jednostka BMW Group jak w Dakarze 2018, ale z zupełnie nowym systemem turbodoładowania. Poprzednie MINI JCW Rally 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 dołot powietrza i elektryczne nastawniki turbodoładowania. MINI JCW Rally ma teraz silniki elektryczne napędzające dwa wentylatory chłodzące w miejsce wentylatorów napędzanych sprzęgłem wiskotycznym – nowe wentylatory wzięto bezpośrednio z MINI John Cooper Works Buggy z 2018 r., ponieważ okazały się niezawodne w warunkach rajdowych.

Kolejna istotna zmiana to zwężka dołotu 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. Albo jak powiedział Sven Quandt z X-raid: „W Dakarze w ubiegłym roku brakowało nam mocy i prędkości maksymalnej, ale w tym roku powinniśmy być na równi z autami z silnikami benzynowymi”.



MINI John Cooper Works Rally

Silnik

Typ: pojedyncze turbodoładowanie, sześciocylindrowy silnik rzędowy BMW Group z suchą miską olejową
Pojemność: 2993 cm³
Paliwo: olej napędowy
Skrzynia biegów: sześciobiegowa sekwencyjna Sadev
Sprzęgło: AP Racing
Mechanizm różnicowy: Xtrac
Przenoszenie napędu: ALL4 (4x4)

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 AP Racing (320 mm x 32 mm), zaciski sześciotłoczkowe
Tył: tarcze AP Racing (320 mm x 32 mm), chłodzone cieczą zaciski sześciotłoczkowe

Wymiary

Długość: 4350 mm
Szerokość: 1999 mm
Wysokość: 2000 mm
Rozstaw osi: 2900 mm
Rozstaw kół: 1736 mm
Masa (na pusto): 1850 kg
Pojemność zbiornika paliwa: (ok.) 365 l
Opony: BF Goodrich 245/80 R16

SPECYFIKACJA KAROSERII

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

Szczegóły

- Trzyczęściowy kokpit z włókna węglowego.
- Fotele sportowe Recaro z sześciopunktowymi pasami bezpieczeństwa.
- System HANS (Head and Neck Support).
- Trzy koła zapasowe pod kabiną.



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.

Samochody MINI do rajdów terenowych osiągały w ostatnich latach wielkie sukcesy. MINI John Cooper Works Rally jest kontynuacją tej dobrej passy. Co sprawia, że to auto jest tak skuteczne w swojej dyscyplinie i zarazem cieszy się tak dużą sympatią kierowców?

W pierwszym rzędzie decyduje o tym jego niezawodność. Można z nim zrobić niemal wszystko i dopóki auto nie wywróci się na dach, będzie w stanie pojechać dalej. Wiadomo, że kiedy samochód nawala, znikają szanse na zwycięstwo, a zatem ponad wszystko liczy się wytrzymałość, bezawaryjność, niezawodność. A także użycie części wyczynowych z najwyższej półki.

Co jest kluczem do zapewnienia niezawodności w pojeździe o tak wysokich osiągnięciach?

Regularna wymiana części. Po pierwsze, komponenty muszą być dobrze zaprojektowane. Po drugie, trzeba dokładnie określić, jak długo która część ma wytrzymać – a potem przestrzegać planu serwisowego. Wszystkie elementy ruchome są wymieniane po pewnym przebiegu lub czasie. W warunkach Dakaru niektóre komponenty wymieniamy jeszcze przed osiągnięciem limitu – dla większego marginesu bezpieczeństwa. Wszystko to wynika z naszego doświadczenia i bieżących wniosków z tego, co dzieje się w ciągu sezonu.

Podobno trasa Dakaru 2019 ma przebiegać w 70% przez tereny piaszczyste i pustynie. Czy MINI JCW Rally ze swoim napędem na cztery koła będzie miało przewagę w takich warunkach?

MINI JCW Rally ma przewagę w terenie trudnym technicznie, takim jak trasy o charakterze rajdowym, natomiast na podłożu piaszczystym sprawa jest bardziej złożona. Jest w tym nieco hazardu, bo auta typu buggy, z napędem na tylne koła, są na ogół szybsze na piasku, ale z kolei jeżeli buggy się zakopie, jego załoga ma duży problem. W aucie z napędem 4x4 łatwiej jest uniknąć zakopania się, a jeśli to już nastąpi, to łatwiej wydobyć się z pułapki.

Czyli na pustyni buggies są szybsze, ale niezależnie od typu terenu wykorzystanie ich do maksimum wymaga bardzo kompetentnego kierowcy. Z kolei samochody z napędem na cztery koła są nieco łatwiejsze w prowadzeniu i ten czynnik może okazać się decydujący w rajdzie tak trudnym jak Dakar.

W skrócie, jak wygląda wsparcie techniczne – ile części zamiennych zabiera się na Dakar dla każdego MINI JCW Rally?

Na każde auto na starcie przypada jedna ciężarówka z częściami zamiennymi. Znajduje się w niej 40 kompletnych kół czyli felg z oponami oraz różne części – hamulce, zawieszenia i inne podstawowe komponenty. Do tego dochodzi jedna naczepa z elementami karoserii: tam z kolei mamy zapasowe maski, błotniki itd.

Wśród różnych imprez w sportach motorowych Dakar uchodzi za najcięższą dla pojazdów i dla załóg. Co jest w tym rajdzie terenowym tak szczególnego, że tylu mężczyzn i kobiet co roku wraca tu, by stanąć na starcie?

Niewątpliwie działa to jak uzależniający lek, tyle tylko, że wydawany bez recepty. Jest to oczywiście wielkie wyzwanie, pociągające ludzi, którzy potrzebują się sprawdzać, czuć się konkurencyjni. Rzeczywiście, w całym świecie sportów motorowych nie ma czegoś porównywalnego. No i jeszcze fakt, że tutaj do sukcesu nie wystarczy budżet. Bez względu na to, ile masz pieniędzy, nie dają one gwarancji zwycięstwa: Owszem, ułatwiają rywalizację, ale zawsze potrzeba czegoś więcej – po prostu szczęścia.

Czy słuszne jest powiedzenie, że każda załoga, która dojeżdża w Dakarze do mety, może się uważać za zwycięską?

Z pewnością tak! Pod tym względem Dakar jest jak igrzyska olimpijskie. Wszystkim, którzy stają na starcie po raz pierwszy, a nawet drugi lub trzeci, powtarzam: pamiętajcie, to jest jak olimpiada: dotarcie do mety możecie traktować jako swoje wielkie osiągnięcie. Pomyślcie tylko, ilu innych zostało gdzieś na trasie.

Jak zespół X-raid i załogi MINI będą świętować, jeżeli wygrają Dakar 2019?

Jestem nieco przesądny, więc teraz, przed startem, wolabym nie odpowiadać na to pytanie. Ale do czegoś się przyznam: mamy już cztery zwycięskie trofea z poprzednich Dakarów – stoją one w specjalnych niszach na ścianie w naszym biurze. Ktoś z naszego zespołu przygotował kolejną taką niszę i to mnie naprawdę zezłościło. Na szczęście mamy inną nagrodę, którą możemy tam umieścić... A mówiąc poważnie, nie dzielimy skóry na żywym niedźwiedziu.





03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Yazeed Al-Rajhi.

Edycja 2019 Dakaru w całości odbędzie się na terenie Peru, prawdopodobnie w 70% w krajobrazie pustynnym. Na jakie największe trudności możecie natrafić w takich warunkach?

W sybkim piasku zawsze istnieje ryzyko ugrzęźnięcia, a to może spowodować poważne straty czasowe. Ale również nawigacja na otwartych terenach pustynnych bywa bardzo skomplikowana. Przejeżdżając przez wydmy, trzeba utrzymywać odpowiednią prędkość – nie ryzykować nadmierne, ale jechać dość szybko, by je pokonać.

Jak sądzisz, na jakich trasach napęd 4x4, jakim dysponuje MINI John Cooper Works Rally, będzie zapewniał przewagę?

Zazwyczaj samochód napędzany na cztery koła jest skuteczniejszy na odcinkach o profilu technicznym, ale w tej edycji Dakaru takich dróg będzie niewiele. Jednak MINI John Cooper Works Rally z napędem 4x4 może mieć przewagę także na miękkim piasku – w tym sensie, że łatwiej będzie uniknąć w nim zakopania się.

Jak utrzymujesz koncentrację jadąc przez pustynię, gdzie każdy kolejny kilometr piaskowego bezdroża wygląda tak samo?

Zawsze staram się podzielić sobie w głowie trasę odcinka specjalnego na pewne sekcje. Dzięki temu lepiej ją czuję i kiedy jazda staje się rzeczywiście nużąca, mam stałą motywację, by dotrzeć do następnej sekcji.

Pierwszy odcinek maratoński odbędzie się przed najdłuższym etapem na trasie. Załogi będą przez długi czas i na długim dystansie pozbawione pomocy z zewnątrz. Czy taka sytuacja sprawia, że jakoś modyfikujesz sposób jazdy?

Tak. Na odcinkach maratońskich zawsze dbam o taką technikę jazdy, która bardziej oszczędza samochód. Wiem jednak, że nasze MINI JCW Rally są nadzwyczaj wytrzymałe. Zresztą, tereny pustynne i jazda po piasku nie są największym obciążeniem dla części mechanicznych auta.





Na co czekasz najbardziej, kiedy jedziesz wziąć udział w Dakarze?

Najbardziej lubię poczucie wyzwania, rywalizacji z najlepszymi kierowcami na świecie, a czasami także ze sobą samym. Ale zachowanie ciągłej koncentracji i motywacji na tak długim dystansie naprawdę nie jest łatwe.

Startujesz w Dakarze, w Rajdzie Jedwabny Szlak i w niektórych rundach Pucharu Świata FIA w rajdach terenowych. Czy oprócz tego występujesz w innych dyscyplinach sportów motorowych?

Czasami uczestniczę też w wybranych rundach Rajdowych Mistrzostw Świata, czyli w WRC.

Czy sport samochodowy był zawsze twoim głównym zajęciem, czy też masz jakiś inny zawód lub biznes?

Biznes jest dla mnie bardzo ważną dziedziną życia zawodowego, a sport samochodowy daje mi odpowiednią równowagę, pozwala mi podzielić mój czas i zainteresowania.

Jakie ćwiczenia wykonujesz, by utrzymać dobrą kondycję fizyczną?

Robię ćwiczenia typu tlenowego na siłowni – na rowerze i na orbitreku.

Jak odpoczywasz w przerwach od wyczynowego sportu?

Spędzam czas z rodziną i znajomymi i jest to dla mnie bardzo ważne. Kiedy tylko mam czas, umawiam się z kimś na kolację lub na wspólny wyjazd.



03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Jakub „Kuba” Przygoński.

Zwyciężyłeś w Pucharze Świata FIA 2018 w rajdach terenowych. Gratulacje! Jak się czujesz przed Dakarem?

Dziękuję! Ja i mój pilot Tom Colsoul mamy za sobą doskonały sezon. Jeździliśmy w każdym możliwym terenie, od śniegu przez nawierzchnie trawiaste po piasek. Na zakończenie był rajd Maroka i jego trasy na pustyni. Czujemy się naprawdę przygotowani do Dakaru 2019; gotowi do walki.

Dakar to poważne wyzwanie dla ludzi i maszyn. Co powoduje, że rok w rok wracasz i startujesz w kolejnych edycjach?

To jest wyzwanie dla wszystkiego i wszystkich! Dla kierowców, mechaników, dla całego zespołu i oczywiście dla naszego samochodu. Ścigam się już od 21 lat i właśnie to przygotowało mnie i nauczyło, by nigdy się nie poddawać.

Co sprawia, że MINI JCW Rally jest tak znakomitą maszyną do rajdów terenowych?

W sezonie 2018 przejechaliśmy tym autem 12 tys. km samych odcinków specjalnych bez żadnych defektów mechanicznych. W tej dyscyplinie sportu najważniejsze jest dysponowanie pojazdem szybkim i niezawodnym – tylko pod tym warunkiem można wygrywać.

Czy twój pilot Tom Colsoul miał jakiś wpływ na ciebie lub twój styl jazdy?

Dobrze nam się współpracuje i na pewno pomaga nam to jeździć szybko. Dzięki temu, że mamy wspólne opinie i obserwacje, również nasz zespół może łatwiej podejmować trafne decyzje. Oczywiście że Tom pomaga mi osiągnąć dobre tempo, ale i ja czasami pomagam mu w sprawach nawigacji.

Czy kiedykolwiek myślałeś o wystąpieniu w roli pilota?

Może w przyszłości spróbuję, jak to jest. To może być ciekawym doświadczeniem.

Czy zanim zacząłeś startować, miałeś jakiegoś idola wśród kierowców lub motocyklistów w rajdach terenowych?

Zaczynałem jako motocyklista i w okresie, gdy ścigałem się na dwóch kołach, moim guru był Marc Coma.

Czy wcześniejsza kariera motocyklowa pomogła ci jako kierowcy w osiągnięciu dzisiejszego poziomu?

Wyczynowa jazda na motocyklu pomaga we wszystkim, co napotyka się na trasie Dakaru i ogólnie w rajdach terenowych. Jednak bez wątpienia ściganie się na motocyklu w Dakarze jest o wiele bardziej obciążające dla ciała niż jazda samochodem.

Przez pewien czas byłeś rekordzistą Guinnessa za największą prędkość osiągniętą w drifcie. Było to 217,973 km/h, jednak dziś nowy rekord wynosi już 304,97 km/h. Czy planujesz może odzyskanie rekordu?

Nawet w tym roku brałem udział w zawodach driftowych; jestem Mistrzem Polski w drifcie. Próby bicia rekordu są zawsze czymś w rodzaju relaksu, ale teraz trzeba by już pojechać naprawdę szybko! Żeby pobić aktualny rekord, musiałbym chyba rozpedzić się do 400 km/h i wprowadzić auto w drift...

Gdybyś nie był zawodnikiem startującym w rajdach terenowych, czym zajmowałbyś się w życiu?

Na pewno jakąś inną dyscypliną sportu, ale trudno powiedzieć, jaką.



03/ ZESPÓŁ.

Na pytania odpowiada Joan „Nani” Roma.

Po raz pierwszy wygrałeś Dakar w roku 2004, na motocyklu. Później, w roku 2014 za kierownicą MINI. Co skłoniło cię do przesiadki z dwóch na cztery koła?

Od młodych lat uwielbiałem różne rodzaje sportu motorowego; początkowo samochody bardziej niż motocykle. Tam, gdzie się wychowywałem, często odbywały się rajdy. Zawsze kręciłem się przy zespołach – i podczas treningów i prawdziwych startów. Już wtedy postanowiłem, że zostanę kierowcą rajdowym. W wieku 17 lat na co dzień uprawiałem piłkę nożną, ale w głębi ducha pragnąłem brać udział w rajdach. W tym okresie nie było mnie stać na samochód, mogłem natomiast pozwolić sobie na motocykl i stąd moja wcześniejsza kariera na dwóch kołach. Później, kiedy przesiadłem się na samochody, zrozumiałem, że doświadczenia motocyklisty bardzo mi się przydają jako kierowcy.

Czy motocykle nadal są ważną częścią twojego życia?

Tak. Nadal jeżdżę i startuję w zawodach motocrossowych, chociaż ostatnio bardziej zajmuję się przygotowaniem do tego mojego syna, który ma 10 lat i już bierze udział w imprezach motocrossowych. Tak, tak, jestem motocrossowym tatą... A więc motocykle są wciąż częścią życia i to nie tylko mojego, lecz całej rodziny. Czas, jaki spędzam z synem na motorach, sprawia mi wielką radość.

Jakie cechy sprawiają, że MINI John Cooper Works Rally jest tak dobrym samochodem do rajdów terenowych?

Jest to auto bardzo przyjemnie w prowadzeniu. Zespół pracuje przy jego rozwijaniu już od wielu lat, dzięki czemu jest to samochód dojrzały, ma dobry silnik. Do rajdów terenowych potrzebne jest auto wytrzymałe, nie psujące się, odporne na uszkodzenia. Mamy szczęście, że nasz zespół skonstruował samochody łączące niezawodność z wysokimi osiągnięciami – i że sam zespół składa się z ludzi pełnych motywacji, by wygrywać.

Co oznacza dla ciebie bycie członkiem zespołu MINI?

Wiele rzeczy. Mam satysfakcję, że współtworzę historię marki MINI. Marki, która zapisała piękną kartę w rajdach samochodowych w latach 60. i 70., a ostatnio znowu wzbogaca kronikę swoich sukcesów. Dla nas, ludzi związanych z MINI, jest to więcej niż tylko marka. To także produkt z tradycjami, z historią, uwielbiany przez wielu ludzi za to, czym był wtedy i czym jest obecnie. To świetne samochody, a w świecie wyczynu, wzbogacone o napęd na cztery koła, są to pojazdy skuteczne i zdolne dalej wygrywać.

Kogo z pozostałych kierowców MINI JCW Rally uważasz za swojego głównego rywala w Dakarze?

Największym konkurentem i zarazem największym zagrożeniem dla mnie jest ta sama osoba: ja sam! Tak, mówię poważnie. Kiedy koncentruję się na drodze, a pomimo tego popełniam błąd, parę mocnych przekleństw pod własnym adresem pomaga mi stać się lepszym kierowcą.

W tym roku mamy bardzo silny skład, pełen szybkich kierowców. Nie zapominam o tym ani na chwilę. Im lepsi kierowcy wśród partnerów z zespołu, tym większa presja – a presja sprawia, że czuję się tym bardziej konkurencyjny.

Częścią przygotowań jest oczywiście trening fizyczny, ale w jaki sposób przygotowujesz do Dakaru psychikę i umysł?

W tym sezonie osiągałem dobre wyniki, w tym zwycięstwa w Pucharze Świata FIA, a sukcesy zawsze dobrze wpływają na zaufanie do siebie. Ufam sobie jako kierowcy, ufam też swojemu pilotowi i wiem, że potrafimy dobrze podejść do wyzwania, jakim jest Dakar. Dlatego czuję się przygotowany.

Mówi się, że starty w Dakarze zmieniają człowieka. Zgadzasz się z tym?

Oczywiście! Dakar jest od wielu lat częścią mojego życia. Mam za sobą udział w 24 edycjach tego rajdu, a to już więcej niż połowa mojego wieku. Tak naprawdę zmienił mnie dawny Dakar, ten odbywający się w Afryce. Ludzie na tym kontynencie żyją inaczej niż my. Najsilniejszym przeżyciem była dla mnie edycja 1996 Dakaru – piąta, w jakiej brałem udział. My, Europejczycy, przywykliśmy do tego, że tak wiele rzeczy jest dla nas wartościowe i przywiązuje nas do życia. Tymczasem w Afryce wszystko to wygląda zupełnie inaczej.

Dopiero, gdy człowiek widzi to na własne oczy, zmienia perspektywę i uświadamia sobie, jak bardzo jesteśmy uprzywilejowani. A przecież nie tylko Afryka może zmienić sposób patrzenia na świat. Jako sportowcy oglądamy wiele krajów i widzimy, że tryb życia ich mieszkańców niewiele się różni od tego, co mamy w Afryce. Wpływ tych doświadczeń na psychikę jest zawsze jednakowy: sprawiają one, że zaczyna się naprawdę cenić to, co otrzymało się od życia.

Jak opisałbyś Dakar?

Dla mnie jest on wielką przygodą – był nią zawsze i zawsze nią pozostanie. Z tym że obecnie jest w tym znacznie ostrzejsza rywalizacja. Najtrafniej chyba będzie opisać Dakar następująco: jest to walka zawodników na długim dystansie, w terenie należącym do najpiękniejszych, lecz zarazem najcięższych, jakie można znaleźć. Rajd jest niezwykle obciążający dla pojazdów i ogromnie wyczerpujący fizycznie dla uczestników. Sprowadza się do bezlitosnego sprawdzianu wytrzymałości – maszyn, ciał, umysłów i odporności psychicznej tych, którzy biorą w nim udział.

Gdyby twój pilot Alex Haro mógł w tobie zmienić jedną rzecz, to co by to było?

[Ha-ha-ha...] O to lepiej będzie zapytać Alexa...

Zespół ORLEN X-raid
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Rally

KIEROWCA: Jakub „Kuba” Przygoński, 24/03/1985, Warszawa/POL

PILOT: Tom Colsoul, 20/04/1976, Tienen/BEL



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|--|---|
| 2018: 5. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Pucharze Świata
FIA w rajdach terenowych | 2011: 2. miejsce
w Mistrzostwach Świata
FIM w rajdach terenowych
(motocykle do 450 cm ³) |
| 2017: 7. miejsce w Rajdzie Dakar
2. miejsce w Pucharze Świata
FIA w rajdach terenowych | 2010: 8. miejsce w Rajdzie
Dakar (motocykl)
2. miejsce
w Mistrzostwach Świata
FIM w rajdach terenowych
(motocykle do 450 cm ³)
Polish Drift Champion |
| 2016: 15. miejsce w Rajdzie Dakar
5. miejsce w Rajdzie Maroka
4. miejsce w Baja Poland
5. miejsce w Abu Dhabi Desert
Challenge | 2009: 11. miejsce w Rajdzie
Dakar (motocykl –
najlepszy debiutant)
2. miejsce
w Mistrzostwach Świata
FIM w rajdach terenowych
(motocykle do 450 cm ³) |
| 2015: 18. miejsce w Rajdzie Dakar
(motocykl)
7. miejsce w Baja Poland
1. miejsce w King of Europe Drifting | 2008: 2. miejsce
w Mistrzostwach Świata
FIM w rajdach terenowych
(motocykle do 450 cm ³) |
| 2014: 6. miejsce w Rajdzie Dakar
(motocykl) | |
| 2013: 11. miejsce w Rajdzie Dakar
(motocykl)
Światowy rekord Guinnessa –
prędkość maksymalna w drifcie
(217,97 km/h) | |
| 2012: 3. miejsce w Mistrzostwach
Świata FIM w rajdach
terenowych (motocykle do 450
cm ³) | |

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|--|
| 2018: 5. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Pucharze
Świata FIA w rajdach
terenowych | 2013: 4. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy)
1. miejsce w Baja 300
Germany (samochód
ciężarowy) |
| 2017: 7. miejsce w Rajdzie Dakar
2. miejsce w Pucharze
Świata FIA w rajdach
terenowych | 2012: 1. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy)
1. miejsce w Rajdzie Maroka
Oilibya (samochód
ciężarowy) |
| 2016: 4. miejsce w Baja Poland
5. miejsce w Baja Aragon
5. miejsce w Italian Baja
7. miejsce w Qatar Sealine
Cross Country Rally
5. miejsce w Abu Dhabi
Desert Challenge
5. miejsce w Rajdzie Maroka | 2011: 2. miejsce w Rajdzie
Maroka Oilibya (samochód
ciężarowy) |
| 2015: 7. miejsce w Rajdzie Dakar
9. miejsce w Rajdzie Maroka
Oilibya
3. miejsce w Baja Poland
2. miejsce w Hungarian Baja | 2009: 3. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy)
2. miejsce w Silk Way Rally
(samochód ciężarowy) |
| 2014: 2. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy) | 2005: 5. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy)
2004: 3. miejsce w Rajdzie Dakar
(samochód ciężarowy) |

Zespół X-raid MINI JCW Rally
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Rally

KIEROWCA: Orlando „Orly” Terranova, 11/10/1979, Mendoza/ARG



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|--|
| 2018: 20. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Desafío Inca | 2. miejsce w Baja Aragon
2. miejsce w Desafío Ruta 40 |
| 2017: 6. miejsce w Rajdzie Dakar
9. miejsce w Rajdzie Maroka
OiLibya
1. miejsce w Desafío Ruta – Norte
2. miejsce w Baja Aragon | 2012: 1. miejsce w Desafío Litoral (seria Dakar)
1. miejsce w Ruta 40, Argentyna
2010: 9. miejsce w Rajdzie Dakar
2009: 1. miejsce w Rajdzie Tunezji
OiLibya
2007: 2. miejsce w Patagonia
Atacama (produkcyjne samochody ciężarowe)
2006: 4. miejsce w Pharaons Rally
2003: 2. miejsce w International Six
Days of Enduro (motocykl)
2001: 2. miejsce w International Six
Days of Enduro (motocykl)
3. miejsce w Enduro
Championship Mendoza (motocykl)
1999: 1. miejsce w Enduro
Championship Mendoza (motocykl) |
| 2016: 12. miejsce w Rajdzie Dakar
4. miejsce w Rajdzie Maroka
5. miejsce w Baja Aragon | |
| 2015: 18. miejsce w Rajdzie Dakar
2. miejsce w Baja Aragon
1. miejsce w Desafío Ruta 40
6. miejsce w Abu Dhabi
Desert Challenge | |
| 2014: 5. miejsce w Rajdzie Dakar
2. miejsce w Rajdzie Maroka
OiLibya
3. miejsce w Hungarian Baja
2. miejsce w Baja Aragon | |
| 2013: 5. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Rajdzie Maroka
OiLibya | |

PILOT: Bernardo „Ronnie” Graue, 12/05/1969, Mendoza/ARG



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|--|
| 2018: 20. miejsce w Rajdzie
Dakar
1. miejsce w Desafío Inca
2017: 9. miejsce w Rajdzie
Maroka
1. miejsce w Desafío Ruta
40
2016: 12. miejsce w Rajdzie
Dakar
2015: 18. miejsce w Rajdzie
Dakar
2. miejsce w Baja Aragon
1. miejsce w Desafío Ruta
40
6. miejsce w Abu Dhabi
Desert Challenge
2014: 22. miejsce w Rajdzie
Dakar
2. miejsce w Rajdzie
Maroka OiLibya
3. miejsce w Hungarian
Baja | 2013: 10. miejsce w Rajdzie Dakar
2012: 6. miejsce w Rajdzie Dakar
2010: 9. miejsce w Rajdzie Dakar
(quad)
2005: 1. miejsce w Baja España
Aragón
2004: 1. miejsce w Clermont-
Ferrand-Dakar Rally
2003: 1. miejsce w Rajdzie Egiptu
1. miejsce w Rajdzie Sardynii |
|---|--|

Zespół X-raid MINI JCW Rally
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Rally

KIEROWCA: Joan „Nani” Roma, 17/02/1972, Folgueroles/ESP **PILOT: Alex Haro, 14/03/1980, Barcelona/ESP**



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 1. miejsce w Baja Portalegre 500	2013: 4. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Turkmen Desert Race	2012: 2. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Hungarian Baja	2. miejsce w Litoral Challenge
19. miejsce w Silk Way Rally (edycja rosyjska)	Mistrz Rajdu Katalonii
2017: 4. miejsce w Rajdzie Dakar	2011: 3. miejsce w Rajdzie Tunezji
3. miejsce w Rajdzie Maroka	2010: 3. miejsce w Rajdowych Mistrzostwach Katalonii
2016: 6. miejsce w Rajdzie Dakar	2009: 10. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Navarre Rally	1. miejsce w Baja Aragón
1. miejsce w Rally Bellpuig	2008: 2. miejsce w Baja Aragón
2015: 2. miejsce w Rally Tierras Altas de Lorca	2007: 13. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Rally of Navarra	2. miejsce w Baja Aragón
1. miejsce w Baja Spain Aragón	2006: 3. miejsce w Rajdzie Dakar
1. miejsce w Vidreres-Maçanet Rally	1. miejsce w Cáceres Rally (grupa N)
2014: 1. miejsce w Rajdzie Dakar	1. miejsce w Ourense Rally (grupa N)
	2005: 6. miejsce w Rajdzie Dakar
	1. miejsce w Baja España Aragón
	2004: 1. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)
	2001: 2. miejsce w Baja Aragón
	2000: 17. miejsce w Rajdzie Dakar (motocykl)

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 1. miejsce w Baja Portalegre 500	2012: 1. miejsce w Pucharze pilotów grupy N w Spanish Gravel Championship
1. miejsce w Turkmen Desert Race	6. miejsce w World Rally Championship
1. miejsce w Hungarian Baja	4. miejsce w Spanish Land Rally Championship
19. miejsce w Silk Way Rally (edycja rosyjska)	2011: 4. miejsce w Spanish Rally on Asphalt Championship
2017: 4. miejsce w Rajdzie Dakar	2010: 1. miejsce w Mistrzostwach Świata FIA S-2000 Rally
3. miejsce w Rajdzie Maroka	2009: 1. miejsce w Rally of Nations Team Spain
2016: 6. miejsce w Rajdzie Dakar	3. miejsce w Spanish Rally on Land Championship
2015: 41. miejsce w Rajdzie Dakar	
1. miejsce w Baja Aragón, Hiszpania	
2013: 2. miejsce w WRC2	

Zespół X-raid MINI JCW Rally
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Rally

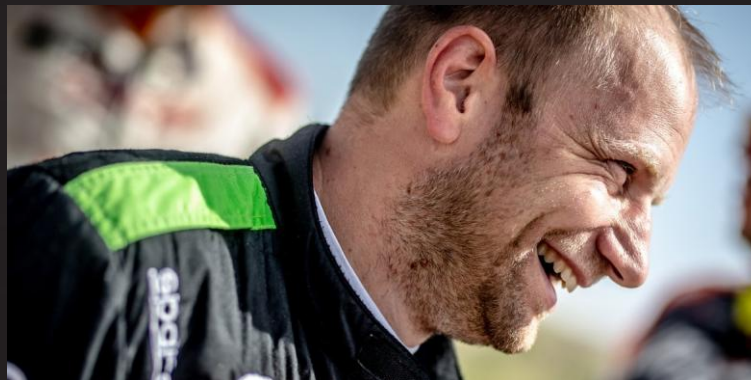
KIEROWCA: Yazeed Al-Rajhi, 30/09/1981, Riad/KSA



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|--|---|
| 2018: 1. miejsce w Silk Way Rally (edycja rosyjska) | 1. miejsce w Italian Baja |
| 1. miejsce w Rajdzie Kazachstanu | 1. miejsce w Baja Russia Northern Forest |
| 2017: 27. miejsce w Rajdzie Dakar | 1. miejsce w Jeddah Rally (Baja) |
| 10. miejsce w Silk Way Rally | 2012: 5. miejsce w klasyfikacji generalnej WRC2 |
| 11. miejsce w Rajdzie Kazachstanu | 5. miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdowych Mistrzostw Bliskiego Wschodu |
| 2016: 2. miejsce w Silk Way Rally | 1. miejsce w Rajdzie Szwecji (WRC2) |
| 6. miejsce w Italian Baja | 2010: 1. miejsce w Rajdzie Jordanii (Rajdowe Mistrzostwa Bliskiego Wschodu) |
| 2. miejsce w Qatar Sealine Cross Country Rally | 1. miejsce w Sharqia Rally (Mistrzostwa Arabii Saudyjskiej / Rajdowe Mistrzostwa Bliskiego Wschodu) |
| 2. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | 1. miejsce w Hail Rally (Baja, Mistrzostwa Arabii Saudyjskiej) |
| 3. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych | |
| 2015: Rajd Dakar (pierwszy udział) | |
| 1. miejsce w Jeddah Rallye (Mistrzostwa Arabii Saudyjskiej) | |
| 1. miejsce w Hail International Rally (Mistrzostwa Arabii Saudyjskiej) | |
| 2014: 3. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych | |
| 1. miejsce w Rajdzie Cypru (ERC) | |
| 1. miejsce w Pharaons Rally | |

PILOT: Timo Gottschalk, 28/08/1974, Neuruppin/GER



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

- | | |
|---|--|
| 2018: 1. miejsce w Silk Way Rally (edycja rosyjska) | 2010: 2. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 1. miejsce w Rajdzie Kazachstanu | 2. miejsce w Silk Way Rally |
| 2017: 27. miejsce w Rajdzie Dakar | 2009: 6. miejsce w Rajdzie Dakar |
| 11. miejsce w Rajdzie Kazachstanu | 2008: 3. miejsce w Rajdzie Europy Środkowej w kategorii samochodów |
| 2016: 11. miejsce w Rajdzie Dakar | 2004: 2. miejsce w Rajdowych Mistrzostwach Azji i Pacyfiku |
| 2. miejsce w Silk Way Rally | 2002: 6. miejsce w Rajdzie Niemiec (1. w klasie) |
| 6. miejsce w Italian Baja | 2001: 4. miejsce w Rajdzie Niemiec (2. miejsce w klasie) |
| 2. miejsce w Qatar Sealine Cross Country Rally | |
| 2. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge | |
| 3. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych | |
| 2014: 3. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych | |
| 2011: 1. miejsce w Rajdzie Dakar | |

Zespół X-raid MINI JCW Rally
SAMOCHÓD: MINI John Cooper Works Rally

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



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 13. miejsce w Rajdzie Dakar	2014: 11. miejsce w Rajdzie Dakar
	6. miejsce w Rajdzie Maroka
2017: 3. miejsce w Baja Portalegre 500	2013: 12. miejsce w Rajdzie Dakar
11. miejsce w Rajdzie Maroka	4. miejsce w Rajdzie Maroka
	OiLibya
2016: 23. miejsce w Rajdzie Dakar	2012: 11. miejsce w Rajdzie Dakar
9. miejsce w Rajdzie Maroka	4. miejsce w Rajdzie Maroka
9. miejsce w Baja Poland	OiLibya
	3. miejsce w Desafío Inca (seria Dakar)
2015: 12. miejsce w Rajdzie Dakar	2011: 3. miejsce w Rajdzie Maroka
5. miejsce w Baja Portalegre 500	OiLibya
	4. miejsce w Rajdzie Tunezji
	OiLibya

PILOT: Filipe Palmeiro, 11/07/1977, Portalegre/POR



NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

2018: 13. miejsce w Rajdzie Dakar	2012: 1. miejsce w Baja Poland
1. miejsce w Desafío Inca	25. miejsce w Rajdzie Maroka OiLibya
2017: 9. miejsce w Rajdzie Maroka	2011: 2. miejsce w Rally dos Sertões
1. miejsce w Desafío Ruta 40	2010: 10. miejsce w Rajdzie Dakar
6. miejsce w Hungarian Baja	2009: 17. miejsce w Rajdzie Dakar
2016: 23. miejsce w Rajdzie Dakar	2. miejsce w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych
9. miejsce w Rajdzie Maroka	1. miejsce w Rajdzie Tunezji
9. miejsce w Baja Poland	2. miejsce w Rajdzie Transsyberia
2015: 12. miejsce w Rajdzie Dakar	2008: 7. miejsce w Baja Aragon
5. miejsce w Baja Portalegre 500	
2014: 9. miejsce w Rajdzie Dakar	
6. miejsce w Rajdzie Maroka	
5. miejsce w Italian Baja	
5. miejsce w Baja Russia Northern Forest	
2013: 2. miejsce w Baja Portalegre 500	
8. miejsce w Abu Dhabi Desert Challenge	



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 zastłonięty, 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 wyprzedzanie.

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/

