



# 2017 DAKAR RALLY DOSSIER DE PRENSA



# 01/ PRÓLOGO.

Sebastian Mackensen,  
Vicepresidente Sénior de MINI

Queridos miembros de los medios de comunicación

El Rally Dakar es, sin lugar a dudas, la prueba de resistencia más dura y complicada de todas las competiciones de rally que existen hoy en día: una carrera que resalta la naturaleza competitiva y la resistencia de sus competidores y, por supuesto, el rendimiento y la fiabilidad de los vehículos que toman parte. El Dakar 2017 tiene todas las para ser un "Dakar" clásico - un desafío que MINI Motorsport, nuestro socio en competición X-raid, y la MINI Family, formada por todos los miembros de nuestros equipos, abrazan con el verdadero espíritu de aventura.

Siete tripulaciones de MINI formarán parte de la línea de salida del Rally Dakar 2017, el 2 de enero, con la esperanza de mantener la excelencia de los cuatro títulos consecutivos del Rally Dakar conseguidos del 2012 al 2015, y de una exitosa defensa de la clasificación de cuatro ruedas motrices en el Dakar 2016. Este éxito en el Dakar es un reflejo de los títulos obtenidos en la Copa Mundial de Rallies de la FIA y, por supuesto, se construye sobre la herencia ganadora del MINI; una herencia que se remonta a la década de 1960 y al Mini Cooper S original.

La 39ª edición del Rally Dakar será el escenario de otro hito en la historia de MINI, el debut del nuevo MINI John Cooper Works Rally: un competidor nato que combina el rendimiento del sello MINI John Cooper Works junto a su espíritu deportivo. Este firme contrincante, basado en el nuevo MINI Countryman, se ha diseñado y construido con la misma pasión y excelencia técnica en chasis y

motor como las que definen el espíritu deportivo de MINI.

El Rally Dakar ofrecerá, una vez más, desafíos importantes para todos los pilotos y sus vehículos. Enfrentarse a un terreno desconocido en nuevos lugares, junto a las dificultades asociadas con la conducción a gran altitud y al calor del desierto, la convierten sin lugar a dudas en la carrera de todas las carreras. Añadiéndole la incertidumbre diaria sobre el clima, y unas etapas especiales más largas, se entiende por qué el "Dakar" está considerado como el mayor desafío para el hombre y la máquina.

La experiencia y la maquinaria por sí solas no son suficiente para garantizar que cualquier competidor pueda salir victorioso de este espectáculo de dos semanas de carreras fuera pista. Sin embargo, lo que está garantizada es la experiencia de MINI y su socio en competición X-raid para asegurarse de que las ocho tripulaciones y sus coches luchen por la victoria con total seguridad y un respaldo increíble. Los ingenieros y directivos de X-raid han apoyado a MINI Motorsport en sus fantásticos triunfos en el Dakar y la Copa del Mundo de los últimos años -la dedicación y el deseo de ganar todavía relucen con mucha intensidad en la familia MINI.

A todos los participantes de MINI en el Rally Dakar, en nombre de MINI os deseo una exitosa finalización del desafío que supone el Rally Dakar 2017.

Cordialmente,

Sebastian Mackensen



# CONTENIDO.

01/ PRESENTACIÓN/PRÓLOGO

02/ MINI: EL NUEVO CONTRINCANTE

02/ MINI: EL NUEVO CONTRINCANTE  
CONSTRUIDO PARA GANAR

03/ GENTE:  
ENTREVISTA CON SVEN QUANDT –  
CEO DEL EQUIPO X-RAID

03/ GENTE:  
ENTREVISTA CON MIKKO HIRVONEN

03/ GENTE:  
ENTREVISTA CON YAZEED AL-RAJHI

03/ GENTE:  
EL RECORRIDO ANALIZADO POR  
MICHEL PÉRIN

03/ GENTE:  
PILOTOS & COPILOTOS

03/ GENTE:  
SOMOS FAMILY

04/ RALLY DAKAR 2017:  
CIFRAS

05/ RALLY DAKAR 2017:  
GLOSARIO

06/ RALLY DAKAR 2017:  
CONTACTO MEDIOS





# 02/ MINI: EL NUEVO CONTRINCANTE.



**El Rally Dakar 2017 Dakar Rally supondrá el debut en competición del nuevo MINI John Cooper Works Rally. La llegada de este nuevo contrincante en la disciplina del rally cross-country de larga distancia refuerza el compromiso a largo plazo de MINI Motorsport en el motor de competición; especialmente en los escenarios internacionales de raids, cuyo dominio por parte de MINI ha sido del todo exitoso tras su retorno en 2011.**

El MINI John Cooper Works Rally de 2017 es un nuevo y emocionante desarrollo por parte de MINI y su socio en competición, X-raid. Construido sobre la base del nuevo MINI Countryman, la

dinámica deportiva de este nuevo coche ha proporcionado de forma inmediata una plataforma para el MINI John Cooper Works Rally y su papel de especialista como vehículo de competición en cross-country.

Producir un coche capaz de afrontar y sobrevivir exitosamente los rigores de los rally de cross-country es un desafío en sí mismo. Sin embargo, el MINI John Cooper Works Rally ha sido diseñado y construido para alcanzar y superar el mismo nivel de éxito que el anterior MINI ALL4 Racing gracias a un exigente programa de desarrollo.



Durante los procesos de diseño, desarrollo y construcción del MINI John Cooper Works Rally, muchas áreas claves han sido examinadas al detalle y posteriormente reelaboradas en comparación con el anterior vehículo de rally de cross-country. Las siguientes áreas han sido tratadas de forma prioritaria a la hora de ofrecer una formidable y totalmente nueva máquina de carreras.

- **Aerodinámica**
- **Gestión de la refrigeración**
- **Distribución del peso**
- **Reducción del centro de gravedad**
- **Modificación del diseño del chasis**
- **Nuevo análisis de datos del motor**

Todas estas áreas descritas anteriormente fueron sometidas muchas horas y pruebas de simulación para garantizar que el MINI John Cooper Works Rally ofrece una mejora de rendimiento con un menor gasto de combustible. Estos cambios también han resultado en una mejora en la conducción debido a los avances en estabilidad, tracción y agilidad. Cuando se enfrenta a cualquier tipo de terreno y condiciones de conducción –desde lluvia a arena hasta un entorno árido, pasando por arena blanda y barro, y desde el lecho de un río hasta los 3.000 metros de altitud sobre el mar- las mejoras en el chasis y motor son altamente beneficiosas.

El exterior del MINI John Cooper Works Rally reproduce el MINI Countryman y, por lo tanto, la típica agilidad de manejo de un MINI en competición. Éste es también uno de los aspectos en los que ha recibido una especial atención por parte de los técnicos de X-raid. Muchas horas dentro del Túnel de Viento de BMW Group han dado lugar a una serie de retoques aerodinámicos que reducen considerablemente la fricción.

Debido a que las dimensiones del MINI John Cooper Works Rally son las mismas (1:1) que las de su predecesor, así como el desarrollo de motor y el peso total del coche –como en los años previos, ambas determinadas por la normativa de la FIA-, las mejoras aerodinámicas del MINI John Cooper Works Rally son importantes para mejorar la velocidad en secciones planas y abiertas y la estabilidad necesaria en velocidad. La reducción del consumo de combustible y un mejor sistema de refrigeración también se benefician de esta aerodinámica mejorada.

En cuanto al revestimiento exterior del MINI John Cooper Works Rally, la carrocería está formada por compuestos como la fibra de carbono y el Kevlar, mientras que en la parte inferior se emplea un panel fundido de los mismos materiales. El uso de estos compuestos se debe a tres motivos: 1) fuerza y durabilidad –ideal para añadir seguridad a la protección de los pilotos 2) reducción de peso con una mayor fuerza, y 3) los paneles son más fáciles de quitar o reemplazar durante las revisiones o si están dañados.

El panel inferior ahora puede alojar tres combinaciones de neumáticos de repuesto // las ruedas y

dos gatos hidráulicos pueden ser accionados desde el interior de la cabina. Anteriormente sólo se disponía de dos juegos de ruedas en la parte superior. Al mover la tercera del maletero a la parte inferior se ha obtenido un centro de gravedad más bajo junto a un cambio en la distribución del peso que mejora la estabilidad y la dinámica de marcha.

Con la llegada del nuevo MINI John Cooper Works Rally se han presentado nuevos colores y detalles estéticos para mantener la deportividad propia de la gama John Cooper Works de carretera. Así, los vehículos mostrarán el coloro Verde Rebel exclusivo del MINI John Cooper Works en combinación con un techo en color Rojo Chili y unas rediseñadas franjas deportivas. Otros coches que competirán con el X-raid lucirán los colores Rojo Chili, Blanco Silver o Blanco Light.

El diseño exterior ha sido desarrollado codo a codo con el equipo de Diseño MINI. De esta forma, el aspecto robusto y recto del nuevo MINI Countryman se ha trasladado a las máquinas de competición, así como los guardabarros, parrilla, capó, geometrías lateral y trasera, luces, barras del techo y rejillas laterales.

El original diseño del renovado MINI Countryman ha sido transferido al MINI John Cooper Works Rally, enfatizando sus rasgos principales. El equipo de diseño trabajó bajo la premisa de que "la forma sigue a la función", con el propósito de cambiar el original. El carácter de los aletines refuerza la robustez tan característica del nuevo MINI Countryman. La propia carrocería es ahora mucho más ancha en el paso de rueda, ayudando a integrar una toma de admisión de aire delante de las puertas.

El expresivo capó se ha rebajado para permitir una mayor visibilidad a los pilotos, así como una mejor integración de los guardabarros y tomas de aire, y completan el aspecto de robustez el Pack de Luces Exteriores John Cooper Works ALL4. Las cubiertas a lado y lado que cierran el panel inferior y alojan las ruedas de repuesto son unos nuevos faldones laterales que se convierten en nuevos iconos del diseño del nuevo MINI John Cooper Works Rally. Una toma de aire muy representativa se ha integrado en la nueva geometría del techo, rematada por las barras de techo original.

Un bastidor a medida construido a partir de acero tubular de origen aeroespacial garantiza la seguridad de los pilotos, según dicta la normativa. Diseñado especialmente para cumplir las exigencias de la competición de raids, CP Autosport ha construido un chasis bajo los estándares más exigentes.

Mientras que el chasis principal soporta la carrocería exterior y proporciona el esqueleto para los componentes de la línea de transmisión, el subchasis delantero es el encargado de soportar el peso del motor. El socio de MINI en competición, x-raid, diseñó este sub-bastidor para que pudiera ser

desmontable. El diseño del chasis y del nuevo sub-bastidor permite, si es necesario, poder desmontar el motor por completo en poco más de una hora.

El sistema de suspensión es obra de los especialistas de Reiger Racing Suspension. Cada eje monta cuatro unidades de suspensión completamente ajustables (dos por rueda), proporcionando un recorrido máximo permitido de la rueda de 250 mm. Las pinzas, de seis pistones completos, actúan sobre discos de acero ventilados de 320 mm. Para agarrar un rendimiento de frenado constante mientras se encuentran bajo el estrés de las condiciones de carreras durante horas y horas a altas temperaturas, las pinzas de freno traseras están refrigeradas por aire y agua.

Un motor de rendimiento ejemplar en cuanto a respuesta, potencia, entrega de par motor y una indudable fiabilidad es lo que proporciona el Diesel de Seis Cilindros TwinPower de BMW Group. Diseñado con las competiciones de resistencia en mente, este motor de 2993 cc de cárter seco proporciona 340hp a 3250 rpm y un par motor aproximado de 800 NM a 1850 rpm, con un estrangulador de aire de 38mm.

El uso de la Tecnología Twin Power Turbo de BMW Group es una elección lógica para el MINI John Cooper Works Rally dentro del rango de motores de BMW Group. El poderoso motor, con un par sin igual, es el que ha montado MINI en carrera y que le ha llevado a conquistar muchas victorias importantes. La entrega de un máximo rendimiento a bajas revoluciones contribuye a su reconocida fiabilidad y es óptima para la condiciones de todo terreno cuesta arriba, desde senderos rocosos a las pistas abiertas estilo WRC todas cubiertas de piedra. Su manejabilidad también es una ventaja considerable en arenas de desierto. Y otra consideración importante a tener en cuenta es el bajo consumo de un motor diésel adaptado a competición.

Esta reducción en el consumo de combustible también viene proporcionada por el uso de un nuevo sistema de gestión de datos del motor. Tras muchas horas de pruebas incluso ha demostrado un mayor potencial en condiciones de competición, especialmente en altitud. El Rally Dakar 2017 pasará por tramos de montaña boliviana situados a unos 3.000 metros sobre el nivel del mar. El contenido de oxígeno reducido en tales alturas no sólo afecta drásticamente a la forma en que funcionan cuerpo y mente, sino también en la forma en que un motor respira, y puede obstaculizar severamente su rendimiento. Para conocer al detalle el funcionamiento del motor en todo momento, el nuevo mapeo del motor garantiza la estabilidad en el pilotaje y rendimiento del MINI John Cooper Works Rally.

El MINI John Cooper Works Rally conserva la altamente reconocida capacidad de conducción de los ALL4 racing, para mantenerse así dentro de una categoría de carreras 4x4 que ha visto cómo en los últimos años MINI Motorsport dominaba la competición de rally cross-country. La transmisión

cuenta con un embrague AP Racing combinado con una caja de cambios secuencial SADEV de seis velocidades. Diferenciales bloqueables delantero y trasero Xtrac, refrigerados por aceite y con una unidad central SADEV que ofrecen un máximo rendimiento del motor en todo momento, sea cual sea el terreno y las condiciones de carrera. El sonido del escape del MINI John Cooper Works Rally acabará de excitar a los fans de MINI Motorsport y MINI John Cooper Works. Se trata ni más ni menos de un nuevo sistema de escape Akrapovič de salida trasera.

El habitáculo interior se ha renovado pero mantiene un tablero de fibra de carbono con tres secciones que muestran información esencial -la del conductor, la central y la del co-piloto. El conductor visualiza la marcha seleccionada, y una pantalla led muestra RPM y una alerta de cambio de relación de marcha. La velocidad, la presión del aceite, la temperatura de los líquidos y las funciones electrónicas se muestran en el tablero central para permitir que ambos miembros de la tripulación tengan acceso visual. Todos los sistemas de navegación se sitúan en el salpicadero del copiloto.

El trabajo constante de pruebas y desarrollo es primordial para alcanzar el éxito. El nuevo MINI John Cooper Works Rally se encuentra actualmente realizando sus últimos entrenamientos antes del Rally Dakar 2017 – el mayor de los raids de resistencia de larga distancia- y será el foco atención de los integrantes del X-raid y los ingenieros de MINI a lo largo de su carrera.



## MINI JOHN COOPER WORKS RALLY: DATOS TÉCNICOS

<b>Motor:</b>	<b>BMW Group TwinPower Turbo Seis Cilindros Diésel</b>
<b>Entrega:</b>	<b>340 bhp / 3250 rpm</b>
<b>Par motor (aprox.):</b>	<b>800 Nm / 1850 rpm</b>
<b>Cilindrada:</b>	<b>2993 cc</b>
<b>Restrictor aire:</b>	<b>38 mm diámetro</b>
<b>Velocidad máxima (aprox.):</b>	<b>184 km/h</b>
<b>Transmisión:</b>	<b>caja de cambios secuencial de seis velocidades</b>
<b>Frenos:</b>	<b>4 x pinzas de 6 pistones – refrigeradas por aire delante, agua-aire detrás Discos: 320 x 32 mm</b>
<b>Largo / ancho / alto:</b>	<b>4350 / 1999 / 2000 mm</b>
<b>Distancia ejes:</b>	<b>2900 mm</b>
<b>Ancho de vías:</b>	<b>1736 mm</b>
<b>Peso:</b>	<b>1952,5 kg</b>
<b>Capacidad depósito combustible (aprox.):</b>	<b>385 litros</b>
<b>Chasis:</b>	<b>tubular de acero, con carrocería compuesta</b>
<b>Neumáticos:</b>	<b>BF Goodrich 245/80R 16</b>





A pesar de un tiempo de desarrollo muy corto, MINI Motorsport con su MINI ALL4 Racing - derivado del John Cooper Works Countryman 2012 - logró un increíble éxito en competición en el mundo de los rally cross-country. El desafío más difícil en esta disciplina del motor es, sin duda, la carrera de todas las carreras: el raid anual de larga distancia conocido por todos como Rally Dakar.

Tal fue la brillante actuación y posterior superioridad de este coche de competición, en manos de los experimentados especialistas en rally de X-raid y de los pilotos de la familia MINI ALL4 Racing, que estas máquinas consiguieron a ganar "El Dakar" durante cuatro años consecutivos : 2012, 2013, 2014 y 2015. En 2016, MINI repitió el estatus de ganador en la clasificación de vehículos de cuatro ruedas motrices.

Compitiendo en la Copa del Mundo de Rally Cross Country de la FIA, MINI volvió a demostrar cómo el éxito conlleva éxito. Tras la primera victoria en la Copa del Mundo en 2012, este éxito se repitió durante los próximos tres años (2013-2015) para gran consternación de sus competidores. Ahora, el nuevo MINI John Cooper Works Rally tiene como principal objetivo honrar el legado de su predecesor.

El nuevo MINI John Cooper Works Rally también estará sujeto a un desarrollo constante por parte de X-raid, su socio en competición. Al mismo tiempo, todos los datos técnicos obtenidos durante las carreras podrán ser utilizados para añadir todavía más fiabilidad al programa de desarrollo de los coches MINI de producción.

## CONSTRUIDO PARA GANAR

**Probado, evaluado y aprobado. El nuevo MINI John Cooper Works Rally es un coche nacido de la experiencia, la pasión y, por supuesto, una herencia destacable - incluyendo cuatro victorias en el Dakar y cuatro títulos de la Copa del Mundo FIA de Rally Cross Country.**

Se trata de un coche que ha evolucionado durante más de seis años de carreras a través de terrenos exigentes que harían temblar a los más duros aventureros. Es por ello que debemos agradecer a su antecesor, el MINI ALL4 Racing, por los miles de kilómetros de experiencia obtenidos a la hora de hacer el MINI John Cooper Works Rally.

También hay que reconocer el mérito de todo el personal que, en mayor o menor medida, ha participado en el desarrollo de todo un vehículo ganador. Ya sean los pilotos o copilotos, los mecánicos de X-raid como socio de MINI Motorsport, o bien los ingenieros de MINI y los diseñadores de BMW Group, todos ellos han obtenido datos o ayudado de alguna forma para hacer del MINI John Cooper Works Rally un campeón electo.

La mejor forma de forjarse una reputación como ganador es a través del desarrollo. El MINI John Cooper Works Rally se ha construido a partir del conocimiento adquirido en el campo de los rally raid y otras pruebas de resistencia como el Rally Dakar y el Silk Way Rally, aunque el desarrollo no se detiene ahora que el coche ya está completado.

El MINI John Cooper Works Rally seguirá en un desarrollo permanente por parte de X-raid, socio en competición, para que el nuevo MINI John Cooper Works Rally sea tan laureado e icónico en el mundo de los rally cross-country como su antecesor. Al mismo tiempo, todas las mejoras técnicas obtenidas en su desarrollo para las carreras podrán ser utilizadas en un futuro para aumentar la fiabilidad y el rendimiento de todos los vehículos MINI de producción.

Cada carrera es un laboratorio de desarrollo. Tomemos, por ejemplo, el Rally Dakar 2016, un espectáculo de carreras que presencié cómo los competidores ascendían hasta el cielo a unos 4.500 metros, donde la cantidad de aire disminuyó de forma tan dramática que los vehículos participantes perdieron potencia y capacidad de "respirar" correctamente - de la misma forma que afectaba a pilotos y copilotos.

A partir de esto, los técnicos de X-raid y MINI Motorsport idearon un nuevo programa de admisión de combustible y arranque para contrarrestar los efectos de la altitud, al mismo tiempo que ganaban en eficiencia de consumo -siendo éste sin duda el producto más importante cuando te encuentras con cientos de kilómetros de desierto en cualquier dirección. El resultado final es el MINI John Cooper Works Rally, que se comporta de la misma forma a cualquier altura con un menor impacto en el Medio Ambiente!

Los diagnósticos son muy importantes para transmitir los datos registrados electrónicamente, y éstos permiten a los ingenieros de X-raid ver qué componentes funcionan correctamente y a su vez permiten representar las sensaciones del piloto y copiloto. Después de todo, al final lo que cuenta es su habilidad y experiencia personal. Si un conductor necesita una mejor respuesta de la dirección o más agarre y estabilidad, es el equipo quien aconsejará en ciertas modificaciones del chasis o del encendido que permitan mejorar la dinámica de conducción del coche.

En último lugar, existe el método clásico pero fiable para ajustar las piezas esenciales. Para ello se requieren un par de manos expertas, conocimientos y herramientas de medición exactas. Se dispone

de la cantidad necesaria para la mayoría de piezas, y éstas sólo se reemplazan tras una distancia o tiempo concretos o bien un desgaste en carrera específico. Estos ciclos de mantenimiento sólo se llegan a conocer e implementar a partir de haber hecho mediciones constantes carrera tras la carrera, o entrenamiento tras entrenamiento.

Por lo tanto, cuando miras el nuevo MINI John Cooper Works Rally sabrás que no sólo tiene una magnífica apariencia, sino que cada centímetro cuadrado ha sido diseñado para ser excelente hasta el mínimo detalle, como explica el CEO de X-raid, Sven Quandt...

“Toda la parte técnica debajo del chasis ha sufrido un gran cambio porque aloja tres ruedas de repuesto. Esto es algo que hasta ahora nadie había hecho para bajar el centro de gravedad. También se ha situado el radiador más bajo para mejorar de forma sustancial en comparación con el año pasado. El coche es cada vez más un vehículo de rally. Para el MINI John Cooper Works Rally, hemos hecho los mayores cambios jamás vistos. El desarrollo es una prioridad. Tenemos que seguir avanzando en todo momento ... literalmente.





## 03/ GENTE.

Entrevista con Sven Quandt – CEO del equipo x-Raid

**X-raid es una empresa alemana especializada en carreras de rally cross-country y es el socio de MINI en competición. El éxito de X-raid en las carreras de resistencia larga distancia y la Copa del Mundo FIA Cross Country es legendario - cuatro títulos en el Rally Dakar y diez títulos de la Copa Mundial de rallies. El hombre detrás de X-raid es Sven Quandt, un antiguo especialista en rallies, participante en el Dakar y, ahora, una de las voces más experimentadas en el mundo del rally.**

**¿Qué representa competir en la carrera de resistencia automovilística más dura para el CEO de X-raid? ¿Después de tantos años de éxitos, todavía se emociona?**

Sí, es el mismo estímulo que producen rendimiento, fiabilidad y éxito - todo ello junto al mejor equipo y rodeándote de las personas adecuadas. Terminar entre los primeros no es necesariamente lo más importante, como todo el mundo piensa; primero tienes que acabar. En esta carrera, acabar incluso el décimo es un éxito.

**Si es que existe, ¿qué aspecto del Dakar le quita el sueño?**

Antes de que empiece, pues todo. Básicamente, piensas en todo lo que te estás llevando y esperas no haberte olvidado nada, porque traer algo más adelante es difícil. Tienes que asegurarte de que todos los aspectos que pueden conllevar problemas se han tenido en cuenta, especialmente en el coche.

Durante la carrera, te puedo decir que por la noche intentas dormir lo máximo posible, porque el estrés durante el día, cuando los coches están compitiendo, es bastante elevado. Así que los momentos de relajación son en realidad cuando los coches han vuelto al campamento o finalizado la etapa especial. De todas formas, cuando te vas a la cama ya estás pensando en lo que puede pasar mañana. A veces el sueño no es muy profundo, pero estás cansado y consigues dormir un poco.

**El Dakar llega este año a su 39ª edición y se ha anunciado como el Rally Dakar en Sudamérica más duro hasta el momento. ¿Está de acuerdo?**

En cuanto a la altitud, será un poco una locura y seguro que causará problemas. Estar a 4,000 metros o por encima durante cuatro o más días no es fácil para la mayoría de personas. Esto, junto a una navegación de locos, supondrá un gran interrogante acerca de quién va a ganar. Para vencer en el Dakar tienes que superar muchos obstáculos y muy distintos. Decir a día de hoy que "sí, que esta persona ganará" no es posible. Físicamente será el Dakar más duro!

Los participantes también se las tendrán que ver con las etapas maratón...

Una etapa maratón bastante larga, de más de 1,200 km y sin asistencia durante la noche, significa que todos los equipos deberán de ser muy cuidadosos con sus neumáticos y con el uso de las ruedas de recambio. Esta etapa será un gran juego de póquer. Normalmente, la etapa maratón es de unos 800 km en total, pero ésta será de más de 1,200 km en dos días y es un hecho excepcional. Nuestros neumáticos están hechos para una etapa especial de 800km aproximadamente; sabiendo esto, hacer 1200 kilómetros con un juego de gomas es difícil. En el coche tienes tres neumáticos de repuesto, pero si tienes pinchazos estás en el límite de uso de neumáticos y se convierte en un problema. Un factor que determinará durante estos días si tienes posibilidades de ser favorito.

**¿Han dado instrucciones especiales o asistido a la familia MINI para preparar los cinco días de montaña, durante los cuales el mal de altura será un problema?**

Todos ellos son profesionales, conocen los riesgos y están preparados para la altitud. Incluso yo he dormido cada noche durante un par de semanas en una tienda de altura para ayudar a la adaptación de los glóbulos rojos -el año pasado me encontré muy mal. Sé que otros miembros del equipo llevan realizando este "entrenamiento" un par de años, pero más pilotos y copilotos han empezado a hacerlo.

**¿La segunda semana del Dakar, descendiendo desde altitud, va a ser decisiva para el resultado final?**

Sí, pero sin duda van a estar más cansados. Te puedo asegurar que el día de descanso en altitud ya es malo, pero al descender todos van a exclamar "wow" por la diferencia en el aire. Entonces tratarán de no hacer locuras: para mí es uno de los mayores desafíos. Lo comparo un poco con cuando subí al monte Kilimanjaro hace muchos años. Para mí, llegar a la cima y luego volver a bajar fue un gran reto - y el Dakar de este año es un poco parecido. Tienes que superar la altura y ser capaz de terminar la segunda semana.

**El Dakar 2017 presenciará el debut del nuevo MINI John Cooper Works Rally. ¿Se ha preparado X-raid de forma especial para la llegada del nuevo coche o ha sido el mismo trabajo siempre?**

No, no ha sido el mismo trabajo de siempre. Construir una nueva carrocería con un gran aporte en la aerodinámica ha llevado tiempo. La prioridad era bajar el centro de gravedad del coche, y lo hemos conseguido con éxito. Hemos estado probando el nuevo coche en el túnel de viento. Tuvimos que realizar algunos pequeños cambios, pero en general sabemos que hemos logrado nuestro objetivo.





Una etapa maratón bastante larga, de más de 1,200 km y sin asistencia durante la noche, significa que todos los equipos deberán de ser muy cuidadosos con sus neumáticos y con el uso de las ruedas de recambio. Esta etapa será un gran juego de póquer.

Sven Quandt – CEO del equipo x-Raid



## 03/ GENTE.

Entrevista con Mikko Hirvonen

X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303

**Mikko Hirvonen es un hombre con una experiencia fugaz en los rallies tras una exitosa carrera en WRC. Después de retirarse oficialmente, aceptó la oferta de X-raid para probar y después competir con el icónico MINI ALL4 Racing. En menos de dos temporadas ha logrado grandes resultados en el Campeonato Mundial de la FIA y dado el salto al imponente Rally Dakar en 2016, donde terminó cuarto y se ganó el estatus de “Mejor Debutante”. Armado con el nuevo MINI John Cooper Works Rally, y una vez más formando alianza con el copiloto Michel Périn, el finlandés Hirvonen está dispuesto a lograr el Rally Dakar 2017.**

**MINI: Según tu experiencia en el Campeonato del Mundo y en tu primer Dakar el año pasado, ¿qué convierte un equipo en ganador?**

MH: El coche es muy importante. Todas las personas de nuestro entorno son piezas clave en el equipo. Pero ninguno de nosotros, ni el coche ni el piloto, puede ganar a Dakar él solo. Es un gran esfuerzo de equipo que arranca al finalizar el último Dakar. Al final, se trata de un trabajo muy duro de preparación durante todo el año. Si tenemos algo de suerte de nuestra parte, esto también puede ayudar a conseguir la victoria.

**MINI: Apuesto que estás ansioso por conducir el nuevo MINI John Cooper Works Rally en el Dakar. ¿Qué piensas del nuevo coche después de los últimos entrenamientos?**

MH: Es verdad. El Dakar fue hace ya un año, así que estoy impaciente por comenzar este desafío de nuevo. Por supuesto, el equipo ha estado trabajando muy duro con el nuevo coche y ha conseguido muchas mejoras en diferentes áreas -trabajando en la aerodinámica, la distribución de la frenada y mucho más. También he estado trabajando bastante en la puesta a punto para poder cambiar el coche un poco más y adaptarlo a mi estilo de conducción. Por lo que sí, realmente me muero de ganas de ponerme al volante del MINI John Cooper Works Rally en el Dakar para ver de lo que hemos sido capaces.

**MINI: Una vez más tendrás al experimentado Michel Périn a tu lado. ¿Dirías que la familiaridad genera una mayor confianza y fe en tu compañero de equipo?**

MH: Ciertamente después de nuestro primer Dakar, donde aprendí un montón de él, hemos

corrido más carreras juntos y nos entendemos mejor y trabajamos más codo con codo. Comenzar nuestro segundo Dakar juntos es mucho más fácil, por supuesto.

**MINI: Has tenido un año para reflexionar sobre tu primer Rally Dakar. ¿Hay algo que vas a hacer de forma diferente este año? La preparación, el estilo de conducción ... ¿algo?**

MINI: Pienso que desde entonces hemos trabajado mucho. Después de ganar cierta experiencia para mí he podido trabajar en el coche, desarrollando la suspensión para mi forma de conducir. Esto me va a ayudar. Parece que este Dakar va a ser mucho más difícil, porque el año pasado tuvieron que cambiar la ruta en el último momento. Este año habrá más secciones fuera pista, pero hemos hecho un par de carreras para prepararnos. Todavía no hay nada que supere la propia experiencia de participar en el Dakar, por lo tanto debemos ser humildes y concentrarnos muchísimo para cada día.

**MINI: ¿Cómo llevas el hecho de saber que en este Dakar 2017 pasaréis más tiempo en altitud?**

MH: Es algo que no me importa. El año pasado me encontré muy bien, pero en esta edición tendremos algunos tramos de dunas en altitud, lo cual no he hecho antes. Será algo nuevo, y la verdad es que no ha habido forma de entrenar en estas condiciones. Es emocionante, a ver cómo será. Así que al finalizar la carrera quería volver, pero tenía que ser un reto mayor. Tal vez debería tener cuidado con lo que deseo, pero estoy preparado.

**MINI: ¿Qué significa para ti formar parte de la MINI Family -que no es otra que la familia formada por los pilotos y personal de X-raid?**

MH: Estoy muy contento de formar parte y de trabajar con la MINI Family. El equipo me recibió muy bien y me hicieron sentir muy bienvenido. Todos trabajamos con un mismo objetivo y me siento muy orgulloso de formar parte de un equipo tan experimentado y exitoso.



Por supuesto, el equipo ha estado trabajando muy duro con el nuevo coche y ha conseguido muchas mejoras en diferentes áreas -trabajando en la aerodinámica, la distribución de la frenada y mucho más.

Mikko Hirvonen - X-raid Team - MINI John Cooper Works Rally #303



## 03/ GENTE.

Entrevista con Yazeed Al-Rajhi  
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #306

**Yazeed Al-Rajhi y su copiloto Timo Gottschalk (GER) forman el tercer equipo del X-raid Team. La experiencia de Al-Rajhi en el Campeonato Mundial de Rallies (WRC2) hizo que en su debut en el Dakar en 2015 fuera uno de los más rápidos y habituales en el top cinco de la clasificación. Su conducción afinada al volante de un MINI ALL4 Racing en 2016, junto a la experiencia de su copiloto Gottschalk, les ha llevado a conquistar este año la tercera plaza en la Copa Mundial de Rallies Cross-country de la FIA.**

**MINI: ¿Qué significa para ti competir en el Dakar?**

A-R: Es lo máximo en rallies cross-country, porque supone la carrera más dura para el hombre y el coche. Correr en altitud es una hazaña increíble; correr en pistas gélidas de montaña en un extremo, y que en el otro sea el desierto, hace que no sea una carrera cualquiera. Competir durante casi dos semanas en tres países lo convierte en un gran desafío, espectáculo y competición.

**MINI: Durante el Rally Dakar 2017 pilotarás el nuevo MINI John Cooper Works Rally. ¿Cómo se ha comportado hasta el momento?**

A-R: Todo está listo: tengo un gran coche; un gran copiloto como Timo; y un gran equipo para apoyarnos. Debido a la nueva ruta y los requisitos de navegación, el Dakar de este año no será seguro para nadie, incluso con un coche nuevo - como con cualquier cosa nueva, hay trabajo por hacer. Vamos a dar todos el 100% para completar el Dakar con, obviamente, el objetivo principal de conseguir el título.

**MINI: El factor de lo desconocido, incluyendo el recorrido, el terreno y la climatología, deben hacer difícil la vida en competición. ¿Cómo te preparas para sobreponerte?**

A-R: Como he dicho, todo lo que necesitas para triunfar en el Dakar es un buen copiloto y buena asistencia. En concreto, te hace falta apoyo para aspectos como tu cuerpo – una dieta correcta es muy necesaria para mantener tu rendimiento y estado de salud. Los fisioterapeutas también ayudan a

reparar el cuerpo, especialmente después de un terreno con baches importantes. Tener a los mecánicos trabajando en el coche para asegurar su preparación para el día siguiente también ayuda a tener la mente relajada. El resto es descansar cuando puedes.

**MINI: Sobre el papel, parece que la competencia ha elevado el desafío del Dakar.**

A-R: Pienso que todos los equipos profesionales han movido ficha. Incluso los nuevos equipos privados han dado un gran salto para terminar el Dakar. Lo que debes recordar es que completar el Dakar es un desafío en sí mismo. En el Dakar de este año podría ver algunos resultados de locos.

**MINI: ¿Te ha sorprendido alguna parte en especial del recorrido que se ha presentado?**

A-R: No, realmente no. Pero permanecer en altitud durante un período más largo de tiempo podría causar problemas a algunos equipos. En el Dakar, y este año especialmente, siempre hay algo nuevo por delante, ya sea en el camino o en la normativa - nunca se puede dar el Dakar por sentado. Todo lo que puedes hacer es estar preparado para competir y hacer frente a lo que venga como puedas.

**MINI: Como piloto, ¿de qué forma describirías el hecho de competir en el Rally Dakar?**

A-R: Ja! Es una buena pregunta. Bien, días largos sin mucho tiempo para dormir, descansar, comer o nada normal. La carrera es rápida pero controlada; tiene que ser así porque no hacemos reconocimientos del recorrido. Corremos cuando hacer frío; corremos con calor extremo. Puede ser en seco o mojado, incluso con lluvias torrenciales. En un instante la pista puede ser firme con algunas piedras; un minuto más tarde puede ser todo lo contrario, tanto arena del desierto como estar inundado y con rocas. Los moretones y la fatiga en los brazos son algo cotidiano. Sólo hay algunas cosas que nos impiden seguir conduciendo: los pinchazos, el mal tiempo o el final de etapa. Es lo mismo todos los días y la razón por la cual el Dakar es tal desafío.



Todo está listo: tengo un gran coche; un gran copiloto como Timo; y un gran equipo para apoyarnos. Debido a la nueva ruta y los requisitos de navegación, el Dakar de este año no será seguro para nadie, incluso con un coche nuevo.

Yazeed Al-Rajhi – X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #306

# 03/ GENTE.

2017 Rally Dakar – El recorrido analizado por Michel Périn  
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



**Michel Périn es toda una leyenda viva del mundo de los rally cross-country de larga distancia. A sus 59 años, este agradable ciudadano francés no ha perdido ni un ápice de su deseo por competir, aprender y vivir la vida. Una vez más comparte el viento, el calor y el ruido de un MINI de competición (para este 2017, el nuevo MINI John Cooper Works Rally) en el Dakar con Mikko Hirvonen. Se puede asegurar que Michel Périn jugó un papel destacado en el cuarto puesto en la general del Dakar de 2016 y ayudó a Hirvonen a conseguir el título de 'Mejor Rookie'. El lugar de Périn es el de copiloto, pero por su experiencia bien podría convertirse en un autor sobre el Dakar. Sin duda su libro sería un best seller...**

**MINI: ¿Cuáles son sus expectativas y sensaciones para la próxima competición?**

MP: Cada año decimos "Ahh, es el Dakar, será mucho más difícil que el año pasado". Pero es sólo una forma de hablar, porque al final es más o menos lo mismo. Aunque este año hay algunos cambios importantes y, te lo prometo, nos enfrentaremos al Dakar más difícil de los últimos diez años o así. Y es así por dos razones. En primer lugar: la elección del terreno -hay más secciones fuera de pista, lo que sin duda nos complica la vida. Segundo: reglas de navegación muy difíciles y cambios en el método de navegación. No estoy bromeando cuando digo que este año será muy difícil para nosotros.

**MINI: ¿Tienes alguna idea sobre cuáles podrían ser las etapas más exigentes del Dakar 2017?**

MP: En términos generales, toda Bolivia será difícil debido a la altitud y más distancias fuera de pista. Pienso que la etapa de Chiletico a San Juan será difícil porque el orden de salida incluirá a los primeros diez coches, las primeras diez motos y así sucesivamente dependiendo de los tiempos conseguidos el día anterior. El inicio será en terreno muy blando, por lo que no es ideal. Si es posible, prefiero escaparme entre los cinco primeros porque el terreno aún está bien, pero con este tipo de arranques se destroza y se vuelve muy blando. Esto no es muy bueno.

**MINI: ¿Exista la posibilidad de que un equipo tenga ventaja en ciertas etapas?**

MP: Tienes que tomarte esta respuesta con humor: yo sé personalmente que el Dakar te enseña mucha humildad, y si hay alguien que piensa que tendrá alguna ventaja en el Dakar es que posiblemente nunca han participado!

**MINI: El Dakar 2016 resultó ser muy lluvioso y afectó a la competición. ¿Esto supone un problema?**

MP: Cuando llueve mucho, como pasó el año pasado, sí. Por suerte nos tuvieron que consultar en algunas secciones. Cuando está lloviendo un poco no es tan malo porque no luchas contra el polvo. Para el conductor seguro que lo hace más difícil, porque es resbaladizo. Cuando está mojado los coches de delante dejan surcos profundos, y esto por supuesto puede suponer un problema. Así que sí, en general preferimos mucho más correr en seco, pero en el Dakar nunca se sabe cómo va a ser.

Lo bueno es que tengo un piloto con talento como Mikko. Es un piloto excelente, así que me da igual la forma en que conduce. La mayoría de veces puedo concentrarme en mis cosas y sé que él confía en mí.

Michel Périn  
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



**MINI: ¿Qué hace que exista una conexión especial entre piloto y copiloto, y viceversa? ¿La confianza? ¿Pensar de la misma forma? ¿Telepatía?**

MP: Pffff ... Lo bueno es que tengo un piloto con talento como Mikko. Es un piloto excelente, así que me da igual la forma en que conduce. La mayoría de veces puedo concentrarme en mis cosas y sé que él confía en mí. Todos necesitamos confiar en el otro y conocer sus hábitos. También es necesaria una buena comunicación; yo soy francés y Mikko es finlandés, pero ambos nos comunicamos en inglés, una lengua común. Ahora hemos llegado al punto en el que todo es automático –algo que lleva tiempo, pero es necesario.

**MINI: ¿Cuál es para ti la mejor parte del Rally Dakar? ¿La salida? ¿La llegada? ¿La vuelta a casa?**

MP: No, no, no... Diré que la mejor parte es competir. En enero cumpliré los 60 – sí, soy un poco Jurásico – y la gente me pregunta por qué todavía estoy compitiendo, especialmente cuando he tenido bastante éxito. Y es porque cuando empiezas el Dakar, durante 15 días estás bajo el poder de su propio recorrido. En general, esto es probablemente lo que todo el mundo ama, porque cuando vuelvo del Dakar ya lo estoy añorando. Cuando compites estás tan enganchado por buenas y malas razones. Cuando estás cruzando países distintos también estás descubriendo cosas nuevas. Bolivia estará bien. Aunque estemos compitiendo en carrera veremos cosas que jamás olvidaremos.

**MINI: En pocas palabras, describe los más y los menos de un copiloto.**

MP: Cuando a veces eres capaz de conseguir un buen momento en varios días, puedes estar orgulloso de ti mismo. ¿Qué pasará en 2017? Creo y espero que habrá algunos días así. Pero estoy seguro de que habrá algunos días en los que no estaré contento conmigo mismo –y no seré el único. El de copiloto es un trabajo difícil. A diferencia WRC, no podemos hacer un reconocimiento de la ruta; no las tenemos marcadas con signos de interrogación en los puntos donde nos podemos quedar atrapados, aquéllos en que nos perderemos, donde vamos a cometer un grave error, donde voy a agudizar la navegación. El riesgo final de cometer un gran error en WRC debido a que pilotan muy rápido. Aquí tenemos que hacer frente a más posibles errores mientras pilotamos rápido!

**MINI: ¿Cuánto dura un día de carrera?**

MP: Cuando tenía 35 años, piloté de París a Pequín. Yo era el copiloto y llegamos a Pequín al cabo de 27 días; ganamos. El tiempo medio de sueño durante aquellos días fue de tres horas. Como te puedes imaginar, estaba bastante muerto. Hoy en día mi regla es bastante clara: cada noche debo dormir un mínimo de cuatro horas y media. Si no lo hago, dos días más tarde soy incapaz de hacer un buen trabajo.

Da igual la hora que sea cuando llego al vivac tras un día de carrera, que necesito estar en la cama 30 minutos pasada la medianoche. Antes de hacerlo, necesitas trabajar en el road book durante seis, siete u ocho horas. Los días son muy largos. Tienes que ducharte deprisa; comer rápido, ir al baño rápidamente. Todo se tiene que hacer a gran velocidad. Me imagino que en 2017 estaremos de vuelta al vivac a media tarde. Normalmente acabamos hacia las 3-4:00pm, pero creo que este año será alrededor de las 6:00pm. Seguro que los participantes llegarán cuando oscurece.



# 03/ GENTE.

Pilotos y copilotos

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #303



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

TRAYECTORIA DESTACADA

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

**Copilotos:**  
**Michel Périn 19/01/1957, Saint-Mihiel/FRA**

TRAYECTORIA DESTACADA

- 2016: 1º Baja de Hungría  
3º Baja de Aragón  
3º Abu Dhabi Desert Challenge  
4º Rally Dakar
- 2015: 5º Rallye du Maroc, Marruecos  
3º Baja de Aragón, España
- 2014: 1º Desafío Inca, Perú  
1º Baja de Aragón, España  
1º Rally Dakar
- 2013: 1º Baja de Hungría  
1º Baja de Aragón - España  
1º Desafío Ruta 40, Argentina  
1º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2009: 1º Baja España
- 2008: 1º Rally Europa Central
- 2007: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country  
1º Rally Transibérico  
2º UAE Desert Challenge
- 2005: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country
- 1996: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country  
1º Rally Dakar
- 1995: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country  
1º Rally Dakar
- 1994: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country  
1º Rally Dakar
- 1993: 1º Copa del Mundo FIA Rallies Cross Country

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #306



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

TRAYECTORIA DESTACADA

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

**Co-Piloto:**  
**TIMO GOTTSCHALK 28/08/1974, Neuruppin/GER**

TRAYECTORIA DESTACADA

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

X-raid Team MINI ALL4 Racing #308



**Piloto:**  
**Orlando Terranova 11/10/1979, Mendoza/ARG**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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

**Co-Piloto:**  
**Andreas Schulz 03/03/1955, Munich/GER**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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

**X-raid Team MINI ALL4 Racing #314**



**Piloto:**  
**Boris Garafulic 11/07/1963, Santiago/CHL**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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



**Co-Piloto:**  
**Filipe Palmeiro 11/07/1977, Portalegre/PRT**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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

**ORLEN Team MINI ALL4 Racing #316**



**Piloto:**  
**Jakub 'Kuba' Przygonski 24/03/1985, Warsaw/POL**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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



**Co-Piloto:**  
**Tom Colsoul 20/04/1976, Tinen/BEL**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

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

**X-raid Team MINI ALL4 Racing #322**



**Piloto:**  
**Mohamed Abu Issa 21/06/1990, QAT**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

- 2015: 1º Rally Faraones - Quads
- 2015: 2º Rally Sealine Cross Country
- 4º Rally Dakar - Stage Four, Copiapó, Chile
- 2014: 1º: Rally Sealine Cross Country, Qatar
- 3º: Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
- 4º: Rally Dakar, Sudamérica
- 2013: 3º Rally Sealine Cross Country, Qatar
- 1º Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi



**Co-Piloto:**  
**Xavier Pansare 21/05/1971, Lons Le Saunier/FRA**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

- 2015: 9º Rallye du Maroc, Marruecos
- 8º Baja Polonia
- 3º Rally Dakar
- 2014: 2º Rallye Monte Carlo, WRC
- 1º Baja Polonia
- 2009 1º Campeonato de Polonia
- 2008 1º Campeonato de Polonia
- 2007 1º Campeonato de Polonia
- 2006: 5º Campeonato de Europa
- 2º categoría 2wd (S1600)
- 2005: 1º Campeonato de Francia (S1600)
- 1991: primer rally como copiloto

**X-raid Team MINI ALL4 Racing #325**



**Piloto:**  
**Stephan Schott 15/10/1952, Frankfurt/GER**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

- 2014: 8º Baja Polonia
- 5º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 8º Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 10º Abu Dhabi Desert Challenge



**Co-Piloto:**  
**Paulo Fiúza 19/04/1975, Mafra/POR**

**TRAYECTORIA DESTACADA**

- 2014: 5º Rally Dakar
- 2013: 1º OiLibya Rally de Marruecos
- 2º Baja de Aragón - España
- 2º Desafío Ruta 40, Argentina
- 5º Rally Dakar
- 2012: 7º Rally Dakar
- 1º Desafío Litoral (Dakar Series)
- 1º Ruta 40, Argentina
- 2011: 4º Baja Portalegre 500
- 7º Rally Dakar
- 2010: 7º OiLibya Rally de Marruecos
- 2008: Vice-campeón Campeonato Nacional Off-Road (T2)
- 2007: 1º Rally Dakar T1.1er amateur categoría diésel



# 03/ GENTE.

Somos Family

**Un total de siete equipos MINI competirán en el Rally Dakar 2017. Todos los coches de carrera MINI y sus tripulaciones (piloto y copiloto) cuentan con un total apoyo de X-raid, socio de MINI Motorsport, y su excelente personal: mecánicos, personal médico, conductores de vehículos de servicio, responsable de prensa, y otros. En realidad se trata de una gran familia, donde todos se ayudan y lo comparten todo para lograr el objetivo de completar y ganar el Rally Dakar. Bienvenido a la MINI Family.**

Con el propósito de hacer de la MINI Family un equipo del todo útil -para conocerse mejor, despertar interés y compartir necesidades, y aprender más sobre aspectos técnicos de sus coches - la "Mini Family" participa cada año antes del Rally Dakar en los ejercicios de teambuilding organizados por X-raid.

Para la última prueba del Campeonato del Mundo FIA de Rally Cross Country, la Baja de Portalegre (Portugal), los equipos y pilotos intercambiaron papeles. El CEO de X-raid, Sven Quandt, se convirtió en fisioterapeuta y fotógrafo. Stephan Schott cambió los mandos de su coche por el rol de responsable de prensa. Mientras tanto, el piloto Mikko Hirvonen compartió tareas de mecánico con el copiloto Paulo Fiúza, mientras que su colega al volante Tom Colsoul se encargó de la logística del evento.

Al final, este intercambio de roles fue un buen ejercicio, porque los años de experiencia de cada uno en otras tareas se combinaron con la efectividad y dieron un resultado inmejorable: el MINI ALL4 Racing de Ricardo Porém y Filipe Palmeiro ganó la Baja de Portalegre! No es de sorprender que todos estuvieran muy contentos por el resultado. Mikko Hirvonen estaba tan feliz como el equipo ganador: "Mi trabajo como mecánico fue muy divertido. Incluso descubrí por mí mismo que en todo momento puedes mejorar. "

Otro ejercicio de teambuilding previo al Rally Dakar 2017 tuvo lugar en Lisboa. Para esta sesión, la Family se puso al volante de cuatro Minis clásicos originales. El tiempo que dedicaron a trabajar en ellos en un taller al principio estuvo bien empleado, ya que posteriormente conductores y copilotos se tuvieron que salir a la carretera.

No fue hasta muchos kilómetros más tarde, ya de noche, cuando la Family llegó a su destinación y plantaron sus tiendas de campaña. Sin muchas sorpresas, la aventura de acampar en la intemperie fue muy similar a una etapa maratón de Rally Dakar, donde la familia se vale por sí misma realizando el mantenimiento del vehículo y las tareas de cocina. La única diferencia real fue que durante esta noche durmieron incluso menos!



En los días siguientes, el viaje por carretera de la Family estuvo plagado de muchas otras “pruebas” y nuevas experiencias. Como la visita al tostador de Delta Coffee, donde la familia tuvo la oportunidad de conocer la selección del café e incluso pudieron producir su propia mezcla.

Lo siguiente en la lista fue el descenso de un río en kayak por equipos. No fue únicamente una actividad de diversión. La Family tuvo que transportar en kayak todos los materiales necesarios para construir un puente flotante a través del río. Este “puente” no era una simple estructura para que la Family lo pudiera atravesar, sino un puente sólido que les permitiera cruzar el río en sus Minis clásicos.

La última actividad estaba esperando a la Family a su llegada a la famosa ganadería de caballos Coudelaria de Alter do Chão, e implicaba “paseos en taxi” a lomos de un caballo seguidos de la carrera de un Mini de 45 años contra un caballo. El Mini ganó, por supuesto

Hablando sobre los eventos de teambuilding, Sven Quandt, CEO de X-raid, comentaba: “Nos divertimos muchísimo. Por otro lado, tengo que admitir que la primera noche fuera con los Minis fue muy difícil, ya que experimentamos una noche como las del Dakar pero durmiendo menor. Lo más destacable para mí y probablemente para todos fue la construcción del puente y el cruce del río. Aquí se demostró que podemos trabajar todos juntos incluso en situaciones estresantes”.

Para los espectadores, parece que el Rally Dakar es un espectáculo de 13 días de carreras gas a fondo -dos hombres encerrados dentro de un coche conduciendo y orientándose para llegar hasta un destino final antes que el resto de competidores. Tienen razón... pero al mismo tiempo se equivocan. Competir en el Rally Dakar es mucho, pero que mucho más que esto, e implica meses de planificación y preparación por parte de cada miembro de la MINI Family. Una familia que comparte una misma pasión y determinación por competir en la carrera de resistencia más dura, más larga y más física del mundo.

La Family tuvo que transportar en kayak todos los materiales necesarios para construir un puente flotante a través del río. Este “puente” no era una simple estructura para que la Family lo pudiera atravesar, sino un puente sólido que les permitiera cruzar el río en sus Minis clásicos.





# 04/ 2017 RALLY DAKAR.

Cifras

- Con la incorporación de Paraguay, el Dakar visitará su 29º país –el 5º en Sudamérica.
- Argentina, que ha formado parte encada edición desde el 2009, será el escenario del combate decisivo que se disputará en Buenos Aires.
- Inicio: Asunción Paraguay (altitud 43m).
- Final: Buenos Aires (altitud 25m).
- La Etapa 4 es el día en que los equipos alcanzarán una “altitud de crucero” de 3500. Se mantendrán sobre los 3000m durante 6 días antes de que la ruta los lleve a cotas más bajas.
- La Etapa 6 llevará a los equipos al Lago Titicaca, que se extiende a través de las fronteras de Bolivia y Perú y es la reserva de agua navegable más alta del mundo a la vez que el lago más grande de Sudamérica.
- Etapa más larga: Etapa 9, Miércoles 11 de Enero -977km en un día.
- 7 secciones selectivas tendrán más de 400 kilómetros, con una de ellas de más de 500 kilómetros.
- 12 etapas (incluyendo 6 etapas sobre 3,000m)
- 1 etapa maratón
- Alrededor de 9,000km y más de 4,000km de etapas especiales
- El rally se celebrará a lo largo de tres países: Paraguay, Bolivia y Argentina.
- 1200 horas de contenido para programas emitidos en 5 continentes.
- Un total de 70 cadenas de TV emitirán la carrera en casi 190 países.
- Cada día, tres helicópteros de TV capturarán imágenes de la etapa especial y lucharán contrarreloj para enviarlas.
- Un total de ocho horas de programación serán emitidas diariamente.
- 1460 periodistas han sido acreditados para cubrir el Rally Dakar este año.
- Como novedad este 2017, los vehículos europeos se someterán a revisión en Port du Havre antes de partir hacia Sudamérica.

- En total, más de 600 vehículos (organización, medios y participantes) partirán en una travesía de tres semanas para cruzar el Atlántico:
- 491 participantes para 316 vehículos en carrera
- 146 motos
- 37 quads
- 83 coches
- 50 camiones
- El Dakar se tomará una pausa en la capital con mayor altura del mundo – La Paz. Para poder disfrutar de este descanso en las mejores condiciones, el vivac se instalará en el punto de menor elevación de la ciudad -3,300m sobre el nivel del mar.
- 4.4 millones de espectadores en 2016
- 22,000 efectivos (gendarmes, policías, militares) para la seguridad del público y del rally
- 51 zonas aseguradas para espectadores
- Hasta 7 helicópteros medicalizados y 32 vehículos en pista, incluyendo 10 vehículos de emergencia.
- Un equipo médico de 60 miembros.
- El Rally Dakar compensa el 100% de su impacto ambiental.
- Empresas autorizadas reciclarán residuos específicos. Durante la edición de 2016 se procesaron un total de 14,330 toneladas de aluminio, 5,660 toneladas de cartón y papel, 7,050 toneladas de cristal, 6,980 litros de aceite y 49,200 toneladas de filtros, neumáticos y multitud de piezas mecánicas.
- En esta edición del Rally Dakar se lanzará un videojuego para móviles sobre la carrera.





**4.4 millones** de espectadores en 2016



**1200** horas de contenidos audiovisuales emitidos en 5 continentes



**1460** periodistas cubrirán el Rally Dakar 2017



**491** participantes  
**316** vehículos



Estreno del videojuego móvil del Rally Dakar

Etapa 9:  
Etapa más larga:  
**977km en un día**  
Miércoles 11 de Enero



Etapa 4:  
Altura de recorrido de **3,500m** y se mandendrán sobre los **3,000m** durante seis días.

Etapa 6:  
Los equipos cruzan el **Lago Titicaca**



- la reserva de agua navegable más alta y el lago más grande de Sudamérica.

**7** helicópteros medicalizados

**10** vehículos médicos



**60** miembros del equipo médico





# 05/ 2017 RALLY DAKAR.

Glosario

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

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

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

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

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

**GPS:** En el Dakar, el GPS sólo se utiliza como sistema de control. En las etapas especiales los

participantes únicamente pueden utilizar su libro de ruta. El GPS solo confirma la llegada a meta y el paso por los puntos de control o coordenadas (waypoints) GPS.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**COORDENADA GPS:** Estos puntos, también llamados Way Points, son situados por la organización encuentran a lo largo de la ruta y deben ser cruzados por los participantes. Existen cinco tipos distintos: los visibles (WPV), los ocultos (WPM), los llamados puntos eclipse (WPE), los de control (WPC) -que resultan los más difíciles de encontrar porque la visibilidad es de solo 300m-, y finalmente los los de seguridad (WPS).

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



# 06/ 2017 RALLY DAKAR.

## Contacto Medios

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Teléfono: +49-176-601-72405

E-mail: [danilo.coglianese@bmwgroup.com](mailto:danilo.coglianese@bmwgroup.com)

Web Prensa: [www.press.bmwgroup-sport.com](http://www.press.bmwgroup-sport.com)