



2017 DAKAR RALLY GUIA DE IMPRENSA



01/ INTRODUÇÃO.

**Sebastian Mackensen,
Vice-Presidente da MINI.**

Caros representantes da imprensa

O Rally Dakar é, sem margem para dúvidas, o mais duro e exigente rali de resistência da actualidade; uma corrida que destaca a natureza competitiva e estamina dos concorrentes e, é claro, a dinâmica de prestação e fiabilidade dos veículos em prova. O Dakar 2017 tem todos os atributos para ser um “Dakar” clássico – um desafio que a MINI Motorsport, o nosso parceiro desportivo X-raid e a Família MINI de equipas de competição abraçam com verdadeiro espírito de aventura.

Sete formações MINI vão alinhar à partida do Rally Dakar 2017 a 2 de Janeiro com a esperança de darem continuidade ao brilhantismo das quatro vitórias consecutivas conseguidas no Rally Dakar de 2012 a 2015 e também de defenderem com sucesso o triunfo entre os quatro rodas motrizes no Dakar de 2016. Este nível de sucesso no Dakar espelha os títulos conseguidos na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno e, é claro, torna maior a herança vitoriosa da MINI; uma herança que remonta aos anos 60 e ao original Mini Cooper S.

A 39ª edição do Rally Dakar verá a MINI atingir mais um marco com a estreia competitiva do MINI John Cooper Works Rally: um carro preparado para as corridas que une a prestação da sub-marca MINI, a MINI John Cooper Works, e a sua natureza desportiva. Este novo carro de rali, com base no novo MINI Countryman, foi desenhado e construído com a mesma paixão e excelência técnica do chassis e tecnologia de motor que

verdadeiramente defini o espírito competitivo MINI.

O Rally Dakar vai, uma vez mais, apresentar significantes desafios a todos os concorrentes e seus veículos. Lidar com terreno desconhecido em novos locais e as dificuldades associadas a conduzir a alta altitude, e também o calor do deserto, fazem com que esta seja, e de forma compreensível, a corrida das corridas. Junte-se a isto a incerteza diária do tempo e especiais mais longas, e pode-se compreender porque que o “Dakar” é tido como o maior desafio para homem e máquina.

Experiência e equipamento não são, só por si, o suficiente para garantir que qualquer concorrente saia vitorioso deste espectáculo de competição de todo-o-terreno de duas semanas. Contudo, o que está garantida é a experiência do parceiro desportivo da MINI Motorsport, a X-raid, que vai assegurar que as oito formações e respectivos carros lutam pela vitória em segurança e com impressionante apoio. Os engenheiros e equipas de gestão da X-raid ajudaram a MINI Motorsport a atingir fantásticos triunfos no Dakar e na Taça do Mundo nos anos mais recentes – a dedicação e vontade de vencer ainda arde forte na família MINI Motorsport.

A todos os concorrentes MINI no Rally Dakar, em nome da MINI, desejo-vos a todos uma conclusão vitoriosa do desafio do Rally Dakar 2017.

Atenciosamente,
Sebastian Mackensen



CONTEÚDO.

01/ INTRODUÇÃO/APRESENTAÇÃO

02/ MINI: A NOVA ARMA

02/ MINI: A NOVA ARMA,
DESENVOLVIDO PARA VENCER

03/ PESSOAS:
ENTREVISTA COM SVEN QUANDT –
CEO X-RAID TEAM

03/ PESSOAS:
ENTREVISTA COM MIKKO HIRVONEN

03/ PESSOAS:
ENTREVISTA COM YAZEED AL-RAJHI

03/ PESSOAS:
O PERCURSO ANALISADO POR
MICHEL PÉRIN

03/ PESSOAS:
PILOTOS E NAVEGADORES

03/ PESSOAS:
SOMOS UMA FAMÍLIA

04/ RALLY DAKAR 2017:
PRINCIPAIS ESTATÍSTICAS

05/ RALLY DAKAR 2017:
GLOSSÁRIO

06/ RALLY DAKAR 2017:
CONTACTOS DE IMPRENSA





02/ MINI: A NOVA ARMA.



O Rally Dakar de 2017 é a estreia do totalmente novo MINI John Cooper Works Rally. A chegada desta nova arma para o desafio cross-country de longa distância sublinha o compromisso de longo prazo da MINI Motorsport no que respeita ao seu envolvimento no desporto motorizado; em particular em rally-raids internacionais, nos quais a MINI tem sido uma força dominante e bem-sucedida desde o seu regresso em 2011.

O MNI John Cooper Works Rally de 2017 é um entusiasmante desenvolvimento para a MINI e para o parceiro X-raid. Com base no totalmente novo MINI Countryman, as características já de

si desportivas deste novo carro ofereceram desde logo uma plataforma para o novo MINI John Cooper Works Rally e para o seu papel de especialista de ralis cross-country.

Produzir um carro capaz de enfrentar com sucesso e sobreviver às exigências de um rali de cross-country é por si só um desafio. Contudo, o MINI John Cooper Works Rally foi desenhado e construído para atingir e exceder o mesmo nível de sucesso do anterior MINI ALL4 Racing, graças a cuidado programa de desenvolvimento.



Durante o projecto, desenvolvimento e produção do MINI John Cooper Works Rally foram as áreas chaves submetidas a extenso escrutínio e subsequente trabalho de aprimoramento em comparação com o anterior carro de ralis cross-country.

- **Aerodinâmica**
- **Gestão térmica**
- **Distribuição de peso**
- **Centro gravítico mais baixo**
- **Desenho de chassis modificado**
- **Novo mapeamento do motor**

As áreas acima foram alvo de muitas horas de desenho e testes para garantir que o MINI John Cooper Works Rally apresenta prestação melhorada com menor consumo de combustível. As alterações também resultaram em melhorias na condução do carro, com ganhos conseguidos na estabilidade, tracção e agilidade. Quando deparado com todos os tipos de terreno e condições de condução – da chuva e neve a condições áridas e secas; de areia macia a lama profunda; de 3.000 metros acima do nível do mar a pistas por entre vales e rios – os melhoramentos do chassis e motor representam grandes benefícios.

O exterior do MINI John Cooper Works Rally replica o MINI Countryman e, por isso, a típica agilidade de condução do MINI para utilização em corridas. É também uma das áreas do carro que recebeu particular atenção dos técnicos da X-raid. Foram muitas as horas passadas no Túnel de Vento do Grupo BMW em conjunto com os especialistas de desportos motorizados da casa, o que resultou no aperfeiçoamento da aerodinâmica e consequente redução do atrito.

As dimensões gerais do MINI John Cooper Works Rally são as mesmas (1:1) do anterior carro de ralis e a prestação do motor e peso total do carro, como em anos anteriores, vai ao encontro dos regulamentos impostos pela FIA. Como resultado, as melhorias aerodinâmicas do MINI John Cooper Works Rally são importantes para o incremento da velocidade em secções planas e abertas, bem como para a necessária estabilidade em velocidade. Também se conseguiu redução do consumo de combustível e um melhor subsistema de arrefecimento.

A carroçaria do MINI John Cooper Works Rally é compósita, em fibra de carbono e Kevlar, enquanto a parte inferior do corpo principal do carro é feita do mesmo material em conjunto com uma estrutura de favo de mel. O uso destes materiais tem três objectivos: 1) resistência e durabilidade – ideal protecção acrescida dos dois elementos da equipa; 2) redução do peso e maior resistência; e 3) fácil remoção dos painéis ou substituição dos mesmos durante as assistências ou em caso de danos.



A parte inferior transporta agora os três pneus sobressalentes e respectivas jantes, bem como dois macacos hidráulicos operados desde o habitáculo. Anteriormente, apenas dois conjuntos de pneus sobressalentes eram transportados na zona inferior do carro. Ao mover o terceiro pneu da bagageira para a parte de baixo do carro conseguiu-se um centro gravítico mais baixo, além de uma alteração na distribuição do peso que melhorou a estabilidade e, consequentemente, a dinâmica de condução.

Com a chegada do novo MINI John Cooper Works Rally foram também introduzidas novas cores e estilo de decoração, mantendo o espírito desportivo da gama de John Cooper Works de carros de estrada. A decoração vai agora contemplar a exclusiva cor do MINI John Cooper Works, o Verde Rebel, com um tejadilho no exclusivo Vermelho Chili do MINI John Cooper Works, bem como novas riscas Sport. As outras cores para os carros da X-raid são o Vermelho Chili, o Branco Silver e o Branco Light.

O desenho exterior foi desenvolvido em estreita colaboração com a equipa de Design da MINI. O desenho exterior original e vertical do novo MINI Countryman foi transposto para os carros de competição, como é o caso dos pára-choques, grelha, capô, geometrias laterais e traseira, luzes, barras do tejadilho e entradas de ar laterais.

O desenho original do totalmente novo MINI Countryman foi transferido para o MINI John Cooper Works Rally enfatizando as características principais. A equipa de desenho trabalhou à luz da filosofia “forma segue a função”, alterando as linhas originais com propósito. As abas expressivas dos guarda-lamas sublinham as linhas características do novo MINI Countryman. O corpo em si é muito mais largo no guarda-lamas, o que ajuda a integrar uma entrada de ar à frente das portas.

O capô expressivo foi rebaixado para melhor visibilidade do piloto, o que se conseguiu melhorando o perfil dos guarda-lamas e abóboda do motor, enquanto o aspecto agressivo do Conjunto de Luzes Exteriores do John Cooper Works ALL4 foi alterado para se adaptar ao carro. As protecções laterais da parte inferior, o compartimento dos pneus sobressalentes, são novos “painéis Rocker” que formam por si só um novo ícone do desenho do MINI John Cooper Works Rally. A geometria do tejadilho incorpora também uma expressiva nova entrada de ar, enquadrada pelas originais barras do tejadilho.

O quadro especializado, construído com aço tubular de especificação aeroespacial, garante a segurança da equipa, em concordância com os regulamentos. Desenhado especificamente para as exigências das corridas de cross-country, o quadro é construído em concordância com os padrões CP Autosport.

Enquanto o chassis principal serve de suporte à carroçaria e funciona como esqueleto para os componentes da transmissão, é missão do sub-quadro frontal suportar o motor. O parceiro da MINI Motorsport, a X-raid, projectou um sub-quadro removível, o que permite a total remoção do motor, caso seja necessário, em apenas uma hora.

A suspensão é da responsabilidade dos especialistas Reiger Racing Suspension. Cada eixo conta com quatro unidades de suspensão (duas por roda) totalmente ajustáveis com um curso de 250mm. As pinças de quatro pistões em todos as rodas actuam sobre discos de aço ventilados de 320mm. Para garantir uma prestação de travagem consistente mesmo sob as exigências de correr durante horas a fio a elevadas temperaturas, as pinças dos travões traseiros são arrefecidas a ar e água.

A prestação de motor exemplar, em termos de resposta, potência, binário e fiabilidade, é garantida por um Diesel TwinPower Turbo de 6 cilindros do Grupo BMW. Desenhado com a competição de resistência em mente, o bloco de cárter seco de 2.993cc debita 340cv às 3.250 rpm e disponibiliza um binário de aproximadamente 800 Nm às 1.850 rpm, tudo isto com o regulamentar restritor de 38mm.

A utilização da Tecnologia TwinPower Turbo do Grupo BMW é uma escolha óbvia para o MINI John Cooper Works Rally dentro da família de motores do Grupo BMW. O motor potente e de elevado binário já deu provas em competição, sendo o responsável por muitas das mais importantes vitórias da MINI. A entrega da potência máxima a baixos regimes contribui para a sua reconhecida fiabilidade e é ideal para todo o tipo condições do terreno; das pistas pedregosas e ascendentes, aos traçados de gravilha ao estilo do WRC. É também uma vantagem nas areias do deserto. O baixo consumo de combustível de um motor diesel afinado para a competição é também factor importante.

As melhorias no consumo de combustível devem-se também à utilização da nova gestão do mapeamento do motor. Muitas horas de testes levaram a um ainda maior potencial em condições de corrida, em particular em altitude. O Rally Dakar de 2017 vai contar com passagens por zonas montanhosas a aproximadamente 3 a 4.000 metros acima do nível do mar. O reduzido nível de oxigénio a essas altitudes não só afecta o corpo e a mente de forma dramática, como também a forma como o motor respira e pode afectar severamente a prestação do mesmo. Para conseguir sempre tirar total partido das prestações o novo mapeamento do motor garante a manutenção da condução e prestação do MINI John Cooper Works Rally.

O MINI John Cooper Works Rally continua a contar com a admirada transmissão do ALL4 Racing, colocando-o na categoria 4x4 que viu a MINI Motorsport dominar os ralis de cross-country nos anos mais recentes. A transmissão conta com embraiagem AP Racing em combinação com uma

caixa sequência SADEV de seis velocidades. Diferenciais frontal e traseiro bloqueáveis, arrefecidos a óleo, da Xtrac, com unidade central SADEV entregam sempre o máximo da prestação do motor, independentemente do terreno ou das condições da corrida. O que também deverá ajudar a animar ainda mais os fãs da MINI Motorsport e do MINI John Cooper Works é o som do sistema de escape do MINI John Cooper Works Rally. O escape Akrapovič apresenta um novo desenho.

O interior do habitáculo foi renovado, mas continua a apresentar o tablier de fibra de carbono de três secções – piloto, central e navegador – com toda a informação essencial. O piloto vê a mudança que está engrenada, além de ter um mostrador LED com as RPM e um aviso para passagem de caixa. Velocidade, pressão do óleo, temperaturas dos líquidos e funções electrónicas são apresentadas no painel central, para que ambos os elementos da equipa as possa ver. Todas as informações de navegação encontram-se no painel do navegador.

Os testes continuados e o trabalho de desenvolvimento são fulcrais para o sucesso nas corridas. O novo MINI John Cooper Works Rally está neste momento a ser alvo da última fase de testes antes do Rally Dakar 2017 e vai ser o centro das atenções do pessoal da X-raid e dos engenheiros MINI ao longo da sua vida útil.



MINI JOHN COOPER WORKS RALLY: ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

• Motor:	TwinPower Turbo Seis Cilindro Diesel Grupo BMW
• Potência:	340 cv / 3.250 rpm
• Binário (aprox.):	800 Nm / 1.850 rpm
• Capacidade:	2.993 cc
• Restritor de ar:	38 mm diâmetro
• Velocidade de ponta (aprox.):	184 km/h
• Transmissão:	caixa sequencial de seis velocidades
• Travões:	4 x pinças de seis pistões – frontais arrefecidos a ar / traseiros arrefecidos a água e ar. Discos: 320 x 32 mm
• Comprimento / largura / altura:	4.350 / 1.999 / 2.000 mm
• Distância entre eixos:	2.900 mm
• Largura das vias:	1.736 mm
• Peso:	1.952,5 kg
• Capacidade do depósito de combustível (aprox.):	385 litros
• Chassis:	tubular em aço com carroçaria compósita
• Pneus:	BF Goodrich 245/80R 16





Apesar do curto período de desenvolvimento, a MINI Motorsport com o MINI ALL4 Racing – derivado do John Cooper Works Countryman de 2012 – atingiu incrível sucesso competitivo no mundo dos ralis de cross-country. O desafio mais duro desta disciplina do desporto motorizado é, sem dúvidas, o rally-raid anual de longa distância conhecido como Rally Dakar.

Tal foi o brilhantismo e supremacia do seu carro de competição nas mãos da experiente X-raid e das suas equipas apaixonadas, que o MINI ALL4 Racing venceu o Dakar por quatro vezes consecutivas: 2012 a 2015. Em 2016 a MINI repetiu o estatuto de vencedora na categoria de quatro rodas motrizes.

A competir na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno, a MINI voltou a demonstrar com o sucesso gera sucesso. Após a primeira vitória na Taça do Mundo em 2012, o sucesso foi repetir nos três anos que se seguiram (2013 a 2015). Agora, o novo MINI John Cooper Works Rally tem por objectivo honrar o legado do seu predecessor.

O novo MINI John Cooper Works Rally vai também ser alvo de desenvolvimentos constantes através do parceiro X-raid. Ao mesmo tempo, o feedback técnico obtido através do programa de desenvolvimento de competição pode, é claro, ser usado para ajudar ainda mais os programas fiabilidade e prestação em todos os aspectos dos carros de produção MINI.

DESENVOLVIDO PARA VENCER

Experimentado, testado e aprovado. O novo MINI John Cooper Works Rally é um carro nascido da experiência, paixão e, é claro, herança de algumas notas – incluindo quatro vitórias no Dakar e quatro títulos na Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA.

Este carro foi desenvolvido ao longo de mais de seis anos de competição em todo o tipo de terreno exigente que incutiria medo até mesmo nos mais bravos aventureiros. Temos de agradecer ao seu predecessor, o MINI ALL4 Racing, pelos milhares de quilómetros de experiência adquiridos para a construção do MINI John Cooper Works Rally.

Outro elogio tem também de ser estendido às pessoas que contribuíram, muito ou pouco, para o constante desenvolvimento de um campeão de corridas. Sejam pilotos ou navegadores, os técnicos da X-raid, parceira da MINI Motorsport, os engenheiros da MINI e os designers do Grupo BMW, todos ajudaram de alguma forma a fazer com que o MINI John Cooper Works Rally venha a ser um campeão.

A melhor forma de aumentar ainda mais a reputação de ser capaz de vencer é o desenvolvimento. O MINI John Cooper Works Rally é construído com base nos conhecimentos adquiridos nos rali raids e provas endurance, como o Rally Dakar e o Rota da Seda, mas o desenvolvimento não pára agora que o carro está construído.

O MINI John Cooper Works Rally é também alvo de desenvolvimento constante através do paceiro desportivo X-raid, tudo com o objectivo de tornar o MINI John Cooper Works Rally um carro vitorioso e um ícone na arena dos ralis de cross-country, tal como o seu antecessor. Ao mesmo tempo, o feedback técnico ganho através do programa de desenvolvimento em competição pode, de futuro, ser usado para ajudar a melhorar ainda mais os programas de fiabilidade e prestação dos carros de produção da MINI.

Todas as corridas são uma oportunidade de desenvolvimento. Tome-se por exemplo, o Rally Dakar 2016, um espectáculo competitivo que viu os concorrentes escalarem até cerca de 4.500 metros, onde o ar ficou tão rarefeito que quase todos os carros de competição perderam potência por não

seres capazes de “respirar” como deve ser – da mesma forma, houve muitos pilotos e navegadores afectados.

A partir daqui, os técnicos da X-raid e da MINI Motorsport gizaram novo programa de combustível e injeção para contrariar os efeitos da altitude garantindo, ao mesmo tempo, um consumo de combustível eficaz – o combustível é um dos consumíveis mais importantes quando se tem pela frente várias centenas de quilómetros de deserto em todas as direcções. O resultado final é um MINI John Cooper Works Rally capaz de boas prestações a todas as altitudes e com menor impacto em termos de CO2!

Os diagnósticos são importantes para recolher os dados registados electronicamente, o que permite aos engenheiros da X-raid ver perfeitamente quais os componentes que estão a funcionar na perfeição e ilustrar as respostas dadas pelos pilotos e navegadores. Ao fim ao cabo, são as suas capacidades e experiência humana que contam. Se um piloto precisa de mais resposta da direcção, ou estabilidade e aderência, é a equipa que aconselhará certos parâmetros do chassis, ou de um sistema fundamental para melhorar o comportamento do carro.

Finalmente, há o velho mas confiável método de medir os principais componentes. Fazer isto requer um par de mãos profissionais, conhecimento e ferramentas de medição precisas. A maior parte dos componentes têm quantidades conhecidas e só são substituídos ao cabo de uma distância ou tempo de corrida pré-determinados. Estes intervalos só são conhecidos e implementados após medições constantes corrida após corrida, ou teste após teste.

Assim, quando olhamos para imagens do MINI John Cooper Works Rally sabemos que não só tem um grande aspecto, como cada centímetro quadrado é projectado para ser absolutamente soberbo, mesmo ao mais ínfimo pormenor, como explica Sven Quand, CEO da X-raid...

“Todo o lado técnico por baixo do chassis foi alvo de grandes modificações porque há três pneus sobressalentes por baixo do carro. Isto é algo que nunca ninguém fez até ao momento para conseguir um centro gravítico baixo. Também movemos o radiador mais para baixo para provocar uma melhoria substancial em comparação com o ano passado. O carro é cada vez mais um carro de rali. Com o MINI John Cooper Works Rally fizemos as maiores alterações algumas vez vistas. O desenvolvimento é uma prioridade. Temos de estar sempre a andar em frente... literalmente.”





03/ PESSOAS.

Entrevista com Sven Quandt – CEO X-raid Team.

A X-raid é uma empresa alemã especializada em competições de rali cross-country e é o parceiro desportivo da MINI. O sucesso da X-raid em competições de resistência de longa distância e na Taça do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno da FIA é lendária – quatro vitórias no Rally Dakar e dez títulos na Taça do Mundo. O homem por detrás da X-raid é Sven Quandt, antigo especialista de ralis, concorrente do Dakar e, agora, uma das vozes mais experientes no mundo dos ralis.

O que significa para ti, enquanto CEO da X-raid, competir na mais exigente corrida automóvel de resistência; ainda sentes as mesmas emoções depois de tantos anos de sucesso?

Sim, é a emoção pela prestação, fiabilidade e sucesso é a mesma – tudo isto com a melhor equipa e com as pessoas certas à tua volta. Terminar no topo não é necessariamente o mais importante, ao contrário do que todos pensam; primeiro há que terminar. Terminar, mesmo que em décimo, nesta corrida é um sucesso.

O que é que te mantém acordado durante a noite, se é que tem a ver com o Dakar?

Antes, é tudo. Basicamente pensar em tudo o que tens de levar e esperas não te ter esquecido de nada porque levar qualquer coisa mais tarde é difícil. Tens de garantir que todas as pequenas áreas que te podem causar problemas estão salvaguardadas da melhor forma possível, em particular no carro.

Durante a corrida posso dizer que o que mais tentas é conseguir dormir o máximo possível porque o stress durante o dia, quando os carros estão a competir, é muito elevado. Assim, os momentos de tranquilidade são, na verdade, quando os carros estão de volta ao acampamento ou já terminaram a especial. Mesmo assim, quando vais para a cama já estás a pensar no que pode acontecer no dia seguinte. Por vezes dormir não é muito bom, mas estás tão cansado que acabas mesmo por dormir alguma coisa.

Este ano é a 39ª edição do Dakar, que é considerada a mais dura do Rally até ao momento na América Latina. Concordas?

Em termos de altitude sim, é uma loucura e, é claro, vai causar problemas. Estar acima, ou a cerca de 4.000 metros durante mais de quatro dias não é fácil para as pessoas. Isto, em conjunto com a navegação, vai provocar grandes dúvidas quanto a quem vai vencer. Há muitos obstáculos diferentes a ultrapassar para ganhar o Dakar. Dizer hoje “sim, esta pessoa vai ganhar”, não é possível. Fisicamente será o Dakar mais duro!

Os concorrentes também vão ter de lidar com a etapa maratona...

Uma longa etapa maratona com mais de 1.200 km e sem assistência durante a noite isso significa que as equipas vão ter de ter muito cuidado com os pneus e usar os pneus sobressalentes. É um grande jogo de poker esta etapa. Normalmente, no total, a etapa maratona tem 800 km, mas este ano terá mais de 1.200 km em dois dias e isso é excepcional. Os nossos pneus são feitos para aproximadamente 800 km de especial; quando sabes isto, fazer 1.200 km com um conjunto de pneus é complicado. Tens três pneus sobressalentes no carro, mas se furares ficas no limite da utilização dos pneus e torna-se um problema. Isto será um factor nestes dias que vai afectar a possibilidade de estar entre os da frente.

Deste instruções ou assistência especiais à família MINI para se prepararem para cinco dias nas montanhas, onde a doença de altitude é um problema?

São todos profissionais, conhecem os perigos e estão em preparação para a altitude. Até eu já dormi duas semanas numa tenda de altitude todos as noites para ajudar a aumentar o número de glóbulos vermelhos no sangue para ter mais possibilidades de estar fisicamente apto – no ano passado senti-me muito mal. Sei que outros elementos da equipa já fizeram este tipo de “treino” vários anos, mas houve mais pilotos e navegadores a começarem a fazê-lo também.

Será a segunda semana do Dakar, a descer da altitude, crítica para o resultado final?

Sim, mas vamos estar todos claramente mais cansados. Posso dizer que o dia de descanso da altitude já é mau, mas quando desces toda a gente se queixa da diferença no ar. Depois vais tentar não fazer loucuras; para mim é um dos maiores desafios. Comparo-o um pouco com quando escalei o Monte Kilimanjaro há muitos anos. Foi um grande desafio para mim chegar ao topo e depois voltar para baixo – o Dakar é um pouco assim este ano; tens de ultrapassar a altitude e ser capaz de terminar a segunda semana.

O Dakar 2017 assiste à estreia do totalmente novo MINI John Cooper Works Rally. Houve alguma preparação diferente por parte da X-raid para a chegada deste novo carro, ou foi trabalho normal?

Não, não foi trabalho normal. Fazer uma carroçaria totalmente nova com grande influência da aerodinâmica foi intenso. Baixar o centro gravítico do carro foi uma prioridade, e fomos bem-sucedidos. Estivemos no túnel de vento com o novo carro. Tivemos de fazer algumas pequenas alterações, mas no geral sabemos que atingimos o nosso objectivo.



Uma longa etapa maratona com mais de 1.200 km e sem assistência durante a noite isso significa que as equipas vão ter de ter muito cuidado com os pneus e usar os pneus sobressalentes. É um grande jogo de poker esta etapa.

Sven Quandt – CEO X-raid Team



03/ PESSOAS.

Entrevista com Mikko Hirvonen

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

Mikko Hirvonen é um homem com muita experiência ganha nos ralis através da bem-sucedida carreira no WRC. Após se ter retirado oficialmente acabou por aceitar a proposta da X-raid para testar e depois correr no icónico MINI ALL4 Racing. Em menos de duas épocas apresentou resultados de monta na Taça do Mundo FIA e levou depois a cabo o imponente Rally Dakar 2016, onde terminou em quarto e se sagrou o “Melhor Estreante”. Armado com o novo MINI John Cooper Works Rally e uma vez mais fazendo dupla com o navegador Michel Périn. O finlandês está agora de olhos postos no triunfo no Rally Dakar 2017.

MINI: Tem por base o teu Rally Dakar no ano passado e a experiência na Taça do Mundo, o que faz uma equipa vencedora?

MH: O carro é muito importante. Todas as pessoas à volta são partes muito importantes da equipa. Mas nenhum de nós, não o carro ou piloto, podemos vencer o Dakar sozinhos. É um grande esforço de equipa que tem início no final do último Dakar. No final do dia é mesmo muito trabalho árduo com toda a preparação durante o ano. Com alguma sorte do nosso lado também, que nos pode ajudar a vencer.

MINI: Aposto que estás desejoso por pilotar no novo MINI John Cooper Works Rally no Dakar. O que pensas do novo carro após os recentes testes?

MH: É verdade. O Dakar foi há um ano, pelo que estou desejoso por voltar a começar este desafio. É claro que a equipa tem trabalhado muito com o novo carro e feito muitas melhorias em diferentes áreas – aerodinâmica, distribuição de travagem e mais. Tenho feito muito trabalho de afinação também para alterar um pouco o carro para se adaptar mais ao meu estilo de condução. Por isso, sim, estou mesmo ansioso por me sentar ao volante do MINI John Cooper Works Rally no Dakar e ver o que somos capazes de fazer.

MINI: Mais uma vez vais ter o experiente Michel Périn ao teu lado. Dirias que a familiaridade leva a grande confiança e fé no teu parceiro de equipa?

MH: Após o nosso primeiro Dakar, em que aprendi muito com ele, fizemos mais corridas juntos e passámos a trabalhar juntos e a compreender-nos ainda mais. É claro que é muito mais fácil começar o segundo Dakar juntos.

MINI: Tiveste um ano para reflectir no teu primeiro Dakar. Há algo que vás fazer diferente este ano? A preparação, estilo de condução... algo?

MH: Penso que fizemos muito trabalho desde então. Após ter ganho alguma experiência, consegui trabalhar no carro e tenho adaptado a suspensão um pouco mais à minha forma de conduzir. Isso já será uma ajuda. Parece que o Dakar este ano vai ser muito mais desafiante porque no ano passado tiveram de alterar o percurso à última hora. Este ano teremos mais secções fora de estrada, mas fizemos algumas provas para nos prepararmos para isso. Mas nada bate a experiência do Dakar em si, pelo que temos apenas de ser humildes e concentrarmos muito em cada dia.

MINI: O que achas de terem de passar ainda mais tempo a alta altitude no Dakar em 2017?

MH: Não me importo com isso. Senti-me muito bem no ano passado, mas este ano vamos ter algumas secções de dunas a alta altitude, o que não fiz antes. Será uma novidade e não houve como testar nestas condições. Será emocionante ver como vai ser. Após a corrida do ano passado queria voltar, mas queria ter um desafio maior. Acho que tenho de ter cuidado com o que desejo, mas estou preparado.

MINI: O que significa para ti fazeres parte da Família MINI – isto é, a família de equipas e o pessoal da X-raid?

MH: Estou mesmo muito contente por fazer parte e trabalhar com a Família MINI. Fui muito bem recebido na formação e fizeram-me sentir mesmo bem-vindo. Estamos todos a trabalhar para o mesmo objectivo e é uma equipa tão experiente e de sucesso que tenho muito orgulho de fazer parte dela.



É claro que a equipa tem trabalhado muito com o novo carro e feito muitas melhorias em diferentes áreas – aerodinâmica, distribuição de travagem e mais.

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



03/ PESSOAS.

Entrevista com Yazeed Al-Rajhi

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

Yazeed Al-Rajhi e o seu habitual navegador Timo Gottschalk (GER) compõem a terceira dupla da X-raid Team. A experiência de Al-Rajhi no Campeonato do Mundo de Ralis (WRC 2) significa que a estreia no Dakar em 2015 foi marcada por velocidade e resultados nas especiais entre os cinco primeiros. As suas capacidades de pilotagem afinadas num MINI ALL4 Racing em 2016, em conjunto com a experiência do navegador Gottschalk, levaram-nos ao terceiro lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno.

MINI: O que significa para ti competires no Dakar?

A-R: É o derradeiro rali de cross-country pelo simples facto de ser a corrida mais dura para homem e carro. Correr a alta altitude é um feito incrível; correr em pistas frias de montanha numa altura e depois nas condições extremas do deserto não é uma corrida que se faça todos os dias. Competir durante quase duas semanas através de três países faz com que seja um desafio, um espectáculo e uma competição incrível.

MIN: No Rally Dakar 2017 vais competir com o novo MINI John Cooper Works Rally. Como se tem comportado o novo carro até ao momento?

A-R: Está tudo no sítio: temos um grande carro; um grande navegador no Timo; e uma grande equipa para nos apoiar. Por causa da nova rota e das novas exigências de navegação, o Dakar deste ano certamente não será fácil para todos, mesmo com novo carro – como com tudo o que é novo, há trabalho a fazer. Vamos dar os 100% para completarmos o Dakar com o objectivo principal a ser, é claro, conquistar o título.

MINI: Ir para o desconhecido, como acontece com o percurso, terreno e estado do tempo, deve tornar a competição difícil. O que fazes para ultrapassar tudo isto?

A-R: Como se costuma dizer, é necessário ter um bom navegador e bom apoio para se fazer um Dakar com sucesso. Além disto, tens de ter também apoio para coisas como o teu corpo – a comida correcta para manteres a prestação e a saúde é muito importante. Os fisioterapeutas

também ajudam a reparar o corpo, em particular após terreno muito irregular. O trabalho dos técnicos no carro para garantir que está pronto para o dia seguinte também ajudar a acalmar a mente. O resto é relaxar sempre que possível.

MINI: No papel parece que a competição está à altura do Dakar.

A-R: Penso que todas as equipas profissionais subiram a fasquia. Mesmo as privadas deram grandes saltos em frente para terminarem o Dakar. O que não nos podemos esquecer é que completar o Dakar é por si só um desafio. O Dakar deste ano parece que pode dar azo a alguns resultados loucos.

MINI: Ficaste surpreendido com alguma parte do percurso divulgado?

A-R: Não, nem por isso. Mas estar a alta altitude por maior período de tempo pode causar problemas para algumas equipas. Com o Dakar, em particular este ano, há sempre algo pela frente que é novo, seja no percurso, seja nos regulamentos – nunca se pode assumir o Dakar como garantido. Tudo o que podes fazer é estar preparado para correr e lidar com tudo o que te surja pela frente.

MINI: Como descreverias, enquanto piloto, o que é competir no Rally Dakar?

A-R: Ah! É uma boa pergunta. Dias longos com pouco tempo para dormir, descansar, comer ou fazer qualquer coisa normal. A competição é rápida, mas controlada; tem de o ser porque não fazemos reconhecimentos do percurso. Corremos no frio; corremos no calor extremo. Pode estar seco, ou a chover, ou pode mesmo chover torrencialmente. Num minuto a pista pode estar firme, com poucas pedras, e no seguinte pode ser o oposto, seja areia do deserto ou um mar de grandes pedras. Contusões e fadiga dos braços são ocorrências diárias. São poucas as coisas que nos fazem parar de correr: duros, condições climáticas ou o final da especial. É o mesmo todos os dias e é por isso que o Dakar é um desafio tão grande.



Está tudo no sítio: temos um grande carro; um grande navegador no Timo; e uma grande equipa para nos apoiar. Por causa da nova rota e das novas exigências de navegação, o Dakar deste ano certamente não será fácil para todos, mesmo com novo carro.

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

03/ PESSOAS.

2017 Rally Dakar – O percurso analisado por Michel Périn
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



Michel Périn é uma lenda viva no mundo dos ralis de todo-o-terreno de longa distância. Com 59 anos de idade, é um francês amigável que não perdeu um pinga de paixão pela competição, por conhecer e amar o mundo. Uma vez mais, ele vai partilhar o ar, o calor e o ruído de um MINI de competição (o novo MINI John Cooper Works Rally em 2017) no Rally Dakar, ao lado de Mikko Hirvonen. É justo dizer que Miche Périn desempenhou papel importante no quarto lugar à geral conquistado pela dupla no Dakar de 2016 e que foi também uma grande ajuda para Hirvonen garantir o título de “Melhor Estreante”. Navegar é a arte de Périn, mas a sua experiência é tal que devia escrever um livro sobre o Dakar. Seria um “best seller”...

MINI: Quais são as tuas expectativas e o que sentes em relação ao percurso?

MP: Todos os anos dizemos “Ah, é o Dakar, será muito mais difícil que no ano passado.” Mas é só conversa porque, no fim de contas, é mais ou menos a mesma coisa. Mas este ano há algumas alterações de monta e, asseguro-vos, vamos enfrentar o Dakar mais difícil dos últimos dez anos, ou coisa parecida. Há duas razões para isto. Primeiro: a escolha do terreno – há mais secções fora de pista, o que nos torna a vida claramente mais complicada. Segundo: regras de navegação muito difíceis e alterações no método de navegação. Não estou a brincar quando digo que será um ano complicado para nós.

MINI: Alguma ideia sobre quais podem ser as especiais mais exigentes do Dakar 2017?

MP: No geral, toda a Bolívia será complicada por causa da altitude e da maior distância fora de pista. A etapa de Chiletico, creio, até San Juan será difícil porque a ordem de partida vai incluir os dez primeiros carros e as dez primeiras motos, e por aí em diante, pelo que depende dos tempos que fizerem no dia anterior. O início será em terreno muito macio, o que não é ideal. Prefiro, se possível, sair nos cinco primeiros porque o terreno está melhor, mas com este tipo de partida ficar muito estragado e torna-se muito macio. Isto não é bom.

MINI: Pode dizer-se que uma equipa pode ter vantagem em determinado tipo de etapa?

MP: É preciso responder a isto com sentido de humor; pessoalmente sei que o Dakar nos ensina muita humildade e se as pessoas acreditam que terão uma vantagem no Dakar então talvez não tenham competido no Dakar!

MINI: O Rally Dakar 2016 foi muito molhado e isso afectou a competição. É assim um problema tão grande?

MP: Quando chove muito, como no ano passado, sim. Felizmente consultaram-nos sobre algumas secções. Quando chove pouco não é problema porque não estamos a lutar com o pó. É claro que o piloto tem a vida mais complicada porque fica mais escorregadio. É óbvio que os carros da frente deixam sulcos profundos no piso e isso pode ser um problema em tempo molhado. Por isso, de forma geral, sim, preferimos condições secas, mas nunca se sabe como vai ser o Dakar.

O melhor é que tenho no Mikko um piloto com talento fantástico. Ele é um excelente piloto, pelo que não me preocupo com a forma como ele conduz. Posso concentrar-me nas minhas coisas a maior parte do tempo e sei que ele confia em mim.

Michel Périn

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



MINI: O que cria uma ligação especial entre navegador e piloto e vice-versa? Confiança? A mesma forma de pensar? Telepatia?

MP: Pffff... O melhor é que tenho no Mikko um piloto com talento fantástico. Ele é um excelente piloto, pelo que não me preocupo com a forma como ele conduz. Posso concentrar-me nas minhas coisas a maior parte do tempo e sei que ele confia em mim. As pessoas têm de confiar uma na outra e conhecer os hábitos de cada um. Também é preciso comunicar de forma hábil; sou francês e o Mikko é finlandês, mas comunicamos em inglês, território comum. Agora estamos num ponto em que as coisas são automáticas – leva tempo, mas é necessário.

MINI: Qual é a melhor parte do Dakar para ti? Terminar? Começar? Ir para casa?

MP: Não, não, não... Diria que a melhor parte é competir. Faço 60 anos em Janeiro – sim, sou um pouco Jurássico – e as pessoas perguntam-me porque é que ainda corrida, em especial porque já tive vários sucessos. É porque quando comesas o Dakar estás sob o domínio do teu próprio percurso durante 15 dias. De forma geral, talvez seja isto que todos adoram porque quando regresso do Dakar já sinto falta dele. Quando estás a competir estás muito excitado por bons e maus motivos. E também porque quando cruzas novos países conheces coisas diferentes. A Bolívia será bom. Mesmo estando em condições de corrida, veremos coisas que nunca esqueceremos.

MINI: Em poucas palavras, descreve os altos e baixos de um navegador.

MP: Quando consegues, por vezes, atingir uma boa situação em alguns dias podes sentir-te orgulhoso de ti próprio. O que vai acontecer em 2017? Espero que ter dias destes. Mas estou certo

que haverá dias em que não estarei contente comigo mesmo – e não serei o único. Ser navegador é uma tarefa traiçoeira. Ao contrário do WRC, não reconhecemos o percurso; não há o ponto de interrogação sobre se ficaremos atolados, onde nos vamos perder, onde vou cometer um erro, onde vou tentar ser eficaz com a minha navegação. O grande risco de cometer um erro no WRC é ter um acidente porque conduzem muito depressa. Nós podemos ter de lidar com mais erros mesmo a conduzir a alta velocidade!

MINI: Quão longo é o teu dia de competição?

MP: Quando tinha 35 anos fiz o Paris Pequim. Fui navegador e chegámos 27 dias depois a Pequim: ganhámos. A média de horas de dormidas ao longo de 27 dias foi de três horas. Estava, como podem imaginar, morto. Hoje, a minha política é bem clara: tenho de dormir pelo menos quatro horas e meia por noite. Se não o fizer, dois dias depois não consigo fazer o meu trabalho.

Independentemente das horas a que chegou ao acampamento depois da etapa do dia, tenho de ir para a cama 30 minutos depois da meia-noite. São necessárias seis a oito horas de trabalho no road book antes disso. Os dias são muito longos. Tens de tomar banho a correr; comer a correr; ir à casa de banho a correr. Tem de ser tudo feito a correr. Desconfio que em 2017 vamos chegar ao acampamento de noite. Normalmente terminamos entre as três e as quatro da tarde, mas penso que este ano será por volta das seis. De certeza que alguns concorrentes vão chegar já noite escura.



03/ PESSOAS.

Pilotos e Navegadores

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #303



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 1º na Baja Húngria
3º na Baja Aragão
3º no Abu Dhabi Desert Challenge
4º no Rally Dakar
- 2015: 5º no Rally de Marrócos, Marrócos
3º na Baja Aragão, Espanha, Teste MINI ALL4 Racing
- 2014: 4º no WRC
- 2013: 4º no WRC
- 2012: 2º no WRC
- 2011: 2º no WRC
- 2010: 6º no WRC
- 2009: 2º no WRC
- 2008: 2º no WRC
- 2007: 3º no WRC
- 2006: 3º no WRC
- 2005: 10º no WRC
- 2004: 7º no WRC
- 2001: 2º no Campeonato de Ralis da Finlândia
- 2000: 7º no Campeonato de Ralis da Finlândia



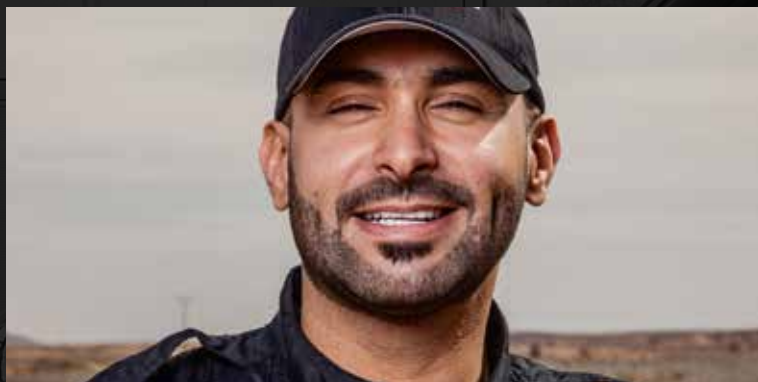
Navegador:
Michel Périn 19/01/1957, Saint-Mihiel/FRA

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 1º na Baja Húngria
3º na Baja Aragão
3º no Abu Dhabi Desert Challenge
4º no Rally Dakar
 - 2015: 5º no Rally de Marrócos, Marrócos
3º na Baja Aragão, Espanha
 - 2014: 1º no Desafio Inca, Peru
1º na Baja Aragão, Espanha
1º no Rally Dakar
 - 2013: 1º na Baja Húngria
1º na Baja Aragão, Espanha
1º no Desafio Ruta 40, Argentina
1º no Abu Dhabi Desert Challenge
 - 2009: 1º na Baja Aragão, Espanha
 - 2008: 1º no Rally Centro da Europa
- 2007: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno
1º no Rally Transibérico
2º no UAE Desert Challenge
 - 2005: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno
 - 1996: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno
1º no Rally Dakar
 - 1995: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno
1º no Rally Dakar
 - 1994: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno
1º no Rally Dakar
 - 1993: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis
Todo-o-Terreno



X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #306



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 2º no Rally Rota da Seda
6º na Baja Itália
2º no Qatar Sealine Cross Country Rally
2º no Abu Dhabi Desert Challenge
3º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno
- 2015: Estreia no Rally Dakar (vitória numa especial)
1º no Jeddah Rallye (Campeonato da Arábia Saudita)
1º no Hail International Rally (Campeonato da Arábia Saudita)
- 2014: 3º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno
1º no Rally de Chipre (ERC)
1º no Rally dos Faraós
1º na Baja Itália
1º na Baja Rússia Floresta do Norte
1º no Rally Jeddah (Baja)
- 2012: 5º no WRC2
5º no Campeonato de Ralis do Médio Oriente
1º no Rally da Suécia (WRC2)
- 2010: 1º no Rally da Jordânia (Campeonato de Ralis do Médio Oriente)
1º no Rally Sharqia (Campeonato da Arábia Saudita/Campeonato de Ralis do Médio Oriente)
1º no Hail Rally (Baja / Campeonato da Arábia Saudita)



Navegador:
TIMO GOTTSCHALK 28/08/1974, Neuruppin/GER

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 2º no Rally Rota da Seda
6º na Baja Itália
2º no Qatar Sealine Cross Country Rally
2º no Abu Dhabi Desert Challenge
11º no Rally Dakar
3º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno
- 2014: 3º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno (Navegador de Yazeed Al-Rajhi)
- 2011: 1º no Rally Dakar
- 2010: 2º no Rally Dakar
2º no Rally Rota da Seda
- 2009: 6º no Rally Dakar
- 2008: 3º no Rally Centro da Europa, categoria carros
- 2004: 2º da geral no Campeonato de Ralis Ásia-Pacífico
- 2002: 6º da geral (1º da classe) no Campeonato de Ralis da Alemanha
- 2001: 4º da geral (2º da classe) no Campeonato de Ralis da Alemanha



X-raid Team MINI ALL4 Racing #308



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 4º no Rally de Marrócos, Marrócos
5º na Baja Aragão
- 2015: 2º na Baja Aragão, Espanha
1º no Desafio Ruta 40
6º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 2º no OiLibya Rallye du Maroc
3º na Baja Húngria
2º na Baja Aragão, Espanha
5º no Rally Dakar
- 2013: 1º no OiLibya Rally of Morocco
2º na Baja Aragão - Espanha
2º no Desafio Ruta 40, Argentina
5º no Rally Dakar
- 2012: 1º no Desafio Litoral (Dakar Series)
1º na Ruta 40, Argentinien
- 2010: 9º no Rally Dakar
- 2009: 1º no Rally OiLibya Tunisia
- 2007: 2º da produção carros, Patagônia Atacama
- 2006: 4º no Rally dos Faraós, Egito



Navegador:
Andreas Schulz 03/03/1955, Munich/GER

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 4º no Rally Rota da Seda
4º no Abu Dhabi Desert Challenge
10º no Rally Dakar
- 2015: 8º no Rally de Marrócos, Marrócos
7º na Baja Polónia
Sealine Cross Country Rally, Qatar
3º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: Sealine Cross Country Rally, Qatar
5º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno
1º na Baja Portalegre 500
2º na Baja Húngria
4º na Baja Aragão – Espanha
2º no Sealine Cross Country Rally Qatar
5º no Abu Dhabi Desert Challenge
2º na Baja Itália
- 2012: 4º no Rally Dakar
- 2012/10: 1º na Taça do Mundo FIA de Ralis Todo-o-Terreno
- 2001/03: 1º no Rally Dakar



X-raid Team MINI ALL4 Racing #314



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 9º no Rally de Marrócos, Marrócos
9º na Baja da Polónia
- 2015: 5º na Baja Portalegre 500, Portugal
- 2014: 6º no OiLibya Rallye du Maroc
- 2013: 4º no OiLibya Rally of Morocco
- 2012: 4º no OiLibya Rally of Morocco
3º no Desafio Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3º no OiLibya Rally of Morocco
4º no OiLibya Rally of Tunisia



Navegador:
Filipe Palmeiro 11/07/1977, Portalegre/PRT

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 9º no Rally de Marrócos, Marrócos
9º na Baja da Polónia
- 2015: 5º na Baja Portalegre 500, Portugal
- 2014: 6º no OiLibya Rallye du Maroc
5º na Baja Itália
4º na Baja Rússia – Floresta do Norte
9º no Rally Dakar
- 2013: 2º na Baja Portalegre 500
8º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1º na Baja da Polónia
- 2011: 2º no Rally dos Sertões
- 2010: 10º no Rally Dakar
- 2009: 1º no Rally da Tunísia
2º no Rally Transiberico
2nd World Cup
- 2005: Estreia no Rally Dakar

ORLEN Team MINI ALL4 Racing #316



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2016: 5º no Rally de Marrócos, Marrócos
4º na Baja da Polónia
5º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 7º na Baja da Polónia – primeiro rali na categoria carros
1º no King of Europe Drifting
- 2014: 6º no Rally Dakar
- 2013: Recorde do Guinness de velocidade em drifting – 217.97 km / h
3º no Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno
- 2012: 3º no Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno
- 2011: 2º no Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno (450 cc)
1º no Rally Merzouga
- 2010: 2º no Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno (450 cc)
8º no Rally Dakar



Navegador:
Tom Colsole 20/04/1976, Tinen/BEL

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA
CARROS

- 2016: 4º na Baja da Polónia
5º na Baja Aragón
5º na Baja Itália
7º no Qatar Sealine Cross Country Rally
5º no Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 9º no OiLibya Rally Maroc
3º na Baja da Polónia
2º na Baja Húngria
7º no Rally Dakar
- 2014: 4º no OiLibya Rally Maroc
2º no Rally Dakar Rally (Camiões)

CAMIÕES

- 2013: 1º na Baja300 Alemanha
4º no Rally Dakar
- 2012: 1º no OiLibya Rally Maroc
1º no Rally Dakar
- 2011: 2º no OiLibya Rally Maroc

X-raid Team MINI ALL4 Racing #322



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2015: 1º no Rally dos Faraós – Quads
2015: 2º no Sealine Cross Country Rally
4º no Rally Dakar – 4ª Etapa, Copiapó, Chile
2014: 1º no Sealine Cross Country Rally, Qatar
3º no Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
4º no Rally Dakar, América do Sul
2013: 3º no Sealine Cross Country Rally, Qatar
1º no Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi



Navegador:
Xavier Pansare 21/05/1971, Lons Le Saunier/FRA

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2015: 9º no Rally de Marrócos, Marrócos
8º na Baja da Polónia
3º no Rally Dakar
2014: 2º no Rally de Rallye Monte Carlo, WRC
1º na Baja da Polónia
2009: 1º no Campeonato da Polónia
2008: 1º no Campeonato da Polónia
2007: 1º no Campeonato da Polónia
2006: 5º no Campeonato da Europa
2º nas duas rodas motrizes (S1600)
2005: 1º no Campeonato de França (S1600)
1991: primeiro rali como navegador

X-raid Team MINI ALL4 Racing #325



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

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2014: 8º na Baja da Polónia
5º no Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 8º no Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 10º no Abu Dhabi Desert Challenge



Navegador:
Paulo Fiúza 19/04/1975, Mafra/POR

MOMENTOS ALTOS DA CARREIRA

- 2014: 5º no Rally Dakar
2013: 1º no OiLibya Rally of Morocco
2º na Baja Aragão - Espanha
2º no Desafio Ruta 40, Argentina
5º no Rally Dakar
2012: 7º no Rally Dakar
1º no Desafio Litoral (Dakar Series)
1º na Ruta 40, Argentina
2011: 4º na Baja Portalegre 500
7º no Rally Dakar
2010: 7º no OiLibya Rally of Morocco
2008: Vice-Campeão Nacional de Todo-o-Terreno (T2)
2007: 1º no Rally Dakar, categoria T1.1 Amador Diesel



03/ PESSOAS.

Somos uma família

Para o Rally Dakar 2017 a MINI vai fazer alinhar sete formações. Todos os MINI de competição e as respectivas equipas de dois elementos (piloto e navegador) contam com o apoio total do parceiro da MINI Motorsport, a X-raid, e do seu excelente pessoal – técnicos, pessoal medico, condutores dos veículos de assistência, assessor de imprensa e mais. Em boa verdade, é uma grande família, com todos a darem assistência e a partilharem de forma a que seja possível atingir o objective e vencer o Rally Dakar. Bem-vindo à Família MINI.

Para tornar a Família MINI numa unidade completa e absolutamente funcional – para se conhecerem melhor, desenvolverem uma maior atenção e partilharem necessidades, e aprenderem mais sobre o lado técnicos dos seus carros – todos os anos antes do Rally Dakar a X-raid organiza exercícios de teambuilding que são postos em prática pela “Família MINI”.

Na última jornada da Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno, a Baja Portalegre 500, em Portugal, o exercício consistiu na inversão de papéis entre pessoal técnico e duplas de pilotos. O CEO da X-raid, Sven Quandt, transformou-se em fisioterapeuta e fotógrafo da equipa. Stephan Schott trocou os comandos do seu carro pelo papel de assessor de imprensa. Enquanto isso, o piloto Mikko Hirvonen partilhou funções técnicas com o navegador Pauli Fiúza, com o também navegador

Tom Colsoul a ficar responsável pela logística do evento.

A conclusão é que a troca de papéis foi um bom plano porque os anos combinados de experiência em outras funções foram postos a bom uso e resultaram em sucesso: o MINI ALL4 Racing de Ricardo Porém e Filipe Palmeiro foi o vencedor da Baja Portalegre 500! Sem surpresas, ficaram todos eufóricos com o resultado. Mikko Hirvonen ficou tão contente como a dupla vencedora: “Diverti-me muito com o meu trabalho como mecânico. Vi que podemos sempre melhorar.”

Outro exercício de teambuilding antes do Rally Dakar 2017 teve lugar em Lisboa. Para esta ocasião a Família assumiu os comandos de clássicos e originais Minis. O tempo passado a trabalhar nos carros, numa oficina, no início do evento foi bem gasto, isto porque pilotos e navegadores tiveram depois de se fazer à estrada.

Só muitos quilómetros depois, e à noite, é que a Família chegou ao ponto de paragem seguinte e montou as tendas. Sem surpresas, a aventura do acampamento foi muito similar à Etapa Maratona do Rally Dakar, onde a família trata de si própria, atendendo à necessária assistência dos carros e cozinhando. A única verdadeira diferença foi que esta noite deu direito a ainda menos horas de sono!



Ao longo dos dias que se seguiram a viagem da Família envolveu muitos outros “testes” e experiências. O grupo visitou a fábrica da Delta Cafés para ficar a conhecer como se selecciona café, o que acabou por resultar na Família a produzir a sua própria mistura de café.

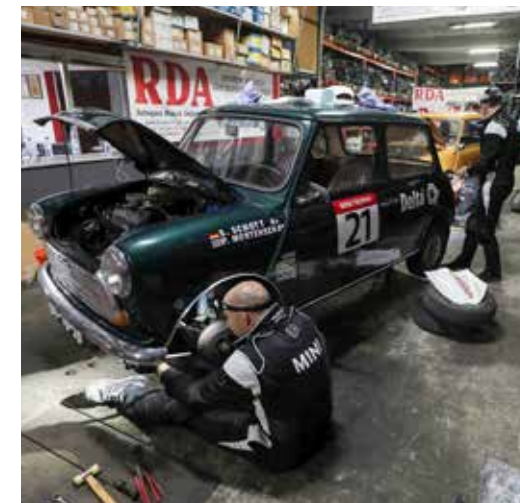
Seguiu-se uma descida de Kayak num rio. Não se tratou apenas de um evento divertido. A Família teve de transportar o Kayak e todos os materiais necessários para construir uma ponte que permitisse o cruzamento do rio. Esta “ponte” não se destinava apenas a permitir a travessia a pé da Família, mas sim dos clássicos Minis também.

Depois disso a Família chegou à famosa Coudelaria de Alter do Chão, que envolveu boleias a cavalo e, após usso, um Mini de 45 anos a competir contra um cavalo. É claro que o Mini ganhou.

Comentando os eventos de teambuilding, Sven Quandt, CEO da X-raid, disse: “Divertimo-nos muito. Por outro lado, tenho de admitir que a primeira noite com os Minis foi muito difícil porque vivemos uma noite como no Dakar, mas com menos horas de sono. O momento alto, para mim e creio que para todos, foi a construção da ponte e a travessia do rio. Aqui mostrámos que todos nós somos capazes de trabalhar juntos, mesmo em situações mais stressantes.”

Para os espectadores, pode parecer que o Rally Dakar é uma corrida de 13 dias a fundo – dois homens num carro a pilotar e navegar até à linha de meta num tempo mais rápido que os dos demais concorrentes. Têm razão... Mas ao mesmo tempo estão errados. Competir no Rally Dakar é muito, muito mais que isso e envolve meses de planeamento e preparação por parte de cada membro da Família MINI. Uma família que partilha a paixão e determinação por competir na mais dura, mais longa e fisicamente mais exigente corrida de resistência do mundo do desporto motorizado.

A Família teve de transportar o Kayak e todos os materiais necessários para construir uma ponte que permitisse o cruzamento do rio. Esta “ponte” não se destinava apenas a permitir a travessia a pé da Família, mas sim dos clássicos Minis também.





04/ 2017 RALLY DAKAR.

Principais estatísticas

- Com a entrada do Paraguai, o Dakar vai visitar o 29º país – o 5º na América Latina.
- A Argentina, que fez parte de todas as edições desde 2009, vai ser o palco da batalha final em Buenos Aires.
- Partida: Asunción, Paraguai (altitude 43m).
- Final: Buenos Aires (altitude 25m).
- A 4ª Etapa é o dia em que as equipas atingem a “altitude cruzeiro” de 3.500m. Vão ser 6 dias acima dos 3.000m antes do percurso voltar a descer.
- A 6ª Etapa verá as equipas passarem pelo Lago Titicaca, que se estende ao longo das fronteiras da Bolívia e Peru e a massa de água navegável a mais alta altitude em todo o mundo; é também o maior lago da América Latina.
- Etapa mais longa: 9ª Etapa, quarta-feira 11 de Janeiro – 977km num dia.
- Sete sectores selectivos terão mais de 400km, sendo que um deles terá mais de 500km.
- 12 Etapas (incluindo 6 Etapas a mais de 3.000m).
- 1 Etapa Maratona.
- Quase 9.000km e mais de 4.000km em Especiais.
- O rali vai passar por três países: Paraguai, Bolívia e Argentina.
- 1.200 horas de conteúdos televisivos a serem transmitidos em 5 continentes.
- A corrida vai ser transmitida em quase 190 países, através de um total de 70 canais de TV.
- Todos os dias, três helicópteros de TV vão recolher imagens das Especiais e disponibilizá-las numa corrida contra o relógio.
- Diariamente será transmitido um total de oito horas de conteúdo televisivo.
- Foram acreditados 1.460 jornalistas para acompanharem o Rally Dakar este ano.
- Novo em 2017, os veículos europeus vão ser alvo de verificações técnicas antes de partirem para América Latina, em Port du Havre.

- No total, mais de 600 veículos (organização, imprensa, concorrentes) vão cruzar o Atlântico numa travessia de três semanas: *(informação a 8/11/2016)**:
- 491 concorrentes para 316 veículos na corrida
- 146 motos
- 37 quads
- 83 carro
- 50 camiões
- O Dakar faz uma pausa na capital a mais alta altitude do mundo – La Paz. Para desfrutar desta paragem nas melhores condições, o acampamento será instalado na parte mais baixa da cidade – a 3.300 metros de altitude.
- 4.4 milhões de espectadores em 2016
- 22.000 pessoas (polícia, militares) para segurança do público e do rali.
- 51 zonas de público delimitadas
- Até 7 helicópteros médicos e 32 veículos em pista, incluindo 10 veículos paramédicos.
- Uma equipa médica de 60 elementos.
- O Rally Dakar compensa a 100% o impacto de CO2 que provoca.
- Companhias autorizadas vão processar determinados tipos de resíduos. Durante a edição de 2016 foram processadas 14.300 toneladas de alumínio, 5.660 toneladas de cartão e papel, 7.050 toneladas de vidro, 6.980 litros de óleo e 49.200 toneladas de filtros, pneus e uma variedade de componentes mecânicos.
- Este ano será lançado durante o rali um jogo do Rally Dakar para equipamentos móveis.





4.4 million
de espectadores
e 2016



1.200
horas de conteúdo
televisivo em 5
continentes



1.460
jornalistas vão
acompanhar o
Rally Dakar 2017



491
concorrentes
316
veículos



Lançamento do
**vídeo
jogo**
do Rally Dakar
para telemóveis



9ª Etapa:
Etapa mais longa:
977km
num dia,
quarta-feira 11 de
Janeiro



7 helicópteros
médicos



10
veículos paramédicos



60 elementos
na equipa médica



4ª Etapa:
Altitude cruzeiro de **3.500m** e mantem-se
acima dos **3.000m** por seis dias.

6ª Etapa:
Os grupos
passam pelo

**Lago
Titicaca**

- o corpo de água navegável a
mais alto do mundo e o maior
lago da América Latina





05/ 2017 RALLY DAKAR.

Glossário

BIVOUAC: No final de cada etapa, este é o acampamento em que todas as equipas e concorrentes podem instalar as suas assistências. Além do centro médico e centro de imprensa, o bivouac conta também com uma grande tenda de catering, o ponto de encontro de todos os elementos das equipas do Dakar. Alguns dos bivouacs serão do tipo Maratona, nos quais não são autorizadas assistências externas; apenas são permitidas assistências por parte de concorrentes ainda em prova.

BRIEFING: Durante o rali a organização leva a cabo uma reunião com os pilotos todas as noites. Neste encontro são abordados incidentes particulares do dia e são dadas informações sobre a etapa que se segue.

CHECKPOINT: Num checkpoint/controlo de passagem, os concorrentes têm de carimbar as cartas de controlo para provarem que passaram pelo local. Caso um concorrente falhe um controlo de passagem (ou não carimbe a carta) recebe uma penalização de tempo.

ASSISTÊNCIA RÁPIDA: Como só os concorrentes estão autorizados a ajudar-se entre si, são muitas as equipas que se inscrevem no Dakar como "Assistência Rápida". Esta Assistência Rápida é normalmente um camião de competição que participa no evento na categoria de camiões e dá apoio extenso ao concorrente em caso de acidente ou problema técnico. O camião tem peças sobressalentes e ferramentas a bordo.

FESH FESH: Um tipo de areia fina do Sahara que na Argentina dá pelo nome de "Guadal".

GPS: No Dakar o GPS é fornecido como sistema de controlo. Nas etapas os concorrentes podem navegar apenas através da utilização do road book. O GPS somente confirma a chegada e a passagem por todos os controlos de passagem ou pontos de passagem GPS.

INTERCOMUNICADOR: Usado pelo piloto e navegador para comunicarem entre si dentro do carro.

IRITRACK: Sistema satélite que possibilita o controlo da posição. Com este sistema a Direcção de Prova pode controlar a posição e velocidade de cada concorrente. Em caso de emergência os concorrentes podem contactar a Direcção de Prova fazendo uso do telefone satélite integrado.

LIGAÇÃO: A ligação leva os correntes à partida da especial e do final desta ao bivouac. Tem de ser completada pelos pilotos numa janela temporal específica.

NEUTRALIZAÇÃO: Tempo durante o qual as equipas são paradas pela Direcção de Prova, ou Secção com um tempo atribuído, mas não cronometrada para efeitos de classificação entre dois Sectores Selectivos.

PARC FERMÉ: Área em que os veículos têm de estar estacionados por determinados períodos de tempo durante o evento. Reparações, reabastecimentos ou trocas de pneus estão proibidas nesta área. Os carros só podem ser cobertos por um plástico de transparente.

DIRECÇÃO DE PROVA (PC COURSE): A Direcção de Prova é responsável por vários aspectos desportivos e de segurança, bem como pelos apelos.

DIA DE DESCANSO: Neste dia, a meio do rali, não se disputa qualquer especial e os concorrentes e veículos ficam no bivouac. As equipas usam este dia para levarem a cabo trabalho de assistência mais extenso nos carros.



ROADBOOK: Os concorrentes recebem o Road Book quando entram no bivouac no final de cada etapa. É um documento que dá importante informação de navegação: distâncias, passagens perigosas e sugestões/dicas especiais. A informação é apresentada através da utilização de setas e símbolos.

VERIFICAÇÕES: Os carros de competição e assistência são verificados para garantir que respeitam todas normas técnicas.

SENTINEL: É um sistema de aviso acústico e visual usado para alertar o concorrente que um veículo mais rápido se está a aproximar por trás, o que tem por objectivo facilitar e tornar mais seguras as ultrapassagens.

PERCURSO DE ASSISTÊNCIA: Todos os veículos de assistência – i.e. todos os carros excepto os dos concorrentes e de imprensa – vão de bivouac para bivouac por este percurso, que é estipulado pela organização.

ESPECIAL DE CLASSIFICAÇÃO: Os concorrentes têm de disputar esta parte da etapa como uma corrida contra o relógio. O tempo, entre a partida e o final da especial, é usado para determinar a posição dos concorrentes à geral.

ZONA DE VELOCIDADE: Numa zona de velocidade os concorrentes têm de respeitar um determinado limite de velocidade (30, 50 ou 90 km/h). Estas zonas foram criadas para proteger potenciais espectadores e/ou o terreno em particular pelo qual os concorrentes estão a passar.

ETAPA: Uma etapa é composta pelas ligações que os concorrentes fazem do bivouac para o início da especial e/ou do final desta para o bivouac, bem como pela especial de classificação em si.

CARTA DE CONTROLO: As horas de partida e chegada são registadas neste documento. Além disso, é neste documento que os navegadores recolhem os carimbos necessários nos vários Controlos de Passagem (CPs).

TRIPMASTER: Este sistema electrónico de medição tem por objectivo ajudar o navegador. Mede as distâncias total e parciais da especial (por exemplo, entre dois pontos do road book), e pode ser ajustado pelo navegador.

WAY POINT (WP): Way Point, ou ponto de passagem, são pontos determinados pela organização ao longo do percurso pelos quais os concorrentes têm de passar. Há cinco tipos diferentes de pontos de passagem: WPV, WPM (ponto de passagem escondido), WPE (ponto de passagem eclipse), WPC, Waypoint Control – o mais difícil de encontrar porque o raio de visibilidade é de apenas 300 metros e WPS (ponto de passagem de segurança).

X-RAID: Equipa privada sediada em Trebur, Alemanha. Vencedora do Rali Dakar em 2012, 2013, 2014 e 2015 com o MINI ALL4 Racing. Também compete na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno. Vencedora da Taça do Mundo pode dez vezes. O Director Desportivo é Sven Quandt.



06/ 2017 RALLY DAKAR.

Contactos de Imprensa

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telephone: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Website de imprensa: www.press.bmwgroup-sport.com