



RALLYE DAKAR 2017 PRESSE-INFORMATION



01/ VORWORT.

Sebastian Mackensen, Senior Vice President MINI.

Sehr geehrte Medienvertreter,

die Rallye Dakar ist ohne Zweifel die härteste und anstrengendste Motorsport-Langstreckenrallye unserer Zeit. Dieses Rennen unterstreicht die Konkurrenzfähigkeit und Ausdauer seiner Teilnehmer und hebt natürlich auch die Leistungsfähigkeit, Dynamik und Zuverlässigkeit der eingesetzten Fahrzeuge hervor. Die Dakar 2017 bringt alle Zutaten mit, die eine klassische „Dakar“ ausmachen. Diese Herausforderung nehmen MINI Motorsport, unser Motorsport-Partner X-raid und die Renn-Crews der MINI Familie mit echtem Abenteuergeist an.

Acht MINI Crews werden bei der Rallye Dakar 2017 am 2. Januar an den Start gehen. Sie alle haben sich vorgenommen, an den Glanz von vier Dakar-Siegen in Folge von 2012 bis 2015 anzuknüpfen und den 2016 gewonnenen Titel in der Allrad-Wertung der Dakar erfolgreich zu verteidigen. Ähnlich wie bei der Dakar liest sich auch die Erfolgsgeschichte im FIA Cross Country Rally World Cup. Sie fußt auf der triumphalen Motorsport-Historie von MINI, die bis in die 1960er Jahre und zum originalen Mini Cooper S zurückreicht.

Die 39. Auflage der Rallye Dakar erlebt 2017 einen weiteren MINI Meilenstein: das Renn-Debüt des neuen MINI John Cooper Works Rally. Dieses voll und ganz auf Rennsport getrimmte Fahrzeug repräsentiert die MINI Performance-Submarke MINI John Cooper Works und ihre Sportlichkeit. Dieser neue Rallye-Herausforderer, der auf dem neuen MINI Countryman basiert, wurde mit genau jener Leidenschaft und technischen Klasse in der Chassis- und Motoren-Technologie entworfen und gebaut, die den sportlichen Geist von MINI definieren.

Die Rallye Dakar wird wieder einmal große Herausforderungen für alle Teilnehmer und ihre Fahrzeuge bereithalten. Sich im unbekanntem Terrain neuer Austragungsorte zurechtzufinden und die Herausforderung des Fahrens in großer Höhe und bei sengender Wüstenhitze: Genau das macht diese Veranstaltung verständlicherweise zum Rennen aller Rennen. In Anbetracht der Unvorhersehbarkeit von täglich wechselndem Wetter und den harten Proben von längeren Wertungsprüfungen überrascht es nicht, warum die „Dakar“ allgemein als die größte Aufgabe für Mensch und Maschine angesehen wird.

Erfahrung und gute Ausrüstung alleine sind keine Garantie, dass jeder Teilnehmer dieses zweiwöchige Offroad-Spektakel erfolgreich beendet. Dagegen ist garantiert, dass die Erfahrung von MINI Motorsport-Partner X-raid dafür sorgt, dass die acht Crews und ihre Fahrzeuge sicher und mit bestmöglicher Unterstützung um den Sieg kämpfen können. Die Ingenieure und das Führungsteam von X-raid haben MINI Motorsport in den vergangenen Jahren zu fantastischen Triumphen bei der Dakar und im World Cup verholfen. Leidenschaft und Siegeshunger sind in der MINI Motorsport Familie weiterhin reichlich vorhanden.

Im Namen von MINI wünsche ich allen MINI Dakar-Teilnehmern, dass sie die Herausforderung der Rallye Dakar 2017 alle erfolgreich bestehen.

Herzlichst

Ihr
Sebastian Mackensen



INHALT.

01/ EINLEITUNG/VORWORT

02/ MINI: DER NEUE HERAUSFORDERER

02/ MINI: DER NEUE HERAUSFORDERER.
ENTWICKELT, UM ZU SIEGEN

03/ MENSCHEN:
INTERVIEW MIT SVEN QUANDT,
TEAMCHEF X-RAID

03/ MENSCHEN:
INTERVIEW MIT MIKKO HIRVONEN

03/ MENSCHEN:
INTERVIEW MIT YAZEED AL-RAJHI

03/ MENSCHEN:
INTERVIEW MIT BRYCE MENZIES

03/ MENSCHEN:
STRECKENANALYSE VON MICHEL PÉRIN

03/ MENSCHEN:
FAHRER UND BEIFAHRER

03/ MENSCHEN:
WIR SIND EINE FAMILIE

04/ RALLYE DAKAR 2017:
STATISTIKEN

05/ RALLYE DAKAR 2017:
GLOSSAR

06/ RALLYE DAKAR 2017:
MEDIENKONTAKT





02/ MINI: DER NEUE HERAUSFORDERER.



Die Rallye Dakar 2017 ist das Debüt-Rennen für den neuen MINI John Cooper Works Rally. Die Vorstellung dieses neuen Herausforderers bei Langstreckenrallyes unterstreicht das langfristige Bekenntnis von MINI Motorsport zu seinem Engagement im Motorsport; das gilt besonders im Bereich des internationalen Rallye-Raid-Sports, in dem MINI seit seiner Rückkehr im Jahr 2011 eine dominierende und erfolgreiche Kraft war.

Der MINI John Cooper Works Rally 2017 ist eine spannende Neuentwicklung von MINI und Motorsport-Partner X-raid. Das Fahrzeug basiert auf dem neuen MINI Countryman, dessen

sportliche Dynamik die Grundlage dafür bot, den auf Cross-Country-Rallyes spezialisierten MINI John Cooper Works Rally zu entwickeln.

Ein Fahrzeug zu bauen, das es erfolgreich mit den besonderen Anforderungen einer Cross-Country-Rallye aufnehmen kann, ist schon allein eine große Herausforderung. Der MINI John Cooper Works Rally wurde jedoch dafür entworfen und konstruiert, mit Hilfe eines umfangreichen Entwicklungsprogramms dieselben Erfolge wie der Vorgänger MINI ALL4 Racing zu erreichen.



Im Rahmen des Designs, der Entwicklung und des Aufbaus vom neuen MINI John Cooper Works Rally widmeten sich die Experten mehreren Schlüsselbereichen, in denen zahlreiche Neuerungen im Vergleich zum vorherigen Cross-Country-Rallyefahrzeug vorgenommen wurden. Folgende Teilbereiche, die gemeinsam ein starkes Gesamtpaket für den Renneinsatz ergeben, hatten Priorität:

- **Aerodynamik**
- **Wärmemanagement**
- **Gewichtsverteilung**
- **Niedrigerer Schwerpunkt**
- **Modifikationen am Chassis-Design**
- **Neues Motor-Mapping**

In die oben genannten Bereiche flossen zahllose Stunden des Designs und der Simulation. So wurde sichergestellt, dass der MINI John Cooper Works Rally eine verbesserte Performance bei niedrigerem Kraftstoffverbrauch bietet. Die Veränderungen sorgten zudem für eine verbesserte Fahrbarkeit, insbesondere mit Fortschritten bei Stabilität, Traktion und Agilität. Detailoptimierungen bei Chassis und Motor sorgen dafür, dass der MINI John Cooper Works Rally bestens auf die verschiedenen Untergründe und Fahrsituationen vorbereitet ist – von Regen über Schnee bis hin zu extrem heißen und trockenen Bedingungen, von weichem Sand bis hin zu nassem Schlamm, von Bergpassagen in 3.000 Metern Höhe bis hin zu zerklüfteten Flussbetten.

Das Äußere des MINI John Cooper Works Rally spiegelt den MINI Countryman wider – und damit auch die MINI typische Agilität beim Handling im Renneinsatz. Auch auf diesen Bereich legten die Techniker vom X-raid Team besondere Aufmerksamkeit. Dank vieler Stunden im BMW Group Windkanal gemeinsam mit den dortigen Motorsport-Spezialisten konnte die Aerodynamik im Detail optimiert und der Luftwiderstand weiter gesenkt werden.

Die Abmessungen des MINI John Cooper Works Rally entsprechen exakt (1:1) denen des vorherigen Rallye-Fahrzeuges, die Performance des Motors und das Fahrzeuggewicht sind wie in den Jahren zuvor durch das FIA-Regelwerk vorgegeben. Deshalb ist die verbesserte Aerodynamik des MINI John Cooper Works Rally besonders wichtig für den Top-Speed auf flachen Streckenabschnitten und für die nötige Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Auch ein reduzierter Kraftstoffverbrauch und eine bessere Kühlung der Subsysteme wurden erreicht.

Bei der Außenhülle des MINI John Cooper Works Rally kommt eine Kunststoff-Verkleidung zum Einsatz, die unter anderem aus Kohlefaser und Kevlar gefertigt ist. Eine wabenförmige Struktur aus diesen Materialien wird auf der Unterseite des Fahrzeugs verwendet. Die Verwendung derartiger Werkstoffe bringt gleich mehrere Vorteile mit sich: 1) Stärke und Haltbarkeit – ideal für zusätzliche Sicherheit der Zwei-Mann-Crew im Cockpit, 2) Gewichtsreduktion bei zugleich höherer Festigkeit, und 3) einzelne Elemente können beim Service oder bei Beschädigungen einfach entfernt oder ersetzt werden.

Im Raum auf der Unterseite des Fahrzeugs sind nun alle drei erlaubten Ersatzräder sowie zwei Hydraulikheber, die aus dem Cockpit bedient werden, untergebracht. Bis dato wurden nur zwei Ersatzräder unter dem Fahrzeug mitgeführt. Dass nun auch der dritte Satz vom Kofferraum-Bereich unter den MINI John Cooper Works Rally wandert, hatte eine weitere Absenkung des Schwerpunkts zur Folge. Zugleich konnte die Gewichtsverteilung optimiert werden, was die Stabilität und die damit verbundene Fahrdynamik weiter verbessert.

Mit dem neuen MINI John Cooper Works Rally halten auch neue Farben und Stilelemente auf der Rallyepiste Einzug, die dem sportlichen Auftritt der John Cooper Works Serienmodelle entsprechen. Darunter ist die exklusive MINI John Cooper Works Farbe Rebel Green mit der Kontrastfarbe Chili Red für das Dach sowie den neu gestatteten Sport Stripes. Weitere MINI Farben für den neuen X-raid Herausforderer sind Chili Red, White Silver und Light White.

Das Exterieurdesign wurde in enger Zusammenarbeit mit dem MINI Design Team entwickelt. So konnte die ursprüngliche robuste Außengestaltung des neuen MINI Countryman auch auf die Rennfahrzeuge übertragen werden, etwa bei Stoßfängern, Kühlergrill, Motorhaube, Seiten- und Heckgeometrien, Leuchten, Dachlinien und Side Scuttle.

Das ursprüngliche Design des neuen MINI Countryman wurde auf den MINI John Cooper Works Rally übertragen und die wichtigsten Eigenschaften wurden hervorgehoben. Das Design-Team arbeitete nach dem Grundsatz ‚Form follows function‘ und hat das Original gezielt verändert. Die auffälligen Kotflügelverbreiterungen betonen die Falzlinien, was charakteristisch für den neuen MINI Countryman ist. Die Karosserie selbst ist an den Kotflügeln deutlich breiter. So konnte vor den Türen ein Luftauslass platziert werden.

Die ausdrucksstarke Motorhaube wurde zu Gunsten einer besseren Sicht für die Fahrer abgesenkt, die Gestaltung von Kotflügeln und Power Dome betont. Auch das robuste John Cooper Works ALL4 Exterior Optic Pack präsentiert sich in einer für den Rallye-Einsatz angepassten Form. Die Seitenverkleidungen des Unterbodenbereichs, der die Ersatzräder beherbergt, sind neue „Rocker Panels“ und zugleich ein neues herausstechendes Design-Merkmal des MINI John Cooper Works Rally. Ein großer Lufteinlass ist im Dach integriert, eingerahmt von den originalen Dachträgern.

Entsprechend den Vorgaben des Reglements verbessert ein Spezialrahmen aus Luftfahrtnormstahl die Sicherheit der Crew. Beim Design des Rahmens standen die speziellen Anforderungen im Cross-Country-Rennsport im Mittelpunkt, die Fertigung des Rahmens setzte CP Autosport nach höchsten Qualitätsstandards um.

Während das Haupt-Chassis die Karosserie trägt und das Gerüst für die Antriebskomponenten bildet, ist der Motor auf einem eigenen Hilfsrahmen an der Front montiert. MINI Motorsport Partner X-raid

hat diesen Hilfsrahmen so entwickelt, dass er entfernt werden kann. Falls nötig, kann der komplette Motor innerhalb einer Stunde ausgebaut werden.

Die Auffhängung stammt von den Spezialisten von Reiger Racing Suspension. An jeder Achse befinden sich vier voll einstellbare Dämpfer (zwei pro Rad), die den maximal zulässigen Federweg von 250 mm bereitstellen. Die Sechskolben-Bremssättel greifen auf belüftete 320-mm-Stahlbremscheiben. Die hinteren Bremssättel sind luft- und wassergekühlt. So ist selbst bei der Belastung von stundenlangem Fahren bei hohen Umgebungstemperaturen immer eine konstante Bremsperformance gewährleistet.

Eine exzellente Motor-Performance hinsichtlich Ansprechverhalten, Leistungs- und Drehmomentabgabe sowie höchster Zuverlässigkeit wird durch einen BMW Group TwinPower Turbo 6-Zylinder-Dieselmotor gewährleistet. Bei der Entwicklung spielte der Aspekt, dass das Fahrzeug in Langstrecken-Wettbewerben eingesetzt wird, eine wesentliche Rolle. Der 2.993 ccm Trockensumpf-Motor hat eine Leistung von 340 PS bei 3.250 U/min sowie ein Drehmoment von rund 800 Nm bei 1.850 U/min. Der Air-Restriktor hat einen Durchmesser von 38 mm.

Der Einsatz eines BMW Group Motors mit TwinPower Turbo Technologie im MINI John Cooper Works Rally ist innerhalb der BMW Group Motorenfamilie naheliegend. Das kraftvolle und drehmomentstarke Triebwerk hat sich im Rennsport bewährt und MINI bereits zu zahlreichen wichtigen Siegen geführt. Höchstleistung bei niedrigen Drehzahlen trägt zur bekannten Zuverlässigkeit bei. Mit diesen Charaktereigenschaften ist der Motor ideal für alle Arten von Terrain: von steilen, felsigen Passagen bis hin zu breiten, WRC-ähnlichen Schotterpisten. Seine Lenkbarkeit ist auch im Wüstensand ein Vorteil. Ein weiterer Trumpf ist der geringe Kraftstoffverbrauch eines auf den Renneinsatz abgestimmten Dieselmotors.

Die weitere Optimierung des Kraftstoffverbrauchs ist auch ein Effekt eines neuen Mappings des Motormanagements. Bei unzähligen Teststunden konnte das Potenzial unter Rennbedingungen noch weiter ausgeschöpft werden, vor allem in Höhenlagen. Die Route der Rallye Dakar 2017 erreicht in den Bergen eine Höhe von 3.000 bis 4.000 Metern über dem Meer. Der geringere Sauerstoffgehalt der Luft in solchen Höhen wirkt sich nicht nur auf den Körper und den Geist aus, sondern kann auch deutlichen Einfluss auf die Motor-Performance nehmen. Das neue Motor-Mapping garantiert jederzeit die volle Leistung und damit die bestmögliche Fahrbarkeit und Performance des MINI John Cooper Works Rally.

Der MINI John Cooper Works Rally hat den bewährte Antriebsstrang des MINI ALL4 Racing übernommen, mit dem MINI Motorsport die Allrad-Kategorie im Cross-Country-Rallyesport in den vergangenen Jahren dominiert hat. Im Antriebsstrang ist eine AP Racing Kupplung mit einem sequenziellen SADEV

Sechsgang-Getriebe kombiniert. Sperrbare, ölgekühlte Xtrac Front- und Heckdifferenziale mit SADEV Zentraldifferential liefern auf jedem Untergrund und bei allen Renn-Bedingungen maximale Motor-Performance. Auch der Auspuffklang des MINI John Cooper Works Rally wird die Herzen der MINI Motorsport und MINI John Cooper Works Fans höher schlagen lassen. Die Akrapovič Abgasanlage ist eine Neuentwicklung mit Heckauslass.

Der Fahrzeug-Innenraum wurde neu gestaltet, behielt aber das Dashboard aus Karbon, das zur Darstellung wichtiger Informationen in drei Bereiche unterteilt ist: in ein Fahrer-, ein Mittel- und ein Beifahrerdisplay. Auf der Fahrerseite befinden sich eine Anzeige für den gewählten Gang, eine LED-Anzeige für die Drehzahl sowie eine Getriebe-Schaltanzeige. Das Mitteldisplay informiert über Geschwindigkeit, Öldruck, Temperaturen der Flüssigkeiten sowie elektronische Funktionen, damit beide Crew-Mitglieder diese wichtigen Daten im Blick haben. Alle Navigationssysteme sind im Dashboard des Beifahrers untergebracht.

Kontinuierliche Test- und Entwicklungsarbeit ist für Erfolge im Rennsport von zentraler Bedeutung. Der neue MINI John Cooper Works Rally durchläuft momentan die finalen Tests vor der Rallye Dakar 2017 und steht von Beginn an im Fokus der X-raid Mitarbeiter und MINI Ingenieure.



MINI JOHN COOPER WORKS RALLY: TECHNISCHE DATEN

Motor:	BMW Group TwinPower Turbo Sechszylinder-Diesel
Leistung:	340 PS / 3.250 U/min
Drehmoment (ca.):	800 Nm / 1.850 U/min
Hubraum:	2.993 ccm
Air Restriktor:	38 mm Durchmesser
Höchstgeschwindigkeit (ca.):	184 km/h
Getriebe:	Sechs Gänge sequenziell
Bremsen:	4 Sechskolben-Bremssättel – vorne luftgekühlt, hinten luft-/wassergekühlt. Bremsscheiben: 320 x 32 mm
Länge / Breite / Höhe:	4.350 / 1.999 / 2.000 mm
Radstand:	2.900 mm
Spurbreite:	1.736 mm
Gewicht:	1.952,5 kg
Tankkapazität (ca.):	385 Liter
Chassis:	Stahlrohrkäfig mit Karosserie aus Verbundwerkstoffen
Reifen:	BF Goodrich 245/80R 16





Trotz einer sehr kurzen Entwicklungszeit feierte MINI Motorsport mit dem MINI ALL4 Racing – 2012 abgeleitet vom John Cooper Works Countryman – in der Welt der Langstrecken-Rallyes unglaubliche Erfolge. Die härteste Herausforderung in dieser Motorsport-Disziplin ist zweifellos das Rennen aller Rennen – die jährlich ausgetragene Rallye Dakar.

Mit der Brillanz und der Überlegenheit dieses Rennfahrzeugs, eingesetzt unter der erfahrenen Leitung der Rallye-Spezialisten von X-raid und gefahren von passionierten Einsatz-Crews, stürmten der MINI ALL4 Racing zu vier aufeinander folgenden Dakar-Siegen: 2012, 2013, 2014 und 2015. 2016 gewann MINI erneut die Kategorie der Allrad-angetriebenen Fahrzeuge.

Auch im FIA Cross-Country Rally World Cup demonstrierte MINI, wie Erfolg zu Erfolg führt. Der erste Gewinn der World Cups 2012 wurde in den drei darauffolgenden Jahren (2013-2015) jeweils wiederholt. Jetzt will der neue MINI John Cooper Works Rally die Erfolgsstory seines Vorgängers fortschreiben.

Der neue MINI John Cooper Works Rally wird außerdem vom Motorsport-Partner X-raid kontinuierlich weiterentwickelt. Zugleich kann das technische Feedback, das im Entwicklungsprogramm der Rennabteilung gewonnen wird, auch dafür genutzt werden, die Zuverlässigkeit und Performance in allen Bereichen der MINI Straßenfahrzeuge zu verbessern.

GANZ AUF SIEGE AUSGELEGT

Erprobt, getestet und für gut befunden. Der neue MINI John Cooper Works Rally ist ein Auto, das mit Erfahrung, Hingabe und natürlich einem gewissen Erbe entwickelt wurde – einschließlich vier Dakar-Siegen und vier Titeln im FIA Cross Country Rally World Cup.

Es ist ein Auto, das von mehr als sechs Jahren Rallye-Einsatz in härtesten Umgebungen profitiert, die selbst den mutigsten Abenteurern Angst machen würden. Der Dank für die Erfahrung aus tausenden Kilometern für die Entwicklung des MINI John Cooper Works Rally gebührt seinem Vorgänger MINI ALL4 Racing.

Eine weitere Anerkennung geht auch an die Personen, die ihren Input, ob groß oder klein, für die konstante Weiterentwicklung eines siegreichen Renn-Champions gegeben haben. Seien es Fahrer oder Beifahrer, Techniker von MINI Motorsport Partner X-raid, MINI Ingenieure und Designer des BMW Group: Alle haben Daten ausgewertet oder aufgezeichnet und so dazu beigetragen, aus dem

MINI John Cooper Works Rally einen Titelanwärter zu machen.

Der beste Weg, den Ruf eines Siegerautos weiter auszubauen, ist Entwicklungsarbeit. Der MINI John Cooper Works Rally baut auf einem Wissensschatz auf, der in der Rallye-Raid-Welt und bei Langstrecken-Events wie der Rallye Dakar und der Silk Way Rally zusammengetragen wurde. Aber die Entwicklung hört jetzt mit dem fertigen Auto nicht auf.

Der MINI John Cooper Works Rally wird auch im Zentrum einer konstanten Weiterentwicklung durch MINI Motorsport Partner X-raid stehen. Denn der neue MINI John Cooper Works Rally soll in der Welt der Offroad-Rallyes genauso erfolgreich und berühmt werden wie sein Vorgänger. Zur gleichen Zeit kann technisches Feedback, das im Entwicklungsprogramm der Rennabteilung gewonnen wird, in Zukunft auch dafür genutzt werden, die Zuverlässigkeit und Performance der MINI Straßenfahrzeuge in allen Bereichen zu verbessern.

Jedes Rennen bietet Raum für Entwicklung. Nimmt man zum Beispiel die Rallye Dakar 2016, ein Rennsport-Spektakel, bei dem die Teilnehmer bis auf 4.500 Meter Höhe klettern mussten. Dort ist die

Luft so dünn, dass fast alle angetretenen Autos Leistung verloren, weil sie nicht gut genug „atmen“ konnten – gleichermaßen waren auch viele Fahrer und Beifahrer davon betroffen.

Aus diesen Erfahrungen heraus haben die Techniker von X-raid und MINI Motorsport ein neues Programm für Einspritzung und Zündung entwickelt, um den Auswirkungen der Höhe entgegenzuwirken und zugleich den Verbrauch zu optimieren. Denn der Kraftstoff ist das wichtigste Gut, wenn man in jeder Richtung einige hundert Kilometer Wüste vor sich hat. Das Endergebnis ist der MINI John Cooper Works Rally, der seine Leistung in jeder Höhe und mit einem geringeren CO₂-Ausstoß bringt!

Diagnose-Tools sind wichtig, um aufgezeichnete elektronische Daten auszuwerten und den X-raid Ingenieuren zu zeigen, welche Teile optimal arbeiten. Das unterstützt das Feedback der Fahrer und Beifahrer. Am Ende sind es dann ihre Fähigkeiten und die menschliche Erfahrung, die zählen. Wenn ein Fahrer mehr Rückmeldung von der Lenkung oder Stabilität und Grip benötigt, dann ist es seine Mannschaft, die bestimmte Parameter am Chassis oder anderen wichtigen Systemen verändert, um die Fahrdynamik des Autos zu verbessern.

Schließlich sind dann da auch noch die alten, aber bewährten Messmethoden für die Schlüssel-Komponenten. Dafür werden aber professionelle Hände, Wissen und exakte Messsysteme benötigt. Die meisten Teile haben bekannte Stückzahlen und werden ausschließlich nach einer erreichten Distanz oder Zeit unter Rennbedingungen ausgetauscht. Diese Pläne kann man nur entwickeln, wenn die Teile konstant von Rennen zu Rennen, von Test zu Test untersucht werden.

Wenn man sich die Bilder des neuen MINI John Cooper Works Rally anschaut, erkennt man, dass er nicht nur super aussieht. Jeder Quadratzentimeter ist auch dafür entwickelt, um auch wirklich super zu sein. Bis in die kleinsten Details, wie Sven Quandt, CEO von X-raid, erklärt:

„Die komplette Technik unter dem Chassis wurde stark verändert, weil dort unter dem Fahrzeug jetzt drei Ersatzräder ihren Platz haben. So etwas hat bislang niemand gemacht, um den Schwerpunkt abzusenken. Wir haben außerdem den Kühler tiefer montiert, um das Fahrzeug im Vergleich zum letzten Jahr substanziiell zu verbessern. Das Auto ist jetzt viel mehr ein Rallye-Auto. Für den MINI John Cooper Works Rally haben wir die größten Änderungen vorgenommen, die es bis jetzt gab. Priorität hat jetzt die Entwicklung. Wir müssen buchstäblich die ganze Zeit vorwärts gehen.“





03/ MENSCHEN.

Interview mit Sven Quandt – Teamchef X-raid.

X-raid ist ein deutsches Unternehmen, Spezialist für Offroad-Rallyesport und Motorsport-Partner von MINI. Die Erfolge von X-raid bei Langstreckenrallyes und im FIA Cross Country World Cup sind legendär – vier Dakar-Siege und zehn Titelgewinne im Rallye World Cup. Der Mann hinter X-raid ist Sven Quandt, ein früherer Rallye-Pilot und Dakar-Teilnehmer – und heute einer der erfahrensten Fachleute in der Rallye-Szene.

Was bedeutet die Teilnahme an der härtesten Automobil-Rallye für Sie als Chef von X-raid? Spüren Sie nach so vielen erfolgreichen Jahren immer noch die Begeisterung?

Ja, es ist die gleiche Begeisterung für Performance, Zuverlässigkeit und Erfolg – all das mit einem Top-Team und den richtigen Leuten um sich herum. Ganz an der Spitze zu landen ist dabei nicht notwendigerweise das Wichtigste, wie vielleicht viele denken; erst einmal musst du die Rallye beenden. Bei der Dakar ist es auch ein Erfolg, Zehnter zu werden.

Was in Bezug auf die Dakar lässt Sie nachts wach liegen?

Vorher alles. Zuerst einmal denkt man über alles nach, was man eingepackt hat, und hofft, nichts vergessen zu haben. Denn irgendetwas später nachzuholen, ist schwierig. Man muss sicherstellen, dass man sich um alle kleinen Bereiche, die Probleme machen könnten, so gut wie möglich gekümmert hat – besonders beim Auto.

Während der Rallye, das kann ich jedem sagen, versucht man nachts so viel Schlaf wie möglich zu bekommen. Denn der Stress am Tag, wenn die Autos im Wettbewerb unterwegs sind, ist ziemlich groß. Eine Erholungsphase gibt es, wenn die Autos wieder zurück im Camp oder in einer Wertungsprüfung sind. Dennoch denkt man, wenn man ins Bett geht, auch immer schon daran, was morgen passieren könnte. Manchmal ist der Schlaf nicht sehr gut, aber man ist müde, und dann bekommt man auch ein bisschen Schlaf.

Diese Dakar ist die 39. Auflage und es wird berichtet, dass es die bislang härteste Rallye Dakar in Südamerika sei. Würden Sie da zustimmen?

Was die Höhe angeht, ist es ein bisschen verrückt und wird ganz sicher Probleme machen. Mehr als vier Tage lang auf rund 4.000 Metern Höhe zu sein, ist für die meisten Menschen nicht leicht. Das wirft zusammen mit der schwierigen Navigation die große Frage auf, wer denn wohl gewinnen wird. Man muss so viele verschiedene Hindernisse überwinden, um die Dakar zu gewinnen. Heute zu sagen, „Ja,

diese Person wird gewinnen“, ist nicht möglich. Physisch wird es die härteste Dakar!

Es gibt auch eine Marathon-Etappe, in der die Teilnehmer mit einigem zurechtkommen müssen ...

Eine ziemlich lange Marathon-Etappe mit mehr als 1.200 Kilometern und ohne abendlichen Service bedeutet, dass alle Crews wirklich sehr vorsichtig mit ihren Reifen und den Ersatzrädern umgehen müssen. Es wird auf dieser Etappe einen großen Poker geben. Normalerweise geht die Marathon-Etappe über rund 800 Kilometer, aber diese führt über 1.200 Kilometern in zwei Tagen, das ist außergewöhnlich. Unsere Reifen sind für etwa 800 Kilometer Wertungsprüfung ausgelegt; wenn man das weiß, dann ist es schwierig, 1.200 Kilometer mit einem Satz Reifen zu fahren. Man hat drei Ersatzräder im Auto, aber wenn man Reifenschäden hat, dann ist man am Limit der Reifennutzung und kann ein Problem bekommen. Das wird an diesen Tagen ein Faktor sein, ob man die Chance hat, an der Spitze zu fahren.

Haben Sie der MINI Familie besondere Anweisungen oder Unterstützung gegeben, um sich auf die fünf Tage in den Bergen vorzubereiten, wo die Höhenkrankheit ein Problem werden könnte?

Sie sind alle professionell, kennen die Gefahren und sind in der Vorbereitung auf die Höhe. Sogar ich habe ein paar Wochen jede Nacht in einem Höhenzelt geschlafen, um die Produktion roter Blutkörperchen zu unterstützen. Damit ich eine größere Chance habe, fit zu sein – denn im letzten Jahr hatte ich mich wirklich schlecht gefühlt. Ich weiß, dass andere Teammitglieder dieses „Training“ schon einige Jahre machen, aber inzwischen haben mehr Beifahrer und Fahrer damit begonnen.

Wird die zweite Woche der Dakar, wenn die Rallye wieder aus der Höhe herunterkommt, entscheidend für das Endergebnis?

Ja, allerdings wird man definitiv müder sein. Ich kann Ihnen sagen, dass selbst der Ruhetag wegen der Höhe sehr schwer sein wird. Aber wenn man dann aus der Höhe herunterkommt, wird jeder wegen des anderen Sauerstoffgehalts „Wow“ sagen. Dann muss man versuchen, keine verrückten Dinge zu machen; das ist für mich eine der größten Herausforderungen. Ich vergleiche das immer ein bisschen mit meiner Besteigung des Kilimandscharo vor vielen Jahren. Es war eine große Herausforderung für mich, den Gipfel zu erreichen und dann wieder hinabzusteigen. So ist in diesem Jahr die Dakar auch ein bisschen: Du musst die Höhe überstehen und dann noch in der Lage sein, die zweite Woche abzuschließen.



Die Dakar 2017 erlebt das Debüt des neuen MINI John Cooper Works Rally. Hat X-raid für den Start dieses neuen Autos irgendetwas anders vorbereitet oder läuft alles ganz normal?

Nein, das ist nicht normales Geschäft. Eine komplett neue Karosserie mit großem Einfluss durch die Aerodynamik zu bauen, war für uns eine intensive Zeit. Priorität hatte dabei, den Schwerpunkt des Autos abzusenken, was wir geschafft haben. Wir waren mit dem neuen Auto im Windkanal. Wir mussten ein paar kleine Änderungen vornehmen, aber insgesamt wissen wir, dass wir unser Ziel erreicht haben.

Es gibt neues, frisches Blut in der MINI Familie für die Dakar. Setzen Sie große Hoffnungen in diese Fahrer und Beifahrer?

Es ist wichtig, Erfahrung bei Langstrecken-Rallyes zu sammeln. Menzies ist fit, aber wegen eines Unfalls ist er nicht superfit, auch wenn das für mich nicht der Punkt ist. Jeder Kilometer, den er abspült, bringt ihm Erfahrung; niemand kann die Dakar beim ersten Mal gewinnen, das ist nicht möglich. Wenn

es möglich wäre, dann wäre die Dakar zu leicht. Er kommt zur härtesten Dakar in Südamerika, die ohnehin schon schwierig ist. Ich halte sehr viel von ihm und glaube, dass er eine sehr gute Chance hat, aber das erste, was er jetzt braucht, sind ein oder zwei Jahre Erfahrung, um zu wissen, wie es bei der Dakar läuft.

Yazeed Al-Rajhi hat sehr viel Erfahrung, deshalb mache ich mir bei ihm keine Sorgen. Mikko Hirvonen hat im letzten Jahr sehr schnell gelernt, wie er es machen muss. Ich war beeindruckt, dass er bei seiner ersten Dakar Vierter geworden ist. Das zeigt, dass er beim Fahren clever ist und cool, wenn es um technische Dinge geht.

Für mich ist die Mischung ziemlich gut, und in Zukunft werden wir viel auf neue Leute setzen, die in unseren Sport kommen. Es gibt einige gute Ältere, das wissen wir, aber ich denke, mit der Zeit brauchen wir frisches Blut.



03/ MENSCHEN.

Interview mit Mikko Hirvonen

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

Mikko Hirvonen ist ein schneller Rallye-Pilot mit viel Erfahrung und kann auf eine erfolgreichen Karriere in der WRC zurückblicken. Nach seinem Rücktritt nahm er das Angebot von X-raid an, den kultigen MINI ALL4 Racing zu testen und damit Rennen zu fahren. In weniger als zwei Jahren hat er Top-Resultate im FIA World Cup abgeliefert und 2016 an der großen Rallye Dakar teilgenommen, die er auf Platz vier und als „Bester Rookie“ beendete. Ausgerüstet mit dem neuen MINI John Cooper Works Rally und erneut unterstützt durch Beifahrer Michel Périn will der Finne Hirvonen die Rallye Dakar 2017 gewinnen.

MINI: Mal zurückgeblickt auf Ihre erste Rallye Dakar im letzten Jahr und Ihre Erfahrung aus dem World Cup: Was macht ein Sieger-Team aus?

MH: Das Auto ist sehr wichtig. Und alle Leute drum herum sind auch sehr wichtige Teile des Teams. Aber keiner von uns, weder das Auto, noch der Fahrer, kann alleine die Dakar gewinnen. Es ist eine große Teamleistung, die schon mit dem Ende der letzten Dakar begonnen hat. Alles in allem ist es mit der gesamten Vorbereitung während des Jahres wirklich harte Arbeit. Mit ein bisschen Glück auf unserer Seite kann uns das vielleicht zum Sieg verhelfen.

MINI: Ich wette, Sie können es kaum erwarten, den neuen MINI John Cooper Works Rally bei der Dakar zu fahren. Was ist Ihr Eindruck von dem neuen Auto nach den letzten Tests?

MH: Es stimmt, die letzte Dakar liegt ein Jahr zurück, deshalb kann ich es kaum erwarten, mich wieder dieser Herausforderung zu stellen. Natürlich hat das Team hart am neuen Auto gearbeitet und in unterschiedlichen Bereichen viele Verbesserungen erreicht – mit der Arbeit an der Aerodynamik, der Bremskraftverteilung und vielem mehr. Ich selbst habe auch viel am Setup getüftelt, um das Auto ein bisschen mehr meinem Fahrstil anzupassen. Deshalb kann ich es wirklich kaum abwarten, bei der Dakar am Steuer des MINI John Cooper Works Rally zu sitzen und zu schauen, was wir erreichen können.

MINI: Sie haben auch diesmal wieder den erfahrenen Michel Périn an Ihrer Seite. Würden Sie sagen, eine tiefere Vertrauensbasis zu Ihrem Beifahrer besteht?

MH: Ganz sicher. Nach unserer ersten Dakar, bei der ich viel von ihm gelernt habe, sind wir mehr Rennen zusammen gefahren. Wir verstehen uns noch besser und arbeiten noch enger zusammen. Natürlich ist es viel einfacher, zusammen in unsere zweite Dakar zu starten.

MINI: Sie hatten ein Jahr Zeit, ihre erste Dakar Revue passieren zu lassen. Gibt es etwas, das Sie in diesem Jahr anders machen werden? Vorbereitung, Fahrstil ... irgendetwas?

MH: Ich denke, dass wir seitdem viel geleistet haben. Nachdem ich ein paar Erfahrungen gesammelt hatte, konnte ich am Auto arbeiten und die Federung ein bisschen mehr meinem Fahrstil anpassen. Das war sicher hilfreich. Es klingt danach, dass die Dakar in diesem Jahr eine viel größere Herausforderung sein wird, weil im vorigen Jahr die Route im letzten Moment hatte geändert werden müssen. Es wird in diesem Jahr mehr Offroad-Passagen geben, aber wir haben einige Rallyes absolviert, um darauf vorbereitet zu sein. Aber nichts ist wichtiger, als die Erfahrung bei der Dakar selbst. Deshalb müssen wir einfach demütig sein und uns wirklich intensiv auf jeden Tag konzentrieren.

MINI: Bei der Dakar 2017 werden Sie eine noch längere Zeit in der Höhe verbringen müssen. Was löst der Gedanke daran bei Ihnen aus?

MH: Daran denke ich gar nicht. Ich hatte mich im vorigen Jahr wirklich gut gefühlt, aber in diesem Jahr werden wir einige Dünen-Passagen in großer Höhe haben, was ich bislang noch nicht erlebt habe. Das wird neu sein, und es gab nicht wirklich eine Möglichkeit, vorher unter solchen Bedingungen zu testen. Es wird aufregend sein, wie sich das anfühlen wird. Nach der Rallye wollte ich zurückkommen, eine größere Herausforderung haben. Vielleicht sollte ich vorsichtig damit sein, was ich mir wünsche, aber ich bin bereit dafür.

MINI: Was bedeutet es für Sie, Teil der MINI Familie zu sein, der Familie aus den Crews und X-raid Mitarbeitern?

MH: Ich bin wirklich froh, Teil der MINI Familie zu sein und mit ihr zu arbeiten. Sie haben mich sehr gut im Team aufgenommen und ich fühle mich echt willkommen. Wir alle arbeiten für das gleiche Ziel, und es ist ein so erfahrener und erfolgreiches Team, dass ich stolz darauf bin, dazuzugehören.



Natürlich hat das Team hart am neuen Auto gearbeitet und in unterschiedlichen Bereichen viele Verbesserungen erreicht – mit der Arbeit an der Aerodynamik, der Bremskraftverteilung und vielem mehr.

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



03/ MENSCHEN.

Interview mit Yazeed Al-Rajhi

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

Yazeed Al-Rajhi und sein Stammpilot Timo Gottschalk (GER) bilden die dritte Paarung des X-raid Teams. Al-Rajhis Erfahrung in der Rallye-Weltmeisterschaft (WRC2) sorgte dafür, dass er bei seinem Dakar-Debüt 2015 auf Anhieb schnell war und in den Tageswertungen mit Top-5-Platzierungen glänzen konnte. Sein ausgefeilter Fahrstil in einem MINI ALL4 Racing und die Erfahrung seines Piloten Gottschalk brachte den beiden 2016 den dritten Platz im FIA Cross Country Rally World Cup ein.

MINI: Was bedeutet es für Sie, bei der Dakar anzutreten?

A-R: Es ist die ultimative Cross-Country-Rallye und das härteste Rennen für Mensch und Maschine. In so großer Höhe Rennen zu fahren, ist einfach unglaublich. Einerseits ist man in der Kälte auf Bergpässen unterwegs, andererseits fahren wir in der trockensten Wüste. Das ist bei normalen Rallyes nicht so extrem. In fast zwei Wochen durch drei Länder zu fahren, ist eine große Herausforderung, ein Spektakel und ein echter Wettbewerb.

MINI: Bei der Rallye Dakar 2017 werden Sie im neuen MINI John Cooper Works Rally antreten. Wie fühlt sich das neue Fahrzeug bislang an?

A-R: Alles ist bereit: Ich habe ein großartiges Auto, in Timo einen großartigen Piloten und ein großartiges Team, das uns unterstützt. Wegen der neuen Route und den Anforderungen an die Navigation wird die Dakar diesmal sicher für niemanden einfach werden, das gilt umso mehr, wenn man mit einem neuen Auto unterwegs ist. Wie bei allem Neuen gibt es immer etwas, an dem wir arbeiten können. Wir werden alle 100% geben, um bei der Dakar das große Ziel zu erreichen, am Ende ganz oben zu stehen.

MINI: Die Fahrt ins Unbekannte im Hinblick auf Route, Gelände und Wetter muss das Rennfahrer-Leben doch schwierig machen. Was tun Sie, um das alles zu meistern?

A-R: Wie schon gesagt sind ein guter Pilot und die richtige Unterstützung für eine erfolgreiche Dakar unbedingt notwendig. Das gilt auch im Bezug auf den eigenen Körper. Das richtige Essen ist sehr wichtig, um die Leistungsfähigkeit oben zu halten und gesund zu bleiben. Unsere Physiotherapeuten helfen uns dabei, den Körper in Form zu halten, besonders nach Fahrten in sehr

welligem Gelände. Die Techniker arbeiten hart dafür, dass das Fahrzeug am nächsten Tag wieder perfekt vorbereitet ist. Das beruhigt dich als Fahrer. Abgesehen davon muss man sich einfach ausruhen, wann immer man kann.

MINI: Es scheint so zu sein, dass der Wettbewerb bei der Dakar noch einmal härter geworden ist...

A-R: Ich persönlich denke, dass alle Profi-Teams nochmal einen Schritt vorwärts gemacht haben. Selbst Privatfahrer haben große Sprünge gemacht, um die Dakar zu beenden. Woran man sich immer erinnern muss, ist die Tatsache, dass es schon eine Herausforderung an sich ist, bei der Dakar ins Ziel zu kommen. In diesem Jahr könnten wir bei der Dakar ein paar verrückte Ergebnisse sehen.

MINI: Hat irgendein Teil der neuen Route Sie überrascht?

A-R: Nein, nicht wirklich. Aber für eine längere Zeit in großer Höhe zu sein, könnte einige Teams vor Probleme stellen. Bei der Dakar, besonders in diesem Jahr, gibt es immer irgendetwas Neues, entweder bei der Route oder in den Regeln – man kann bei der Dakar nie etwas als selbstverständlich voraussetzen. Alles, was man tun kann, ist sich auf das Rennen vorzubereiten und dann alles so zu nehmen, wie es kommt.

MINI: Wie fühlt sich ein Start bei der Rallye Dakar für einen Fahrer an?

A-R: Oh, das ist eine gute Frage. Okay, lange Tage mit wenig Zeit zum Schlafen, Essen oder für normale Dinge. Wir sind schnell, aber kontrolliert unterwegs. Das muss auch so sein, denn wir fahren die Strecke ja vorher nicht ab. Wir fahren in der Kälte, wir fahren in großer Hitze. Es kann trocken sein oder regnen, oder es kann Wolkenbrüche geben. In einer Minute kann die Strecke fest mit ein paar Steinen sein, im nächsten Augenblick hat man dann das komplette Gegenteil, entweder Wüstensand oder übersät mit großen Felsen. Schnittwunden oder müde Arme kann es jeden Tag geben. Es gibt nur ein paar Dinge, die uns vom Fahren abhalten: Reifenschäden, das Wetter oder das Ziel der Etappe. Das ist jeden Tag so – und der Grund dafür, dass die Dakar so eine Herausforderung ist.



Alles ist bereit: Ich habe ein großartiges Auto, in Timo einen großartigen Beifahrer und ein großartiges Team, das uns unterstützt. Wegen der neuen Route und den Anforderungen an die Navigation wird die Dakar diesmal sicher für niemanden einfach werden, das gilt umso mehr, wenn man mit einem neuen Auto unterwegs ist.

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



03/ MENSCHEN.

Interview mit Bryce Menzies

X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #312



Bryce Menzies stammt aus den USA. Mit 29 Jahren ist er bereits ein kompletter Off-Road-Pilot, doch erst 2016 konnte er die internationale Rallye-Welt mit MINI Motorsport Partner X-raid im FIA Cross Country World Cup begeistern. Menzies erstes Rennen für MINI war die Wüstenrallye Abu Dhabi Desert Challenge 2016. Den fünftägigen Marathon schloss er auf dem bemerkenswerten vierten Platz ab.

Bei zwei weiteren Rallyes war er ebenfalls erfolgreich unterwegs – als Fünfter bei der Italian Baja und zuletzt als Zweiter bei der Hungarian Baja. Nach diesen Ergebnissen lag es für das X-raid Team auf der Hand, den in Arizona geborenen Menzies bei der Rallye Dakar 2017 im neuen MINI John Cooper Works Rally antreten zu lassen.

MINI: Bryce, an welchen Rennen haben Sie teilgenommen, bevor Sie zu den internationalen Cross-Country-Rallyes gekommen sind?

BM: In den letzten paar Jahren fuhr ich in der Lucas Oil Off Road Series, bei Best in the Desert und in der Score International Racing Series.

MINI: Was waren die ausschlaggebenden Faktoren, jetzt in der internationalen Cross-Country-Szene zu starten, im körperlich anstrengendsten Motorsport?

BM: Wenn man jemanden fragt, was das härteste Rennen der Welt ist, dann sagt er: die Dakar. Und das ist der Grund, warum ich die Entscheidung getroffen habe, mich dieser Herausforderung zu stellen – um der erste Amerikaner zu werden, der diese Rallye gewinnt.

MINI: Sie sind erst spät in der Saison ihre ersten Rennen mit MINI und X-raid gefahren, aber scheinen sich recht schnell und leicht eingefunden zu haben. Natürlich ist klar, dass Sie ein erfahrener Pilot sind, aber war es wirklich so einfach?

BM: Bei Cross-Country-Rallyes ist nichts einfach. Es hat definitiv einige Zeit gebraucht, mich an den MINI ALL4 Racing und daran zu gewöhnen, wie man ihn auf jeder Etappe fährt. Aber mit der Unterstützung von MINI und X-raid war diese Umstellung extrem leicht.

MINI: 2017 wird Ihre erste Teilnahme bei der Rallye Dakar. Die MINI Familie hat Ihnen ohne Zweifel viele Ratschläge gegeben, aber welcher Tipp davon hat sich bei Ihnen richtig festgesetzt?

BM: Dieser eine Ratschlag, den ich bislang vom Rallyefahren mitgenommen habe, lautet, immer von Tag zu Tag zu schauen. So kann man nicht frustriert werden; man muss in der Lage sein, sich durchzukämpfen, im weiteren Verlauf der Rallye Gas zu geben und frisch in jeden Tag starten zu können. Rallyes werden nicht auf einer Etappe gewonnen.

MINI: Bei dieser Dakar wird es mehr Tage in der Höhe geben. Wie haben Sie sich darauf vorbereitet?

BM: Wir haben ein Höhenzelt für das Bett gemietet, um mich selbst und Pete für die Etappen in der großen Höhe vorzubereiten. Und wir absolvieren spezielle Trainingsübungen mit einer Höhenmaske.

MINI: Welche Hausaufgaben und Recherchen haben Sie für die Rallye Dakar gemacht?

BM: Während des ganzen Jahres sind wir überall mit dem Rallye-Auto gefahren, um zu lernen, wie es sich bewegen lässt, und herauszuarbeiten, mit welchem Terrain wir es bei der Dakar zu tun haben werden.

MINI: Sie fahren unter dem Dach des X-raid Teams und im neuen MINI John Cooper Works Rally. Welchen Eindruck haben Sie bislang von diesem neuen Auto?

BM: Die Testfahrten waren der Renner. Der MINI John Cooper Works Rally hat ein verändertes Handling, was uns helfen wird, mit viel mehr verschiedenen Geländebedingungen klar zu kommen. Die Spitzenleistung ist beim neuen Auto auch gesteigert worden und ich bin sehr zufrieden damit. Insgesamt wurde die Fahrbarkeit des neuen MINI verbessert, aber wir nehmen immer noch zusätzliche Änderungen vor. Vor der Dakar als erstem Rennen gibt es noch viele Fragezeichen, aber bislang sieht es gut aus.

MINI: Seit wie vielen Jahren ist Peter Mortensen Ihr Beifahrer? Ist es eine reine Arbeitsgemeinschaft oder verstehen Sie sich auch sonst gut?

BM: Pete ist mein Beifahrer, seit wir mit Wüstenrennen angefangen haben, das war 2011. Pete ist der Manager von Menzies Motorsports und außerdem ein Freund. Wir haben über die Jahre eine gute Beziehung zueinander aufgebaut.

MINI: Es kommt nicht oft vor, dass ein Fahrer und sein Beifahrer als „Rookies“ in die Dakar gehen. Sind Sie beide aufgeregt und vielleicht auch ein bisschen nervös?

BM: Wir beide sind extrem aufgeregt. Das wird die härteste Herausforderung in unseren bisherigen Rennfahrerkarrieren.

MINI: Wie bereiten Sie sich mental auf jedes Rennen vor?

BM: Ich durchlaufe meine Routine. Ich folge ihr Schritt für Schritt, und das funktioniert gut für mich und meinen Körper.

MINI: Haben Sie einen Glückbringer?

BM: Nein, habe ich nicht.



Die Testfahrten waren der Renner. Der MINI John Cooper Works Rally hat ein verändertes Handling, was uns helfen wird, mit viel mehr verschiedenen Geländebedingungen klar zu kommen. Die Spitzenleistung ist beim neuen Auto auch gesteigert worden und ich bin sehr zufrieden damit.

Bryce Menzies – X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #312

03/ MENSCHEN.

Rallye Dakar 2017 – Streckenanalyse von Michel Périn
X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



Michel Périn ist in der Langstreckenrallye-Szene eine lebende Legende. Mit seinen 59 Jahren hat der sympathische Franzose nichts von seiner Begeisterung dafür verloren, Rennen zu fahren, weiter zu lernen und die Welt zu erleben. Einmal mehr teilt er sich bei der Dakar das Cockpit eines MINI Rennfahrzeugs (2017 wird dies der neue MINI John Cooper Works Rally sein) mit Mikko Hirvonen. Man kann mit Fug und Recht sagen, dass Périn großen Anteil an ihrem starken vierten Platz bei der Dakar 2016 hatte und Hirvonen dabei geholfen hat, sich den Titel des „Best Rookie“ bei der Dakar zu sichern. Périns Beruf ist der des Beifahrers, doch mit seiner umfassenden Erfahrung könnte er sich auch als Autor betätigen und ein Buch über die Dakar schreiben. Es würde sicherlich auf den ersten Platz der Bestsellerlisten stürmen...

MINI: Mit welchen Erwartungen gehen Sie in die Dakar 2017 und was denken Sie über die diesjährige Route?

MP: Jedes Jahr sagen wir aufs Neue: „Ah, das ist die Dakar, sie wird viel schwieriger als im vergangenen Jahr.“ Aber das sind nur Worte, denn im Prinzip ist es dann doch immer dasselbe. Doch in diesem Jahr gibt es einige große Veränderungen und ich verspreche Ihnen, dass wir es mit der schwierigsten Dakar seit mindestens zehn Jahren zu tun bekommen werden. Das hat zwei Gründe. Zum Einen: das Terrain. Es gibt mehr Offpisten-Sektionen im freien Gelände, die einem das Leben definitiv schwer machen. Zweitens: sehr schwierige Navigationsvorgaben und Änderungen in der Art zu Navigieren. Ich mache keine Scherze wenn ich sage, dass es in diesem Jahr für uns sehr schwierig werden wird.

MINI: Haben Sie schon eine Vorstellung, was bei der Dakar 2017 die schwierigsten Etappen werden könnten?

MP: Generell gesprochen werden alle Etappen in Bolivien schwierig, wegen der großen Höhe und wegen der längeren Distanz, die abseits von vorgegebenen Pisten gefahren wird. Die Etappe von Chiletico nach San Juan wird meines Erachtens nach schwierig, weil sich die Startreihenfolge der ersten zehn Autos, der ersten zehn Bikes und so weiter nach den am Vortag gefahrenen Zeiten richtet. Der Start erfolgt auf sehr weichem Terrain, das ist nicht ideal. Falls möglich, bevorzuge ich es, in den Top-5- loszufahren, denn dann ist das Terrain okay. Aber bei einem solchen Start wird der Boden aufgewühlt und sehr weich. Das ist nicht so gut.

MINI: Kann es vorkommen, dass eine Crew auf bestimmten Etappen einen Vorteil haben kann?

MP: Sie müssen diese Antwort mit Humor nehmen: Ich persönlich weiß, dass einen die Dakar eine Menge Demut lehrt, und wenn Leute denken, dass sie bei der Dakar einen Vorteil haben, dann haben sie wahrscheinlich noch nie an der Dakar teilgenommen!

MINI: Bei der Rallye Dakar 2016 gab es viel Regen und der wirkte sich massiv auf das Renngeschehen aus. Ist dies ein solch großes Problem?

MP: Wenn es so viel regnet wie im vergangenen Jahr, dann ja. Zum Glück mussten sie uns bezüglich mancher Abschnitte nach unserer Einschätzung fragen. Wenn es ein bisschen regnet, ist das gar nicht so schlecht, weil man dann nicht mit dem Staub zu kämpfen hat. Für den Fahrer ist es dann natürlich

das Gute ist, dass ich in Mikko einen fantastischen und talentierten Fahrer neben mir habe. Er ist ein herausragender Pilot und von daher mache ich mir keine Gedanken darüber, wie er fährt. Ich kann mich überwiegend auf meine Aufgaben konzentrieren und weiß, dass er mir vertraut.

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



schwieriger, weil es rutschig ist. Klar: Die Autos vor einem hinterlassen tiefe Spuren und das kann im Nassen zum Problem werden. Von daher sind uns trockenere Bedingungen generell lieber, aber man weiß nie, wie es bei der Dakar sein wird.

MINI: Was führt zu dieser ganz besonderen Verbindung zwischen Beifahrer und Fahrer? Vertrauen? Die gleiche Art zu Denken? Telepathie?

MP: Puuh... das Gute ist, dass ich in Mikko einen fantastischen und talentierten Fahrer neben mir habe. Er ist ein herausragender Pilot und von daher mache ich mir keine Gedanken darüber, wie er fährt. Ich kann mich überwiegend auf meine Aufgaben konzentrieren und weiß, dass er mir vertraut. Man muss sich gegenseitig vertrauen und die Gewohnheiten des anderen kennen. Auch die Fähigkeit zu Kommunizieren ist unverzichtbar. Ich bin Franzose, und Mikko ist Finne, aber wir beide kommunizieren auf Englisch, das ist die gemeinsame Sprache. Nun sind wir an dem Punkt angelangt, an dem alles automatisch läuft – es dauert, bis es soweit ist, aber es ist notwendig.

MINI: Was ist für Sie persönlich der beste Part der Rallye Dakar? Der Zieleinlauf? Der Start? Die Heimreise?

MP: Nein, nein, nein... ich würde sagen, das Beste ist das Rennfahren selbst. Ich werde im Januar 60 – ja, ich bin gewissermaßen ein Dinosaurier – und die Leute fragen mich, warum ich immer noch Rennen fahre. Ich kann den Grund erklären: Wenn du bei der Dakar startest, dann folgst du 15 Tage lang deiner eigenen Route. Generell gesprochen ist das wahrscheinlich das, was alle so daran lieben. Denn wenn ich von der Dakar nach Hause komme, vermisse ich es bereits. Wenn man Rennen fährt, hat man einfach ein solches Hochgefühl. Auch wenn man durch verschiedene Länder kommt und Neues entdeckt. Bolivien wird interessant. Selbst unter Rennbedingungen sehen und erleben wir Dinge, die wir nie wieder vergessen.

MINI: Können Sie in wenigen Worten die Höhen und Tiefen eines Beifahrers beschreiben?

MP: Wenn man ein gutes Ergebnis holt und gut durch die Etappen navigiert, dann kann man stolz auf sich sein. Was wird 2017 passieren? Ich denke, dass es hoffentlich solche Tage geben wird. Aber ich bin sicher, dass es auch Tage geben wird, an denen ich nicht mit mir zufrieden bin – und da werde ich nicht der einzige sein. Beifahrer zu sein ist ein schwieriger Job. Anders als in der WRC können wir die Route nicht vorher besichtigen. In der WRC stehen sie nicht vor den unbeantworteten Fragen: wo werde ich steckenbleiben, wo verfare ich mich, wo werde ich einen großen Fehler machen, wo werde ich versuchen, besonders präzise zu navigieren? In der WRC ist das größte Risiko, einen Fehler zuzumachen und einen Unfall zu bauen, weil man so schnell fährt. Wir müssen noch eine Menge mehr möglicher Fehler vermeiden, während wir schnell fahren!

MINI: Wie lange ist ein Renntag für Sie?

MP: Als ich 35 Jahre alt war, bin ich das Rennen von Paris nach Peking gefahren. Ich war Beifahrer und wir sind nach 27 Tagen in Peking angekommen: Wir haben gewonnen. An diesen 27 Tagen habe ich durchschnittlich drei Stunden pro Nacht geschlafen. Danach war ich ziemlich erledigt, wie man sich vorstellen kann. Heute ist für mich vollkommen klar: ich muss mindestens viereinhalb Stunden pro Nacht schlafen. Tue ich dies nicht, kann ich zwei Tage später keinen guten Job mehr machen.

Egal, um welche Uhrzeit ich nach einer Etappe im Biwak ankomme: Ich muss um 30 Minuten nach Mitternacht im Bett sein. Davor muss ich sechs, sieben oder acht Stunden am Roadbook arbeiten. Die Tage sind sehr lang. Man duscht schnell, isst schnell etwas, geht sehr schnell auf die Toilette. Alles muss schnell erledigt werden. Ich vermute, dass wir 2017 abends ins Biwak kommen werden. Normalerweise sind wir gegen 15 oder 16 Uhr fertig, aber ich denke, dass es dieses Jahr 18 Uhr werden wird. Einige Teilnehmer werden sicherlich in der Dunkelheit ankommen.



03/ MENSCHEN.

Fahrer und Beifahrer

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #303



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 1. Hungarian Baja
3. Baja Aragon
3. Abu Dhabi Desert Challenge
4. Rallye Dakar
- 2015: 5. Rallye du Maroc, Marokko
3. Baja Aragon, Spanien Test MINI ALL4 Racing
- 2014: 4. Gesamtrang WRC
- 2013: 4. Gesamtrang WRC
- 2012: 2. Gesamtrang WRC
- 2011: 2. Gesamtrang WRC
- 2010: 6. Gesamtrang WRC
- 2009: 2. Gesamtrang WRC
- 2008: 2. Gesamtrang WRC
- 2007: 3. Gesamtrang WRC
- 2006: 3. Gesamtrang WRC
- 2005: 10. Gesamtrang WRC
- 2004: 7. Gesamtrang WRC
- 2001: 2. Gesamtrang Finnish Rally Championship
- 2000: 7. Gesamtrang Finnish Junior Championship



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

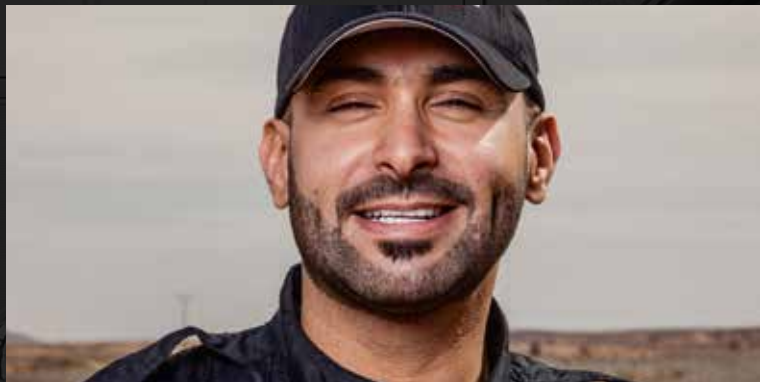
KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 1. Hungarian Baja
3. Baja Aragon
3. Abu Dhabi Desert Challenge
4. Rallye Dakar
- 2015: 5. Rallye du Maroc, Marokko
3. Baja Aragon, Spanien
- 2014: 1. Desafío Inca, Peru
1. Baja Aragon, Spanien
1. Rallye Dakar
- 2013: 1. Hungarian Baja
1. Baja Aragon, Spanien
1. Desafío Ruta 40, Argentinien
1. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2009: 1. Baja Spain
- 2008: 1. Central Europe Rally



- 2007: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Rally Transiberico
2. UAE Desert Challenge
- 2005: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 1996: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Rallye Dakar
- 1995: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Rallye Dakar
- 1994: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Rallye Dakar
- 1993: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #306



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 2. Silk Way Rally
6. Italian Baja
2. Katar Sealine Cross Country Rally
2. Abu Dhabi Desert Challenge
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2015: Erste Teilnahme Rallye Dakar (1 Etappensieg)
1. Jeddah Rallye (Saudi-Arabic Championship)
1. Hail international Rally (Saudi-Arabic Championship)
- 2014: 3. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Rallye Zypern (ERC)
1. Pharaonen-Rallye
1. Italian Baja
1. Baja Russia Northern Forest
1. Jeddah Rally (Baja)
- 2012: 5. Gesamtwertung WRC2
5. Gesamtwertung Middle East Rally Championship
1. Schweden-Rallye (WRC2)
- 2010: 1. Jordanien-Rallye (Middle East Rally Championship)
1. Sharqia Rally (Saudi-Arabic Championship/Middle East Rally Championship)
1. Hail Rally (Baja) (Saudi-Arabic Championship)

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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 2. Silk Way Rally
6. Italian Baja
2. Katar Sealine Cross Country Rally
2. Abu Dhabi Desert Challenge
11. Rallye Dakar
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2014: 3. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies (Beifahrer von Yazeed Al-Rajhi)
- 2011: 1. Rallye Dakar
- 2010: 2. Rallye Dakar
2. Silk Way Rally
- 2009: 6. Rallye Dakar
- 2008: 3. Central Europe Rally
- 2004: 2. Gesamtrang Asia Pacific Rally Championship
- 2002: 6. Gesamtrang (1. Rang in der Klasse) Deutsche Rallye-Meisterschaft
- 2001: 4. overall (2. in class) German Rally Championship

X-raid Team MINI John Cooper Works Rally #312



Fahrer :
Bryce Menzies 21/08/1987, Arizona/USA

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2015: 2. Lucas Oil Off-road Racing Series- Pro-4 (R1 &2)
- 2014: SCORE Baja 500 Trophy Truck Champion
- 2013: Pro-2 TORC Champion
BITD MINT 400 Trophy Truck Champion
- 2012: TORC Pro-2 Champion
SCORE Baja 500 Trophy Truck Champion
- 2011: SCORE Champion Rookie of the Year
TORC Pro-2 Champion

Beifahrer:
Pete Mortensen 05/01/1984, Los Angeles/USA

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 2. Hungarian Baja
- 2014: 1. Baja 500
- 2013: 1. Mint 400
- 2012: 1. Baja 500
- 2011: Score Trophy Truck Champion
1. Baja 500
1. Laughlin Challenge

X-raid Team MINI ALL4 Racing #308



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 4. Rallye du Maroc, Marokko
5. Baja Aragon, Spanien
- 2015: 2. Baja Aragon, Spanien
1. Desafío Ruta 40, Argentinien
6. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 2. Rallye du Maroc, Marokko
3. Hungarian Baja, Ungarn
2. Baja Aragon, Spanien
5. Rallye Dakar
- 2013: 1. Rally du Maroc, Marokko
2. Baja Aragon, Spanien
2. Desafío Ruta 40, Argentinien
5. Rallye Dakar
- 2012: 1. Desafío Litoral (Dakar Series)
1. Desafío Ruta 40, Argentinien
- 2010: 9. Rallye Dakar
- 2009: 1. Rallye Tunesien
- 2007: 2. Patagonia Atacama Produktionswagen
- 2006: 4. Pharaonen-Rallye, Ägypten

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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 4. Silk Way Rally
4. Abu Dhabi Desert Challenge
10. Rallye Dakar
- 2015: 8. Rallye du Maroc, Marokko
7. Baja Polen
Sealine Cross Country Rally, Katar
3. Abu Dhabi Desert Challenge
Sealine Cross Country Rally, Katar
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
1. Baja Portalegre 500, Portugal
9. Baja Polen
2. Hungarian Baja, Ungarn
4. Baja Aragon, Spanien
2. Sealine Cross Country Rally Katar
5. Abu Dhabi Desert Challenge
2. Italian Baja
- 2012: 4. Rallye Dakar
2012/10: 1. Gesamtrang FIA World Cup for Cross Country Rallies
2003/01: 1. Rallye Dakar

X-raid Team MINI ALL4 Racing #314



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 9. Rallye du Maroc, Marokko
9. Baja Polen
- 2015: 5. Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6. Rallye du Maroc, Marokko
- 2013: 4. Rallye du Maroc, Marokko
- 2012: 4. Rallye du Maroc, Marokko
3. Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3. Rallye du Maroc, Marokko
4. Rallye Tunesien



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 9. Rallye du Maroc, Marokko
9. Baja Polen
- 2015: 5. Baja Portalegre, Portugal
- 2014: 6. Rallye du Maroc, Marokko
5. Italian Baja
4. Baja Russia Northern Forest
9. Rallye Dakar
- 2013: 2. Baja Portalegre 500, Portugal
8. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1. Baja Polen
- 2011: 2. Rallye dos Sertoes
- 2010: 10. Rallye Dakar
- 2009: 1. Rallye Tunesien
2. Rally Transiberico
2. World Cup
- 2005: Erste Teilnahme Rallye Dakar

ORLEN Team MINI ALL4 Racing #316



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2016: 5. Rallye du Maroc, Marokko
4. Baja Polen
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 7. Baja Polen – erste Rallye im Auto
1. King of Europe Drifting
- 2014: 6. Rallye Dakar (Bester polnischer Motorradfahrer)
- 2013: Guinness Weltrekord für Speed im Drift – 217,97 km/h
3. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies
- 2012: 3. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies
- 2011: 2. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies (450 ccm)
1. Merzouga Rally
6. Polish Drift Championship
- 2010: 2. Gesamtrang World Championship for Cross-Country-Rallies (450 ccm)
8. Rallye Dakar



Beifahrer:
Tom Colsoul 20/04/1976, Tinen/BEL

KARRIERE-HIGHLIGHTS

AUTO

- 2016: 4. Baja Polen
5. Baja Aragon, Spanien
5. Italian Baja
7. Platz Katar Sealine Cross Country Rally
5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015: 9. Rally du Maroc, Marokko
3. Baja Polen
2. Baja Hungary, Ungarn
7. Rallye Dakar
- 2014: 4. Rally du Maroc, Marokko

TRUCK

- 2014: 2. Rallye Dakar
- 2013: 1. Baja300 Germany
4. Rallye Dakar
- 2012: 1. Rally du Maroc, Marokko
1. Rallye Dakar
- 2011: 2. Rally du Maroc, Marokko

X-raid Team MINI ALL4 Racing #322



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2015: 1. Pharaonen-Rallye - Quads
- 2015: 2. Sealine Cross Country Rally
- 4. Rallye Dakar – Etappe vier, Copiapó, Chile
- 2014: 1. Sealine Cross Country Rally, Katar
- 3. Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
- 4. Rallye Dakar, Südamerika
- 2013: 3. Sealine Cross Country Rally, Katar
- 1. Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2015: 9. Rallye du Maroc, Marokko
- 8. Baja Polen
- 3. Rallye Dakar
- 2014: 2. Rallye Monte Carlo, WRC
- 1. Baja Polen
- 2009 1. Polnische Meisterschaft
- 2008 1. Polnische Meisterschaft
- 2007 1. Polnische Meisterschaft
- 2006: 5. Europameisterschaft
- 2. 2wd Kategorie (S1600)
- 2005: 1. Französische Meisterschaft (S1600)
- 1991: Erste Rallye als Beifahrer

X-raid Team MINI ALL4 Racing #325



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2014: 8. Baja Polen
- 5. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013: 8. Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 10. Abu Dhabi Desert Challenge



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

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2014: 5. Rallye Dakar
- 2013: 1. Rally du Maroc, Marokko
- 2. Baja Aragon, Spanien
- 2. Desafío Ruta 40, Argentinien
- 5. Rallye Dakar
- 2012: 7. Rallye Dakar
- 1. Desafío Litoral (Dakar Series)
- 1. Desafío Ruta 40, Argentinien
- 2011: 4. Baja Portalegre 500, Portugal
- 7. Rallye Dakar
- 2010: 7. Rally du Maroc, Marokko
- 2008: Vizemeister National Off-Road Championship (T2)
- 2007: 1. Rallye Dakar T1.1 Amateur Diesel Kategorie



03/ MENSCHEN.

Wir sind eine Familie

Bei der Dakar Rallye 2017 sind acht MINI Crews am Start. Jedes MINI Rennfahrzeug und seine zweiköpfige Crew (Fahrer und Beifahrer) genießen die umfassende Unterstützung von MINI Motorsport Partner X-raid und dessen exzellenten Mitarbeitern – Technikern, Medizin-Team, Servicefahrzeug-Fahrern, Presseverantwortlichen und vielen mehr. Es ist in der Tat eine große Familie, in der alle rund um die Uhr Arbeit und Zeit investieren, um das gemeinsame Ziel zu erreichen: die Rallye Dakar zu beenden und zu gewinnen. Willkommen in der MINI Familie.

Um aus der MINI Familie eine perfekt funktionierende Einheit zu machen, organisiert X-raid in jedem Jahr vor der Rallye Dakar Teambuilding-Maßnahmen für die ‚MINI Familie‘, um besser miteinander vertraut zu sein, ein Bewusstsein füreinander zu entwickeln und seine Bedürfnisse miteinander zu teilen.

Beim letzten Lauf des FIA World Cup Cross Country Rally, der Baja Portalegre (Portugal), hatte es daher komplett vertauschte Rollen für die Teammitglieder und Crews gegeben. X-raid-CEO Sven Quandt verwandelte sich in einen Team-Physiotherapeuten und Fotografen. Stephan Schott gab die Kontrolle seines Autos aus der Hand und übernahm die Rolle des Pressesprechers. Fahrer Mikko Hirvonen übernahm unterdessen mit den Beifahrern Paulo Fiúza und Peter Mortensen technische Aufgaben, während ein weiterer Beifahrer in Person von Tom Colsoul zum Verantwortlichen für die Logistik gemacht wurde.

Der Rollentausch war tatsächlich ein guter Plan, denn die Nutzung jahrelanger Erfahrungen für andere Rollen wirkte sich gut aus und führte zu einem erfolgreichen Resultat: der MINI ALL4 Racing von Ricardo Porém und Filipe Palmeiro gewann die Baja Portalegre! Wenig überraschend waren alle Beteiligten überglücklich über das Ergebnis. Mikko Hirvonen war genau so zufrieden wie die siegreiche Crew: „Meine Arbeit als Mechaniker hat mir großen Spaß gemacht. Ich habe dadurch auch für mich herausgefunden, dass man sich immer noch jederzeit verbessern kann.“

Eine andere Teambuilding-Maßnahme vor der Dakar Rallye 2017 fand in Lissabon statt. Bei dieser Übung übernahm die Familie die Betreuung von vier klassischen originalen Minis. Die Zeit, die sie mit ihnen zunächst in einem Workshop verbracht hatten, war gut investiert, denn danach mussten die Fahrer und Beifahrer zu einer Rundfahrt aufbrechen.

Viele Kilometer später und schon in der Nacht kam die Familie beim Zwischenstopp an und baute die Zelte auf. Nicht überraschend erinnerte dieser Camping-Einsatz sehr an eine Marathon-Etappe bei der Rallye Dakar, wo die Familie ebenfalls allein auf sich selbst gestellt alle erforderlichen Servicearbeiten an den Autos vornehmen und auch selbst kochen muss. Der einzige echte Unterschied lag darin, dass sie in dieser Nacht noch weniger Schlaf bekamen!



In den nächsten paar Tagen hielt die Rundfahrt für die Familie viele weitere ‚Tests‘ und neue Erfahrungen bereit. Beim Besuch der Kaffeerösterei von Delta Coffee lernte die Familie viel über die Auswahl von Kaffee und durfte ihren eigenen einzigartigen Kaffee mischen.

Eine gemeinsame Kajak-Tour auf einem Fluss war der nächste Punkt auf der Liste. Aber es war nicht nur eine Spaß-Veranstaltung. Die Familie musste in den Kajaks alle benötigten Materialien mitnehmen, um eine Ponton-Brücke über den Fluss bauen zu können. Diese ‚Brücke‘ sollte nicht einfach nur stabil genug sein, damit die Familie hinüber gehen konnte, sie sollte vielmehr stark genug sein, um mit den klassischen Minis den Fluss überqueren zu können.

Der nächste Stopp brachte die Familie zum berühmten Pferde-Ausbildungsgestüt Coudelaria de Alter do Chão. Nach Gastritten auf den Pferden gab es ein Rennen zwischen einem 45 Jahre alten Mini und einem Pferd. Natürlich hat der Mini gewonnen.

Sven Quandt, CEO von X-raid, sagt über die Teambuilding-Maßnahmen: „Wir hatten sehr viel Spaß. Auf der anderen Seite muss ich zugeben, dass die erste Nacht draußen mit den Minis sehr schwierig war, denn wir haben eine ähnliche Nacht wie bei einer Dakar erlebt, aber mit weniger Schlaf. Das Highlight für mich und wahrscheinlich auch für alle anderen war der Bau der Brücke und die Überfahrt über den Fluss. Dabei hat sich gezeigt, dass wir alle auch in stressigen Situationen zusammenarbeiten können.“

Für Zuschauer wirkt die Rallye Dakar wie ein 13-tägiges Bleifuß-Spektakel – zwei Männer in einem Auto fahren und navigieren möglichst schneller als ihre Konkurrenten zu einem Zielpunkt. Das ist richtig ... aber gleichzeitig auch falsch. Bei der Rallye Dakar zu starten bedeutet viel, viel mehr und benötigt Monate der Planung und Vorbereitung durch jedes einzelne Mitglied der MINI Familie. Eine Familie, die die Leidenschaft und Einsatzbereitschaft für die Teilnahme beim weltweit härtesten, längsten und körperlich anspruchsvollsten Langstreckenrennen im Motorsport teilt.

Eine gemeinsame Kajak-Tour auf einem Fluss war der nächste Punkt auf der Liste. Aber es war nicht nur eine Spaß-Veranstaltung. Die Familie musste in den Kajaks alle benötigten Materialien mitnehmen, um eine Ponton-Brücke über den Fluss bauen zu können. Diese ‚Brücke‘ sollte nicht einfach nur stabil genug sein, damit die Familie hinüber gehen konnte, sie sollte vielmehr stark genug sein, um mit den klassischen Minis den Fluss überqueren zu können.





04/ RALLYE DAKAR 2017.

Statistiken

- Paraguay ist das insgesamt 29. Land, das die Dakar besucht – das fünfte in Südamerika.
- Argentinien, das seit 2009 bei jeder Auflage dabei war, wird der Schauplatz für das Finale sein: Die Zieleinfahrt erfolgt in Buenos Aires.
- Start: Asunción, Paraguay (Höhe 43m).
- Ziel: Buenos Aires (Höhe 25m).
- Auf der 4. Etappe werden die Teams eine „Reisehöhe“ von 3.500 m erreichen. Sie werden für sechs Tage oberhalb von 3.000 m bleiben, bevor sie die Route wieder in tiefere Regionen führt.
- Auf der 6. Etappe werden die Teilnehmer den Titicacasee passieren, der an der Grenze zwischen Bolivien und Peru liegt und das höchstgelegene schiffbare Gewässer der Erde sowie der größte See in Südamerika ist.
- Längste Etappe: 9. Etappe, Mittwoch, 11. Januar – 977 km Tagesdistanz.
- 7 Wertungsprüfungen sind länger als 400 Kilometer, eine länger als 500 Kilometer.
- 12 Etappen (davon 6 Etappen oberhalb von 3.000 m)
- 1 Marathonetappe
- Gesamtdistanz fast 9.000 km, davon mehr als 4.000 km Wertungsprüfungen
- Die Rallye wird in drei Ländern ausgetragen: Paraguay, Bolivien und Argentinien.
- 1.200 Stunden Fernsehübertragungen auf 5 Kontinenten.
- Insgesamt 70 TV-Stationen berichten in rund 190 Ländern über die Rallye.
- Drei TV-Hubschrauber liefern täglich Bilder der Wertungsprüfungen und verschicken diese in einem Rennen gegen die Zeit.
- Täglich werden insgesamt acht Stunden TV-Material gesendet.
- 1.460 Journalisten sind in diesem Jahr als Berichterstatter für die Rallye Dakar Rally akkreditiert.
- Für 2017 haben sich europäische Teilnehmer-Fahrzeuge zum ersten Mal schon der Technischen Abnahme unterzogen, bevor sie in Le Havre nach Südamerika verschifft wurden.

- Insgesamt haben sich mehr als 600 Fahrzeuge (Organisation, Medien, Teilnehmer) auf die dreiwöchige Überfahrt über den Atlantik gemacht: **** (Stand 8.11.2016)****;
- 491 Rallye-Teilnehmer mit 316 Fahrzeugen
- 146 Motorräder
- 37 Quads
- 83 Autos
- 50 Trucks
- Die Dakar legt ihren Ruhetag in der höchstgelegenen Hauptstadt der Welt ein – La Paz. Um den Teilnehmern diese Pause so angenehm wie möglich zu machen, wird das Biwak an der niedrigsten Stelle der Stadt eingerichtet – auf 3.300 m über dem Meer.
- 4,4 Millionen Zuschauer 2016.
- 22.000 Sicherheitskräfte (Gendarmerie, Polizei, Militär) kümmern sich um die Sicherheit der Öffentlichkeit und der Rallye.
- 51 gesicherte Zuschauerzonen.
- Bis zu 7 Rettungshubschrauber und 32 Fahrzeuge auf der Strecke, davon 10 Rettungsfahrzeuge.
- 60-köpfiges Mediziner-Team.
- Die Rallye Dakar gleich ihren CO²-Fußabdruck zu 100 % aus.
- Speziell zugelassene Unternehmen werden spezifische Abfälle verarbeiten. Während der 2016er Auflage wurden 14.300 Tonnen Aluminium, 5.660 Tonnen Pappe und Papier, 7.050 Tonnen Glas, 6.980 Liter Öl und 49.200 Tonnen Filter, Reifen und unterschiedlichster mechanischer Teile entsorgt.
- In diesem Jahr wird zur Rallye ein Dakar Rally Mobile-Videospiel vorgestellt.





4,4
millionen
Zuschauer 2016



1.200
Stunden TV-Programm
auf fünf Kontinenten



1.460
Journalisten werden
von der Rallye Dakar
2017 berichten



491
Teilnehmer
316
Fahrzeuge



Mobiles
Videospiel
zur Rallye
Dakar wird
vorgestellt

Stage 9:
Die lngste Etappe:
977 Kilometer
an einem Tag,
Mittwoch, 11. Januar



7
Helikopter zur
medizinischen
Versorgung

10
Fahrzeuge zur
medizinischen
Versorgung



60
-kpfiges
Mediziner-Team

Stage 6.
Die Gruppen
passieren den
Titicaca-See
– das hchstgelegene
befahrbare und zugleich
grte Gewsser Sdamerikas



Stage 4: Auf einer Hhe von 3.500 Metern.
Das Feld bleibt fr sechs Tage auf ber 3.000 Metern.



05/ RALLYE DAKAR 2017.

Glossar

ASSISTENZ, SCHNELLE: Da sich bei der Dakar nur Rennteilnehmer untereinander helfen dürfen, setzen viele Teams eine „Fast Assistance“ ein. Dies sind meistens Renn-Lkws, die in der Truck-Kategorie an den Start gehen und dem Teilnehmer bei einem Unfall oder technischen Problem umfangreiche Hilfestellung geben können. Der Truck hat Ersatzteile und Werkzeug an Bord.

BIWAK: Ein Camp am Ende jeder Etappe, in dem alle Teams und Teilnehmer ihre Serviceplätze aufbauen. Neben dem Medical Center und dem Media Center gibt es hier auch ein großes Catering-Zelt, in dem sich alle Beteiligten des Dakar-Trosses treffen. Einige Biwaks sind vom Marathon-Typ; Service außerhalb der Biwaks ist nicht erlaubt. Lediglich Service von noch teilnehmenden Wettbewerbern untereinander ist erlaubt.

BRIEFING: Während der Rallye wird von den Organisatoren jeden Abend ein Briefing für die Fahrerteams abgehalten. Hier werden besondere Ereignisse des Tages angesprochen und Hinweise für die kommende Etappe gegeben.

CHECKPOINT oder PASSAGE CONTROL: An diesen Kontrollpunkten müssen sich die Teilnehmer einen Stempel auf der Zeitkarte abholen, um ihre Durchfahrt zu beweisen. Verpasst ein Teilnehmer diese Punkte oder fehlt ein Stempel, erhält er eine Zeitstrafe.

ETAPPE: Eine Etappe besteht aus Verbindungsetappen, die den Teilnehmer vom Biwak zum Start und/oder vom Ziel ins Biwak führen, und aus der Wertungsprüfung, die auf Zeit gefahren wird.

FESH FESH: Spezielle Art von Sahara-Sand, die besonders feinpulverig ist. In Argentinien wird sie „Guadal“ genannt.

GPS: Das GPS wird bei der Dakar als Kontrollsystem genutzt. Auf den Wertungsprüfungen können sich die Teilnehmer nur anhand des Roadbooks orientieren. Das GPS bestätigt nur die An- und Durchfahrt der Kontroll- und GPS-Wegpunkte.

INTERCOM: Gegensprechanlage für Fahrer und Beifahrer, über die die Ansagen aus dem Roadbook erfolgen.

IRITRACK: Ein satellitenunterstütztes System zur Positionskontrolle. Die Rennleitung (PC Course) kann damit die Position und Geschwindigkeit der einzelnen Teilnehmer feststellen. Durch ein integriertes Satellitentelefon können die Teilnehmer die Rennleitung im Notfall erreichen.

NEUTRALISATION: Zeit, in der die Crews von der Rennleitung oder Sektion für eine bestimmte Dauer gestoppt werden, ohne dass die Zeit für die Klassifizierung zwischen zwei ausgewählten Sektionen angerechnet wird.

PARC FERMÉ: Ein Bereich, in dem die Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten während der Veranstaltung abgestellt werden müssen. Reparaturen, Tanken oder Reifenwechsel sind dort verboten. Das Abdecken der Fahrzeuge ist nur mit durchsichtigen Planen erlaubt.

PC COURSE: Die Rennleitung ist für sportliche und sicherheitsrelevante Aspekte und für Einsprüche zuständig.

ROADBOOK: Die Teilnehmer erhalten das Roadbook, wenn sie nach einer Etappe ins Biwak einfahren. Hier sind alle wichtigen Navigationsangaben notiert: Distanzen, gefährliche Passagen und spezielle Hinweise. Die Informationen werden anhand von Pfeilen und Symbolen dargestellt.

RUHETAG: An diesem Tag, etwa zur Hälfte der Rallye, wird keine Etappe ausgetragen und Teilnehmer und Fahrzeuge bleiben im Biwak. Die Teams nutzen diesen Tag, um ihre Fahrzeuge intensiv zu warten.

SCRUTINEERING: Hier werden Renn- und Servicefahrzeuge darauf untersucht, ob sie dem technischen Reglement entsprechen.



SENTINEL: Ein akustisches und optisches Warnsystem. Teilnehmer sollen gewarnt werden, wenn sich von hinten ein schnelleres Fahrzeug nähert. Damit soll auch das Überholen erleichtert werden.

SERVICE-ROUTE: Alle Service-Fahrzeuge, d.h. alle Fahrzeuge außer die Wettbewerber- und Presse-Fahrzeuge, bewegen sich auf dieser vorgeschriebenen Route, die von Biwak zu Biwak führt.

SPEED ZONE: Hier gilt für die Teilnehmer eine bestimmte Geschwindigkeitshöchstgrenze von 30, 50 oder 90 km/h. Diese wurden zum Schutz der Zuschauer und des durchfahrenen Terrains eingeführt.

TRIPMASTER: Ein elektronisches Messsystem im Cockpit, das den Co-Piloten unterstützen soll. Es misst die Gesamtdistanz und einzelne Etappendistanzen (zum Beispiel zwischen zwei Punkten im Roadbook) und kann vom Co-Piloten eingestellt werden.

VERBINDUNGSETAPPE (ROAD SECTION): Die Verbindungsetappe führt die Teilnehmer zum Start und vom Ziel ins Biwak. Die Strecke muss von den Fahrern in einer vorgegebenen Zeit absolviert werden.

WEGPUNKT (WP): Ein Punkt auf der Route, der durch die Organisatoren festgelegt ist und von den Teilnehmer angefahren werden muss. Es gibt fünf verschiedene Wegpunkt-Typen. WPV, WPM (Hidden Way Point), WPE (Eclipse Way Point), WPC, Waypoint Control – aufgrund von nur 300 Metern Sichtradius am schwersten zu finden – und WPS (Safety Way Point).

WERTUNGSPRÜFUNG: Der Teil einer Etappe, der auf Zeit gefahren wird. Die Zeit vom Start bis in Ziel wird für die Berechnung des Gesamtstandes herangezogen.

X-RAID: Privat geführtes Motorsport-Team aus Trebur, Deutschland. Gewinner der Rallye Dakar 2012, 2013, 2014 und 2015 jeweils mit dem MINI ALL4 Racing. Neben der Dakar auch im FIA-Weltcup für Cross-Country-Rallyes am Start – zehn Siege. Teamchef ist Sven Quandt.

ZEITKARTE: Auf diesem Dokument werden die Start- und Zielzeit eingetragen. Zudem sammeln die Co-Piloten die nötigen Stempel an den Kontrollpunkten (CPs).





06/ RALLYE DAKAR 2017.

Medienkontakt

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telefon: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Media website: www.press.bmwgroup-sport.com