



MINI RALI DAKAR 2016

GUILA DE IMPRENSA.



01/ INTRODUÇÃO.

Sebastian Mackensen, Vice-Presidente da MINI.

O Rally Dakar continua a ser o derradeiro desafio para pilotos e máquinas. O terreno exigente e as duras condições climáticas geram um nível de incerteza que sublinha a reputação do Dakar como o mais emocionante evento de desportos motorizados do mundo.

É o exemplo perfeito de aventura, fazendo com seja o palco perfeito para o MINI ALL4 Racing demonstrar todo o seu valor. Neste evento, os parceiros da nossa equipa, engenheiros, concorrentes e equipas de apoio vão ter de lidar com as condições de corrida mais exigentes do mundo. Isto permite-nos transpor o que aprendemos para os nossos MINI de produção para apoiarmos as aventuras diárias dos nossos clientes.

As duplas da X-raid Team MINI ALL4 Racing têm muita experiência em ralis de todo-o-terreno. Contudo, todos os concorrentes do Dakar vão estar perante um novo e mais intenso evento pelo coração da América do Sul. Em 2016, a saída do Peru do percurso criou, para alguns, um evento ainda mais exigente para pilotos, equipas e veículos. Os primeiros três dias apresentam agora pistas mais técnicas, enquanto a adição de uma

nova etapa maratona representa um verdadeiro teste de resistência para as máquinas em competição. No entanto, um elemento que se mantém inalterado é a capacidade do Dakar se apresentar como a oportunidade perfeita para a MINI fazer crescer a já rica herança no desporto motorizado.

Com 190 países a deverem ver o Dakar ganhar vida nos seus ecrãs de televisão, todos os olhos estarão nas equipas dos MINI ALL4 Racing para saberem se alguma das 12 duplas será capaz de dar continuidade à tradição de sucesso. As vitórias nas últimas quatro edições do Dakar, desde 2012, garantiram que o MINI continua a ser reconhecido globalmente como uma máquina icónica e resistente, equipada para lidar com qualquer desafio que se lhe apresente pela frente. Em 2016 a MINI está, uma vez mais, preparada para competir ao mais alto nível e para fazer crescer ainda mais a já significativa herança no desporto motorizado.

Atenciosamente,

Sebastian Mackensen

CONTEÚDO.



01/ INTRODUÇÃO
p2

02/ MINI NO TODO-O-TERRENO:
O CAMINHO ATÉ AO TOPO
p4

03/ RALI DAKAR: UM SUCESSO MINI
p5

04/ TESTE NO SEU MELHOR
p6

05/ O OLHAR DE UM PILOTO SOBRE
O RALI DAKAR DE 2016
p11

06/ O OLHAR DE UM NAVEGADOR
SOBRE O RALI DAKAR DE 2016
p14

07/ RALI DAKAR 2016:
PILOTOS E NAVEGADORES
p18

08/ RALI DAKAR 2016:
PREPARAÇÃO FÍSICA E
MANUTENÇÃO
p31

09/ MINI ALL4 RACING:
PRESTAÇÃO APRIMORADA
p34

10/ SEGURANÇA DO PILOTO E
NAVEGADOR: EQUIPAMENTO
NECESSÁRIO
p38

11/ PRINCIPAIS ESTATÍSTICAS
DO RALI DAKAR 2016
p41

12/ RALI DAKAR 2016:
PREPARAÇÃO HISTÓRICA
p44

13/ RALI DAKAR 2016:
GLOSSÁRIO
p46

15/ CONTACTOS DE IMPRENSA
p49



02/ MINI NO TODO-O-TERRENO: O CAMINHO ATÉ AO TOPO.



2010

- MINI ALL4 Racing é desenhado.



2011

- O MINI ALL4 Racing estreia-se no Dakar 2011.
- Primeira vitória do MINI ALL4 Racing no Abu Dhabi Desert Challenge com Stéphane Peterhansel.
- Stéphane Peterhansel termina o Silk Way Rally de 2011 em 2º.
- Filipe Campos vence a Baja Portalegre 500.



2012

- 5 MINI ALL4 Racing participam no Dakar.
- Stéphane Peterhansel vence o Dakar à geral pela X-raid.
- Joan 'Nani' Roma termina em segundo, garantindo a dobradinha para o MINI ALL4 Racing.
- Os 5 MINI ALL4 Racing terminam nos 10 primeiros.
- O MINI ALL4 RACING vence a Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno.



2013

- Peterhansel conquista segunda vitória no Dakar com um MINI ALL4 Racing da X-raid.
- Segunda vitória consecutiva do MINI ALL4 RACING na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno.
- Três MINI ALL4 RACING terminam o Dakar nos 5 primeiros.



2014

- 3 vitórias consecutivas da MINI no Dakar, com Joan 'Nani' Roma a estreiar-se no mais alto do pódio aos comandos de um MINI ALL4 Racing.
- Os 11 MINI ALL4 Racing inscritos terminam o Dakar.
- Terceira vitória consecutiva do MINI ALL4 RACING na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno.
- O MINI ALL4 Racing faz o pleno no pódio, talvez um resultado histórico (stc).



2015

- Nasser Al-Attiyah conquista a 4ª vitória consecutivo do MINI All4 Racing no Rali Dakar – 5 MINI terminam nos 10 primeiros.
- O piloto Krzysztof Holowczyc garante o 3º lugar no Rali Dakar.
- O MINI ALL4 RACING vence a Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno pela quarta vez consecutiva.



JOHN COOPER
WORKS



03/ RALI DAKAR: UM SUCESSO MINI.



PARTICIPAÇÕES
NO DAKAR:

5



TOTAL DE PILOTOS +
NAVEGADORES MINI
(2012-2015):

34



VITÓRIAS:

4:

- 2012: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2013: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2014: Joan 'Nani' Roma + Michel Périn
- 2015: Nasser Al-Attiyah + Mathieu Baumel



INSCRIÇÕES NO DAKAR:

- 2011: **1** carro
- 2012: **4** carros
- 2013: **6** carros
- 2014: **11** carros
- 2015: **10** carros
- (2016: **12** carros)
- Total: **32** carros em 5 anos



ETAPAS GANHAS POR
PILOTOS MINI:

- 2012: **10** em 13
- 2013: **6** em 14
- 2014: **9** em 13
- 2015: **11** em 13



DISTÂNCIAS:

- 2011: **9,618km** (Argentina, Chile)
- 2012: **8,377km** (Argentina, Chile, Peru)
- 2013: **8,592km** (Peru, Argentina, Chile)
- 2014: **9,374km** (Argentina, Bolívia, Chile)
- 2015: **9,111km** (Argentina, Chile, Bolívia)
- Total: **45,072km** percorridos





04/
TESTE NO SEU MELHOR.

Quatro vitórias consecutivas no Rali Dakar de 2012 a 2015 fazem claramente do MINI ALL4 Racing o carro a bater na edição de 2016 da mais emocionante corrida de resistência do mundo. Contudo, o pedigree de corridas e a herança de sucesso não são por si só o bastante para garantir que o MINI ALL4 Racing assegurará mais triunfo.

A Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno provou ser o palco de testes por excelência para o desenvolvimento do carro entre edições do Dakar. A combinação entre terreno exigente e ambientes extremos, do pó fino do fesh fesh no calor do deserto às condições geladas, repletas de neve e sem aderência da Rússia, foram milhares os quilómetros de teste – um teste que homem e máquina provaram ser capazes de resistir.

Os vencedores do Rali Dakar de 2015, Nasser Al-Attiyah e o navegador Mathieu Baumel, também juntaram o título de 2015 da Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno à sua lista de feitos. Os triunfos no Qatar, Egito, Itália, Hungria e Marrocos ajudaram a levar a experiente dupla à vitória à geral no campeonato.

No entanto, eles não foram os únicos pilotos MINI ALL4 Racing a ter sucesso na competição em 2015. Vladimir Vasilyev e Konstantin Zhiltsov venceram em Abu Dhabi, Joan 'Nani' Roma e o navegador Alex Haro também foram vitoriosos em Aragão, Espanha, e a dupla Krzysztof Holowczyc e Lukas Kurzeja venceu em casa, na Polónia. Fora da Taça do Mundo FIA, Orlando Terranova e Bernardo 'Ronnie' Graue pilotaram o MINI ALL4 Racing ao triunfo na popular Ruta 40, na Argentina.

Este exigente regime de testes em conjugação com as corridas proporcionou a recolha de enorme quantidade de dados e um conhecimento que se revelarão vitais

na preparação do Rali Dakar de 2016. Todos os componentes foram aprimorados de forma a garantir que a fiabilidade vai de mãos dadas com a prestação, além de oferecerem uma experiência de condução exemplar. Travões, suspensão e chassis são extensões melhoradas do primeiro MINI ALL4 Racing que encantou os espectadores no ano de estreia do MINI ALL4 Racing no Rali Dakar, em 2011.

A X-raid é a empresa alemã responsável pela construção de todos os MINI ALL4 Racing para competição e fá-lo com vasta experiência de todo-o-terreno. Esta experiência torna-se ainda mais importante pelo significativo apoio prestado em competição e pelos cuidadosos programas de testes – não apenas para o MINI ALL4 Racing, mas também para todos os pilotos e navegadores...

Em Novembro de 2015, uma vez mais, teve lugar o programa anual de 'team building' organizado pela X-raid. Nas montanhas cobertas de neve da Alemanha, as formações dos MINI ALL4 Racing foram testadas em circuitos controlados de forma a cimentarem ainda mais a confiança mútua. Bom exemplo dessa confiança foi ver um elemento de uma equipa atravessar uma ponte suspensa de um só cabo de olhos vendados e recorrendo apenas à voz e aos olhos do companheiro de equipa.

A Argentina é o ponto de partida para o Rali Dakar de 2016, mas para todos os que estão associados à MINI, e ao MINI ALL4 Racing, os preparativos nunca terminam. Os louros de tal atitude são realçados não apenas pelos resultados, mas também pelas palavras das equipas dos MINI ALL4 Racing.



“Ao cabo de dez ou 11 anos, agora é muito mais fácil. Ainda assim, por vezes preciso de me concentrar apenas na minha condução e não estragar o trabalho do meu navegador. Dentro do carro quem manda é mais o navegador que o piloto... eu limito-me a seguir; sou o taxista e sigo as instruções dele.”

Joan 'Nani' Roma





“O MINI All4 Racing é um carro muito forte. Trabalhámos arduamente enquanto equipa e agora a qualidade do carro é incrível. O motor é fantástico – pode ser rápido nas dunas, nas áreas abertas e também

nas zonas tipo WRC; é isto que dá a vantagem ao MINI ALL4 Racing. A fiabilidade também é incrível; um pequeno erro obriga-nos a puxar mais forte, mas isso não é problema porque sabemos que vamos chegar ao fim num carro que está em condições perfeitas.”

Orlando Terranova





“O Dakar é um dos desafios mais duros que podes enfrentar com um carro, é um rali de longa distância e, mesmo não tendo de lutar todos os dias e a todo o segundo nas curvas, tens de rodar forte. Quando a MINI me ofereceu a oportunidade de testar o MINI ALL4 Racing com a experiente equipa da X-raid é claro que quis logo experimentar.”

Mikko Hirvonen





05/ O OLHAR DE UM PILOTO SOBRE O RALI DAKAR DE 2016.

Entrevista com Nasser Al-Attiyah.

O duas vezes vencedor do Rali Dakar, Nasser Al-Attiyah (QAT) entra na prova deste ano como campeão em título, ao lado do navegador Mathieu Baumel (FRA). A experiente dupla garantiu a vitória na corrida de resistência, bem como na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno de 2015 aos comandos de um MINI ALL4 Racing. Em 2016 a parilha está pronta para enfrentar as pistas da Argentina e Bolívia, uma vez mais com um MINI ALL4 Racing, mas desta feita sob as cores da AXION X-raid Team e estão os dois prontos para o desafio...

P: O MINI ALL4 Racing garantiu a vitória no Dakar nos últimos quatro anos. O que faz este veículo destacar-se assim?

N. A-A: O MINI ALL4 Racing venceu quatro edições do Dakar porque é bom. Creio que há também muitas outras razões, como todo o desenvolvimento levado a cabo pela X-raid com o carro, e também o facto de ter bons pilotos. Juntos, fazem o pacote perfeito.

P: Já venceste muitos títulos na tua carreira; qual consideras ter sido a tua maior vitória?

N. A-A: O Dakar, é claro. O Dakar é uma grande corrida e vencer o Dakar este ano foi um grande triunfo para mim.

P: Consideras que o MINI ALL4 Racing continua a ter vantagem com o novo percurso que foi anunciado?

N. A-A: Terá vantagem na maior parte das etapas, é claro, e será extremamente competitivo noutras. Mas nunca se sabe onde a sorte estará do nosso lado, ou com qualquer outra dupla, ou equipa. O MINI ALL4 Racing é bem conhecido pela sua capacidade constante de velocidade, agilidade, prestação e fiabilidade. É um carro com

provas dadas e é por isso que tantos pilotos de topo tiveram sucesso no Dakar com a MINI – esperamos dar continuidade a esse sucesso.

P: A concorrência parece ser a mais dura dos últimos anos. Quem crês que será a principal ameaça e onde?

N. A-A: Todos são uma ameaça... em especial as equipas MINI ALL4 Racing! A Peugeot tem claramente um alinhamento muito forte, com pilotos vencedores e um carro cada vez melhor. Não sei dizer se e onde poderão estar mais fortes porque o percurso está desenhado para ser ainda mais exigente em 2016. O mesmo pode ser dito dos outros construtores. Mas a MINI e os cinco anos de desenvolvimento continuado do ALL4 Racing, que é um claro refinamento, mais quatro desses cinco anos como vencedores, são uma clara vantagem.

P: Os organizadores do Rali Dakar de 2016 afirmaram que a corrida deste ano será mais exigente para o piloto e que a navegação será um teste para os navegadores. Isto é uma preocupação?

N. A-A: Não para o Mathieu e para mim, e não acredito que o seja para as outras duplas MINI. O Dakar é o desafio de resistência mais exigente que há e o motivo pelo qual os melhores pilotos são atraídos ao próprio Dakar. Terminar um Dakar, ainda para mais vencer, é motivo para celebrar. É claro que prepararmos o percurso o mais que podemos antes da corrida, mas são muitos os imprevistos que podem estragar os planos. Gelo, chuva, calor, ou até mesmo pequenos deslizamentos de pedras semanas antes da prova podem provocar uma grande, grande diferença na tua corrida. Não podes antever o que vai acontecer até estares na etapa, até ao preciso momento em que te surge pela frente.



P: Em que pensas quando estás a conduzir?

N. A-A: Ha-ha! Sim, em muitas coisas. A concentração é chave. O teu navegador está a dar-te instruções e é importante ouvir e agir em consonância. Ao mesmo tempo, estás a conduzir e por conduzir quero dizer guiar o volante, olhar para a frente, travar, acelerar – tudo o que um condutor normal faria, mas, digamos, quatro vezes mais rápido. Também estás a pensar nas outras equipas; onde estão, a que velocidade vão, estão mais rápidas ou mais lentas, ganharam vantagem. É preciso não esquecer que não vês mais ninguém nos montes e vales. És tu e o teu navegador verdadeiramente sós na pista.

P: O que achas é preciso para se ser um vencedor do Dakar?

N. A-A: Tens de ter sorte para ganhar, uma boa equipa e um bom navegador – e também tens de trabalhar arduamente para chegares à vitória no Dakar.

P: O ano de 2016 parece que vai ser muito atarefado para ti. Tens a vitória no Dakar para defender e os teus sextos Jogos Olímpicos consecutivos no Rio de Janeiro, no Brasil, no tiro. Como te sentes por fazeres parte de um grupo de atletas de elite que já representou o teu país nos Jogos tantas vezes?

N. A-A: Estou muito contente e orgulhos com o que faço... vencer o Dakar, correr e representar o meu país nos Jogos Olímpicos. O meu plano é voltar a vencer o Dakar em 2016... Competir nos Jogos Olímpicos também não é fácil por causa da concorrência. Estes serão os meus sextos Jogos Olímpicos e sempre que participo tento fazer içar a bandeira do Qatar como quando estou a correr.



06/ O OLHAR DE UM NAVEGADOR SOBRE O RALI DAKAR DE 2016.

Entrevista com Mathieu Baumel

Mathieu Baumel é o navegador de Nasser Al-Attiyah. Juntos já causaram tanto impacto nos ralis de todo-o-terreno de longa distância como o celebrado MINI ALL4 Racing com a vitória no Rali Dakar de 2015 e na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno numa só época. Este impressionante feito surge graças à MINI e ao seu especial MINI ALL4 Racing, apoiados pela X-racing e, é claro, às capacidades dos dois homens dentro do habitáculo e na frente da acção. Aqui Mathieu Baumel dá-nos o ponto de vista do navegador sobre o Rali Dakar de 2016...

P: Qual foi o teu primeiro pensamento assim que o organizador do Dakar revelou o percurso?

MB: Todos sabíamos que o Dakar seria um pouco mais complicado depois da saída do Peru. O motivo deve-se ao facto de ficarmos em algumas áreas da Argentina que já visitámos antes e por este motivo sabemos que será difícil porque o organizador vai tentar usar rotas fora de pista e novos locais para navegação. Isto torna as coisas mais complicadas para os navegadores porque não temos qualquer experiência do ano anterior e vamos chegar e ter de descobrir tudo em primeira mão.

P: É um problema ter-se tido de abandonar o Peru por causa do clima complicado?

MB: Fiquei um pouco triste por o Peru não fazer parte do Dakar porque as dunas e secções de areia são um terreno muito bom para o Nasser e para mim – conseguimos ser muito rápidos neste tipo de pisos. Infelizmente não o teremos e, é claro, a corrida será um pouco mais difícil para nós. Além disso, pelo que também podemos ver agora em termos de percurso, a corrida terá três partes diferentes. A primeira parte na Argentina será a menos exigente. Os quatro ou cinco dias em altitude serão duros para o físico de muitas equipas. A segunda semana da corrida será a mais complicada em termos de navegação e a partir daqui, creio eu, muito poderá acontecer no que toca à ordenação da corrida.

P: Os pilotos do Dakar costumam ser citados a dizer que o Dakar é o derradeiro rali de todo-o-terreno de longa distância. Provoca o mesmo apelo aos navegadores?

MB: O Dakar é a corrida mais dura do mundo; é longa, é difícil, é tudo numa corrida. A navegação não será fácil. Para o piloto é tecnicamente difícil com a chegada da pista rápida, da pista sinuosa, da pista de areia, das dunas, das ravinas... Todo o tipo de terreno em que podes competir à volta do mundo encontras aqui numa só corrida – e para mim isso é o desafio que faz do Dakar a melhor corrida de que podes fazer parte. É uma corrida onde dás o teu melhor contra rivais à tua frente e atrás de ti durante muito tempo. O Nasser e eu vamos dar o máximo pela MINI, pela equipa e por nós próprios.

P: A Etapa 1 (Dia 2) começa com uma ligação de estada de 404km. Isto é bom, ou mau?

MB: Antes do rali tentamos imaginar onde serão várias etapas, estradas e secções fora de estrada. As secções de autoestrada são a altura em que podes levar as coisas na calma, tranquilamente, estar despreocupado e levars o teu tempo. Isto prepara as equipas para o que se segue, as especiais. Mas isto é tudo trabalho de adivinhação porque ninguém conhece o percurso do dia até à noite anterior e é nessa altura que tenho de fazer o meu trabalho de casa de navegação. Por esse motivo é que é importante recordar secções do ano anterior, não vão algumas delas voltar a ser usadas.

P: A 4ª Etapa é Maratona, onde apenas a equipa está autorizada a assistir o carro após o final da especial. Já decidiram quem faz o quê?

MB: Tivemos treino mecânico específico. O mais recente foi há poucas semanas com os técnicos da X-raid para sabermos exactamente o que podemos fazer e quando o podemos fazer durante uma Etapa Maratona. Foi tudo preparado para sabermos,

por exemplo, como mudar transmissões, um eixo, desconectar a caixa de velocidade se necessitarmos, e mais, se houver algum problema. Transportamos muitas peças suplentes connosco, mas não uma caixa de velocidades porque é demasiado grande.

P: As Etapas 5, 6 e 7 levam o pelotão para alta altitude. O que podem fazer para reduzir o impacto do ar rarefeito?

MB: É claro se que perdes concentração, ficas com uma grande dor de cabeça, ou te sentes mal com a altitude então tens um problema. Este ano temos mais dois dias em altitude, pelo que os preparativos foram muito importantes. Fizemos um bom treino de altitude com o uso de uma sala especial onde é possível replicar a altitude a que vamos correr. Podemos dormir todas as noites a 2.500, 3.000 metros, ou a qualquer altitude que seja necessária. Isto é bom porque te prepara o sangue para menos oxigénio. Vamos correr entre os 3.000 e os 5.000 metros de altitude e isto será muito, muito difícil para o corpo.

P: A 10ª Etapa (Dia 12) vai colocar-vos em condições de calor e com uma distância total de 763km. Será uma luta?

MB: Durante o ano com o Nasser fazemos muitos, muitos quilómetros no deserto com temperaturas de 40, ou 50 graus lá fora, pelo que é fácil de imaginar como é no interior do MINI ALL4 Racing. Felizmente, a experiência de correr no calor significa que estamos mais acostumados a estas condições e que somos capazes de lidar com elas. Além disso, o Nasser vive todo o ano no Qatar, pelo que sabe tudo o que há a saber sobre viver em temperaturas elevadas. Neste caso, o corpo adapta-se com facilidade a esse tipo de condições. Isto pode ser uma vantagem sobre outros concorrentes que não estão tão acostumados a essas condições porque vão abrandar quando o Nasser pode puxar ainda mais forte.

P: A 13ª Etapa (Dia 15) é a última do Rali Dakar. Que pensamentos te vão pela cabeça antes do início?

MB: Preparamos o último dia como todos os outros, porque não terminas a corrida até chegares ao final. Mas se estás a liderar tens sempre receio que algo possa acontecer, pelo que conduzes um pouco mais devagar, com cuidado no caso de cometeres algum erro. É mentalmente muito duro porque estás sempre a pensar que um concorrente vai rodar forte e tentar recuperar tempo. Foi exactamente isto que aconteceu no ano passado e é mentalmente cansativo. Se não estás a liderar, então não há dúvidas que vais atacar, atacar e atacar ainda mais para vences.

P: Quão duro é o Dakar em termos físicos para um navegador?

MB: Não é fácil para um navegador porque quando estás a ler o road book não podes ver o que está à tua frente. O piloto tem o volante para apoiar a parte superior do corpo e pode empurrar-se contra o banco, mas nós não temos nada onde nos agarrarmos a não ser ao road book. Por isso é que as travagens, os saltos, os embates em obstáculos são muito mais duros para nós – estamos a olhar para baixo e nem nos podemos preparar para um obstáculo, o que significa que o pescoço e cabeça de um navegador se podem mover violentamente. Felizmente, a X-raid tem um fisioterapeuta para ajudar os nossos corpos a recuperar.

P: Porquê navegador e não piloto?

MB: Comecei a minha carreira como navegador depois de me ter lesionado a fazer esqui e o médico disse-me que não ficaria suficientemente apto em termos físicos para ser



sobre ralis para depois me poder tornar piloto. Mas tornámo-nos competitivos e pensei que talvez não fosse suficientemente bom para ser piloto e fiquei onde estava. Os resultados, até ao momento, dizem-me que tomei a decisão certa.

P: Levas contigo algum amuleto quando corres?

MB: Não. Mas antes de cada especial tento ouvir a minha música preferida; a mesma música todos os dias. Não é uma música em particular, mas uma que possa ouvir no rádio e de que goste o suficiente para me ficar na cabeça. Ou pode ser uma música que a minha criança me tenha dado – peço-lhe sempre que me faça uma compilação de música que possa levar para ouvir, pelo que pode ser uma dessas músicas. Pode ser rock, pop, qualquer coisa.

“Durante o ano com o Nasser fazemos muitos, muitos quilómetros no deserto com temperaturas de 40, ou 50 graus lá fora, pelo que é fácil de imaginar como é no interior do MINI ALL4 Racing. Felizmente, a experiência de correr no calor significa que estamos mais acostumados a estas condições e que somos capazes de lidar com elas.”

Mathieu Baumel



07/ RALI DAKAR 2016: PILOTOS E NAVEGADORES.



Piloto:
Nasser Al-Attiyah (QAT) campeão em título do Dakar

- Data de nascimento 21/12/1970 (idade 44)
 - Natural de Doha
 - No tiro, Al-Attiyah foi medalha de bronze no evento de tiro de precisão masculino nos Jogos Olímpicos de Londres de 2012
 - 8 vezes Campeão de Ralis do Médio Oriente
- 2006: Campeão do Mundo de Ralis – Produção
2011: Vencedor do Rali Dakar
2014: Campeão WRC2
2015: Campeão WRC2
Vencedor da Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno
Vencedor do Rali Dakar

Navegador:
Mathieu Baumel (FRA) campeão em título do Dakar

- Data de nascimento 17/01/1976 (idade 39)
 - Natural de Manosque, França
- 2008: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de Guerlain Chicherit)
1º lugar na Taça do Mundo FIA de Bajas (Navegador de Guerlain Chicherit)
2009: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de Guerlain Chicherit)
2014: 1º lugar no Sealine Cross Country Rally, Qatar (Navegador de Nasser Al-Attiyah)
1º lugar no OiLibya Rali de Marrocos
2015: 1º lugar no Rali Dakar
Vencedor da Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno
1º lugar no Rali de Marrocos
1º lugar na Baja da Hungria
1º lugar na Baja Itália
1º lugar no Rali dos Faraós, Egito



Piloto:
Joan 'Nani' Roma (SPA)

- Data de Nascimento 17/02/1972 (idade 43)
- Hobbies: ciclismo, esqui, alpinismo
- Natural de Folgueroles, Barcelona, Espanha

1994: 1º lugar no Campeonato da Europa Sénior de Ralis de Todo-o-Terreno
Medalha de ouro no ISDE

1996: 1ª participação no Rali Dakar

1997: 1º lugar no Campeonato de Espanha de Todo-o-Terreno
1º lugar no Campeonato de Espanha de Raids
Medalha de ouro no ISDE

2002: 1º lugar no Rali da Tunísia
1º lugar na Baja Espanha Aragão

2003: 1º lugar no Rali do Egipto
1º lugar no Rali da Sardenha

2004: 1º lugar no Rali Clermont-Ferrand-Dakar (moto)
1º lugar no Rali Dakar (moto)

2005: 1º lugar na Baja Espanha Aragão

2014: 1º lugar Rali Dakar com a Mini X-raid

Navegador:
Alex Haro (SPA)

- Data de Nascimento 14/03/1980 (idade 35)
- Natural de Barcelona, Espanha
- Hobbies: BTT, esqui, actividades ao ar livre

2002: 1º lugar no Campeonato de Ralis de Asfalto da Catalunha – Classe Open (Navegador de J. Basols)
1º lugar no Campeonato Júnior de Ralis de Asfalto da Catalunha – Classe Open (Navegador de J. Basols)

2003: 1º lugar na Tala Fiat Punto da Catalunha (Navegador de J. Basols)

2005: 1º lugar no Desafio Peugeot – Campeonato de Espanha de Asfalto

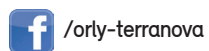
2007: 1º lugar na Taça Mitsubishi Evo, no Campeonato de Espanha de Asfalto (Navegador de J. Basols)

2009: 1º lugar no Rali das Nações, Team Espanha

2010: 1º lugar no Campeonato do Mundo de Ralis FIA S-2000

2012: 1º lugar no Campeonato de Espanha de Terra – Grupo N (Navegador de A. Llovera)

2015: 1º lugar na Baja Aragão, Espanha

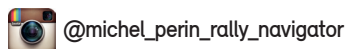


Piloto:
Orlando Terranova (ARG)

- Nasceu a 10/11/1979 (idade 36) em Mendoza, Argentina
 - Terranova iniciou a carreira profissional em 1997 como piloto de Enduro, conquistando quatro títulos nacionais e assinando o terceiro lugar no Campeonato de Enduro da América Latina de 2001
- 2013: 5º lugar no Rali Dakar
Vencedor de uma etapa no Rali Dakar
- 2014: 5º lugar no Rali Dakar
- 2015: 1º lugar no Desafio Ruta 40
2º lugar na Baja Aragón, Espanha
Vencedor de 4 etapas no Rali Dakar

Navegador:
Bernardo 'Ronnie' Graue (ARG)

- Nasceu a 12/05/1969 (idade 46) em Mendoza, Argentina
 - Hobbies: Alpinismo
- 2010: 9º lugar no Rali Dakar (Quad)
- 2012: 5º lugar no Rali Dakar
- 2014: 2º lugar no OiLibya Rali de Marrocos
3º lugar na Baja Hungria
- 2015: 1º lugar no Desafio Ruta 40
2º lugar na Baja Aragón, Espanha
Vencedor de 4 etapas no Rali Dakar



Piloto: Mikko Hirvonen (FIN)

- Nasceu a 31/07/1980 (35) em Kannonkoski, Finlândia
 - Hobbies: Ténis, futebol, badminton
- | | | | |
|-------|--|-------|----------------------------------|
| 2001: | 2º lugar no Campeonato de Ralis da Finlândia | 2011: | 2º lugar no WRC |
| 2006: | 3º lugar no WRC | 2012: | 2º lugar no WRC |
| 2007: | 3º lugar no WRC | 2015: | 3º lugar na Baja Aragão, Espanha |
| 2008: | 2º lugar no WRC | | Testou o MINI ALL4 Racing |
| 2009: | 2º lugar no WRC | | |

Navegador: Michel Périn (FRA)

- Nasceu a 19/01/1957 (idade 58) em Saint-Mihiel, França
- | | | | |
|-------|--|-------|--|
| 1993: | 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | 2009: | 1º lugar na Baja Espanha |
| 1994: | 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | 2013: | 1º lugar na Baja da Hungria |
| | 1º lugar no Rali Dakar | | 1º lugar na Baja Aragão - Espanha |
| 1995: | 1º lugar Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | | 1º lugar no Desafio Ruta 40, Argentina |
| | 1º lugar no Rali Dakar | | 1º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge |
| 1996: | 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | 2014: | 1º lugar no Desafio Inca, Peru |
| | 1º lugar no Rali Dakar | | 1º lugar na Baja Aragão, Espanha |
| 2005: | 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | | 1º lugar no Rali Dakar |
| 2007: | 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno | | |
| | 1º lugar no Rally Transiberico | | |
| | 2º lugar no UAE Desert Challenge | | |
| 2008: | 1º lugar no Campeonato de Ralis da Europa Central | | |



Piloto:
Erik Van Loon (NL)

- Nasceu a 29/08/1968 (idade 47) em Reusel, Holanda
 - Hobbies: Ralis, Ciclismo, Fitness, Golfe
 - Tem semanas de 60 horas de trabalho na sua vida normal, sendo o proprietário de um dos maiores produtores de carne da Holanda
- 2012: 1º lugar no Amsterdam Short Rally
- 2013: 3º lugar no OiLibya Rali de Marrocos
3º lugar no Rali dos Faraós, Egipto
- 2015: 3º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
5º lugar na Baja Rússia
4º lugar Dakar Rally

Navegador:
Wouter Rosegaar (NL)

- Nasceu a 27/05/1983 (idade 32) em Nijmegen, Holanda
- 2008: 3º lugar no Campeonato FIA de Bajas
- 2009: 3º lugar no Campeonato FIA de Bajas
- 2010: Troféu de Navegação Henri Magne
- 2014: 3º lugar no OiLibya Rali de Marrocos
3º lugar no Rali dos Faraós, Egipto
- 2015: 3º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
5º lugar na Baja Rússia
4º lugar no Rali Dakar



Piloto:
Adam Malysz (POL)

- Nasceu a 03/12/1997 (idade 37) em Wisła, Polónia
- Um dos mais bem sucedidos esquiador de saltos de todos os tempos
- Quatro medalhas de ouro Olímpico em Salt Lake City e Vancouver
- Quatro títulos da Tala do Mundo (recorde de todos os tempos em conjunto com Matti Nykänen)
- 39 vitórias individuais em competições
- 96 pódios (individuais e por equipas)
- É o único esquiador de saltos a ter conquistado três Taças do Mundo consecutivas (2001-2003)
- Competiu no Rali Dakar em 2012, 2013 e 2014, terminando em 37º, 15º e 13º, respectivamente

Navegador:
Xavier Panseri (FRA)

- Nasceu a 21/05/1971 (idade 44)

2007: 1º lugar no Campeonato da Polónia de Ralis
2008: 2º lugar no Campeonato da Polónia de Ralis
2009: 3º lugar no Campeonato da Polónia de Ralis
Vencedor do Rali de Monte Carlo de 2011



Piloto:
Jakub 'Kuba' Przygonski (POL)

- Nasceu a 24/03/1985 (idade 30) em Varsóvia, Polónia
- Uma queda feia durante o Abu Dhabi Desert Challenge forçou-o a deixar a sua moto durante mais de cinco meses
- Lesões por queda: compactação de vértebras e múltiplas fracturas
- 6º lugar no Rali Dakar de 2014 (Moto)

Navegador:
Andrei Rudnitski (RUS)

- Data de Nascimento 12/11/1979 (idade 36)
- Velocista de 400 metros Masculinos
- Medalha de Ouro em nos 4x400 metros em Budapeste 2004 (Campeonato do Mundo Coberto)



Piloto:
Harry Hunt (GB)

- Nasceu a 03/09/1988 (idade 27) em Londres, Inglaterra
 - Hobbies: Correr, desportos aquáticos, Sky-Diving, ralis
 - Foi coroado “Estreante do Ano” na primeira época no Campeonato do Mundo de Ralis, em 2011
 - Embaixador da marca MINI
- 2009: Primeiro rali internacional
2010: 1º lugar no WRC - JWRC Rookie Cup
1º lugar no IRC - IRC 2WD
2011: 1º lugar no WRC - PWRC 2WD
2012: 1º lugar no IRC - IRC 2WD
2015: Pódio no Abu Dhabi Desert Challenge
8º lugar no Rali de Marrocos
13º lugar na Baja Aragão, Espanha
3º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge

Navegador:
Andreas Schulz (GER)

- Nasceu a 03/03/1955 (idade 60) em Munique, Alemanha
 - Hobbies: esqui
- 2001: 1º lugar no Rali Dakar (Navegador de J. Kleinschmidt)
2003: 1º lugar no Rali Dakar (Navegador de H. Masuoka)
2010: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de L. Novitskiy)
2011: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de L. Novitskiy)
2012: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de K. Al Mutaiwei)
2013: 1º lugar na Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno (Navegador de K. Holowczyc)
1º lugar na Baja Portalegre 500
2015: 3º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge



Piloto:
Boris Garafulic (CHL)

- Nasceu a 11/07/1963 (idade 52) em Santiago, Chile
- 2011: 3º lugar no OiLybia Rali de Marrocos
2012: 3º lugar no Desafio Litoral (Dakar Series)
2015: 12º lugar no Rali Dakar



Navegador:
Filipe Palmeiro (PRT)

- Nasceu a 11/07/1977 (idade 38) em Portalegre
- 2005: Primeiro Rali Dakar
2009: 1º lugar no Rali da Tunísia (Navegador de O. Terranova)
2º lugar no Rali Transiberico (Navegador de H. Oliveira)
2º lugar na Taça do Mundo
2012: 1º lugar na Baja da Polónia (Navegador de K. Holowczyc)
2013: 2º lugar na Baja Portalegre 500 (Navegador de M. Kaczmariski)
2015: 12º lugar no Rali Dakar





Piloto:
Nazareno Lopez (ARG)

- Nasceu a 25/11/1984 (idade 31) em Rada Tilly, Província de Chibut, Argentina

Navegador:
Sergio Lafuente (URY)

- Nasceu a 22/05/1966 (idade 49) em Maldonado, Uruguai
- Halterofilista nos Jogos Olímpicos de Barcelona 1992 e Atlanta 1996

2011: 14º lugar
2012: 5º lugar
2014: (DNF)
2015: (DNF)
Rali Dakar (Quad)



Piloto:
Stephan Schott (GER)

- Nasceu a 15/10/1952 (idade 63) em Frankfurt, Alemanha
 - Hobbies: Greyhounds, ralis
- 2012: 10º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 8º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8º lugar na Baja da Polónia
5º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
19º lugar no Rali Dakar
2015: 15º lugar na Baja da Polónia



Navegador:
Holm Schmidt (GER)

- Nasceu a 27/05/1983 (idade 32) em Makranstädt, Alemanha
- 2005: 16º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 30º lugar no Rali Dakar
10º lugar no Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8º lugar na Baja da Polónia
19º lugar no Rali Dakar
2015: 22º lugar no Rali Dakar





Piloto:
Guo Meiling (CHN)

- Nasceu a 11/10/1968 (idade 47) em Pequim, China
- Hobbies: Alpinismo, caminhada, canoagem
- Mulher de negócios de sucesso
- Antiga piloto de ATV
- Trabalha com instituições de caridade



Navegador:
Min Liao (CHN)

- Nasceu a 15/06/1970 (idade 45) em Xangai, China
- Hobbies: Actividades ao ar livre, cozinhar, fotografia
- Participações no Dakar – 2
- Melhor resultado no Dakar – 18º (2012)





08/ RALI DAKAR 2016: PREPARAÇÃO FÍSICA E MANUTENÇÃO.

O Rali Dakar é uma competição fisicamente exigente para os carros. Mas há também que ter em conta que as equipas não são assim tão duras – ou será que são?

Os ralis de Todo-o-Terreno, como o nome sugere, são reconhecidos pelo terreno exigente. Dias diferentes, horas, minutos e segundos diferentes, todos eles apresentam aos pilotos uma diversidade de pisos. Conduzir com velocidade intensifica as irregularidades, os saltos, os solavancos e outros efeitos da condução em terrenos duros. Com o Rali Dakar, os 14 dias deste tipo de pisos podem levar à fadiga e até mesmo à falha de componentes nos carros do Dakar que não estão totalmente preparados. Felizmente, o MINI ALL4 Racing foi desenvolvido para ser extremamente fiável: no final do Rali Dakar de 2014 os 11 MINI ALL4 Racing inscritos cruzaram a linha de meta com sucesso.

Correr num terreno terrível, em constantes mutações, em diferentes altitudes, com condições climáticas variáveis e a qualquer velocidade terá efeitos semelhantes nos pilotos e navegadores – podemos pensar neles como Super-homens, mas a verdade é que os corpos deles não são mais que carne e osso. Quando a suspensão é comprimida ao limite, a força transmitida propaga-se pelo resto do carro, o que inclui volante e banco e, em última análise, a pessoa que lá está sentada.

Os ralis de todo-o-terreno são um desporto rápido e excitante, mas também extremamente físico. Sofrimento e dores são expectáveis nos ralis de todo-o-terreno. Também o são a fadiga e a lesão ocasional. Por isso, o bem-estar físico das equipas dos MINI ALL4 Racing é muito importante. Dos treinos pré-corrida ao início do Dakar, e durante a prova, as equipas em competição têm garantidos os melhores serviços médicos. Além das equipas médicas permanentes do Dakar, as duplas dos MINI ALL4 Racing estarão ao cuidado do parceiro técnico da MINI, a X-raid, e dos seus três fisioterapeutas desportivos.

Os fisioterapeutas desportivos da X-raid são melhor conhecidos como os mecânicos dos humanos. O trabalho deles é reparar as equipas após cada etapa; só após cada etapa é que sabem se há problemas. Se as formações se atrasam a terminar a corrida, então a equipa de fisioterapeutas fica nervosa pois isso pode significar que aconteceu um acidente e que há a possibilidade de lesões graves.

Quando se conduz durante oito horas ou mais, o problema mais comum das equipas são as costas, a zona inferior da coluna, rabo e também as axilas dos pilotos devido à utilização constante do volante – é uma zona de muito movimento e os braços têm de lidar

com as respostas do volante e rodas.

Cada problema é diferente e cada um necessita de tratamento diferente. A melhor maneira de descrever a forma como o tratamento é administrado é pensar nos elementos da equipa como carros – eles precisam de diferentes ferramentas para serem reparados e os fisioterapeutas da X-raid têm uma grande caixa de ferramentas à disposição. Algumas destas ferramentas são terapia manual, drenagem linfática, terapia de massagens, tratamentos osteopáticos, 'Kinesio Taping' (uma terapia que faz uso do sistema nervoso para obter reacções diferentes, como a redução da dor, melhores reacções musculares e redução de inchaço) e muito, muito mais.

O que não nos podemos esquecer é que somos todos diferentes, em particular as equipas de competição. Altura e diferentes compleições físicas podem produzir efeitos diferentes sob as mesmas condições de condução. Estar bem preso aos bancos de competição pode reduzir a compressão da coluna em cada salto e aterrar é como as pedras e buracos – são sempre diferentes. A utilização do HANS (do inglês Head And Neck Support – Suporte da Cabeça e Pescoço) é obrigatória para todos os concorrentes porque os protege de muitas lesões da zona superior da coluna. A maior parte das lesões verificam-se agora na zona inferior da coluna. O nível de preparação física das equipas também é muito importante para a redução das lesões.

“As equipas dos MINI ALL4 Racing estão fisicamente muito, muito bem preparadas,” diz Annett Fischer, Fisioterapeuta Desportiva principal da X-raid. “Os pilotos e navegadores treinam muito antes de cada corrida, mas em particular ainda mais para o Dakar porque querem dar o seu melhor. Têm as suas próprias rotinas. Alguns vão ao ginásio para fazerem exercício; outros andam de bicicleta ou correm, ou fazem uma mistura de todas estas coisas e mais.” De novo, por causa das suas diferentes compleições físicas, cada elemento de cada equipa tem o seu próprio programa físico e alimentar para manter a melhor forma física possível.

O Dakar é reconhecido pelas suas etapas de alta altitude e a ‘doença de alta altitude’ pode ser um problema. O Rali Dakar de 2016 vai contar com o mais longo tempo de competição

“As equipas dos MINI ALL4 Racing estão fisicamente muito, muito bem preparadas. Os pilotos e navegadores treinam muito antes de cada corrida, mas em particular ainda mais para o Dakar porque querem dar o seu melhor.”

Annett Fischer, Fisioterapeuta Desportiva principal da X-raid

passado a altitude. São muitos os produtos disponíveis no mercado para ajudar com a ‘doença de altitude’, mas a maior parte contém substâncias interditas que violam as regras antidoping. Podem ser usados produtos naturais, mas têm de ser aprovados.

Algumas equipas preferem treinar para eventos a alta altitude fazendo uso de diferentes estilos ou treinos especiais de baixo oxigénio. Tendo por base o princípio “treina baixo-dorme alto”, alguns deles alugam tendas hipóxicas por três a quatro semanas; tratam-se de tendas para o interior das quais é bombeado ar pobre em oxigénio enquanto dormem. Este deveria ser o padrão de ouro na preparação para alta altitude. Mas o treino mecânico, numa máquina com uma máscara hipóxica, pode ser igualmente útil. Se há pessoas que têm a sorte de viver na montanha, então já têm alguma vantagem por isso. E ser-lhes-á muito mais fácil treinar a baixa altitude e dormir a uma mais elevada.

No carro, cada elemento de cada equipa tem três litros de bebidas. Trata-se de uma mistura nutricional especial composta por hidratos de carbono e outras necessidades. Eles têm também um kit de sobrevivência que lhes fornece mais de 1.500 calorias. Isto é imprescindível se estiverem no deserto.

Também terão bebidas energéticas, bem como musses de frutas e barras energéticas. Salsichas BiFi fazem também parte dos produtos que têm aos dispor por causa do conteúdo de sal. Todas estas coisas, é claro, têm de ser de abertura e fecho fácil porque não é simples comer e beber enquanto se conduz e as equipas não devem ter distrações enquanto estão a competir. As equipas comem pelo caminho em alturas pré-determinadas para garantir uma nutrição controlada e consistente.

Como parte do apoio da X-raid, há um grande camião cozinha onde a comida é preparada. São fornecidas refeições especiais que visam o fornecimento rápido de hidratos de carbono, como massas e carne para proteína. O mais importante para as equipas é comer e beber nos primeiros 30 minutos após a chegada ao bivouac. Isto não é fácil porque há sempre um relato a fazer com os técnicos e encontros com a imprensa. Por este motivo, mal chegam, as formações recebem uma bebida de recuperação que contém muitos hidratos de carbono e cálcio. Dormir também é muito importante para manter a estamina e deixar a fadiga à distância. De forma simples, o cuidado e atenção regular para com as equipas não é de todo diferente do que é dado aos MINI ALL4 Racing com os quais competem.



09/ MINI ALL4 RACING: PRESTAÇÃO APRIMORADA.

Desde a sua primeira aparição em 2010, o MINI ALL4 Racing estreou-se depois ao longo de 2011 na acção acelerada da Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno. A partir deste ponto foi desenvolvido com rapidez para se tornar num verdadeiro campeão, conquistando o título de Campeão FIA de Ralis de Todo-o-Terreno por quatro vezes consecutivas (2012 a 2015) e garantir quatro triunfos no Rali Dakar, também eles consecutivos (2012 a 2015).

Sob a direcção da MINI e da X-raid, da Alemanha, o MINI ALL4 Racing converteu-se na derradeira definição de um carro todo-o-terreno. Com base no impressionante MINI John Cooper Works Countryman, é justo dizer que o MINI ALL4 Racing se tornou num icónico carro de ralis equivalente ao Mini Cooper S que conquistou os corações de tantas duplas e fãs no início da década de 1960.

O MINI ALL4 Racing do presente, para ser mais exacto os 12 que vão alinhar à partida do Rali Dakar de 2016, não diferem muito do carro original que foi inicialmente testado no terreno do Dakar em 2011. Nada de monta aconteceu com o chassis ou motor do MINI ALL4 Racing em cinco anos. Na verdade, a única alteração digna de nota foi a adaptação do quadro do MINI ALL4 Racing para permitir o transporte de duas combinações roda/pneu sobressalentes por baixo da área do piloto e navegador, enquanto a terceira continuou na traseira do carro. Aprimorado de forma progressiva e com o trabalho de desenvolvimento a ser levado a cabo ao longo de milhares de quilómetros competitivos e programas de testes, o MINI ALL4 Racing garantiu ser capaz de se destacar em todas as arenas dos ralis de todo-o-terreno a nível internacional.

1. MOTOR

Motor bi-turbo diesel de 6 cilindros em linha da BMW Motoren GmbH, Steyr, Áustria. Desenhado com a competição de resistência em mente, o bloco de 2.993 cc produz

mais de 320cv às 3.250 rpm, o que leva o MINI ALL4 Racing a uma velocidade de ponta de 178 km/h com o obrigatório restritor de ar de 38mm. É utilizada uma lubrificação por cárter seco para reduzir a altura total de motor e garantir a lubrificação total nas condições extremas de competição. O sistema de escape Inconel é desenhado pelo fabricante especializado em escapes Akrapovič.

2. CAIXA DE VELOCIDADES

A caixa sequencial Sadev de seis velocidades, com marcha atrás, é desenhada com a redução de peso e fiabilidade extrema como objectivos. As mudanças são engrenadas através de uma maneta posicionada entre o piloto e o navegador – sendo sequencial a maneta é apenas empurrada para a frente ou puxada para trás para a mudança pretendida. A embraiagem multi-pratos de metal sinterizado da AP Racing, capaz de transmitir o elevado binário do motor de aproximadamente 800 Nm às 2.100 rpm, permite a engrenagem de mudanças sem a utilização da embraiagem quando o MINI ALL4 Racing está a andar em frente. O MINI ALL4 Racing também está equipado com diferencial frontal bloqueável e arrefecido a óleo, da Xtrac, bem como com diferenciais central e traseiro Sadev.

3. CHASSIS

A maior parte do corpo do MINI ALL4 Racing é feito de uma mistura de fibra carbono/kevlar, com a dimensão total a ser 9% maior que a de um MINI John Cooper Works Countryman de estrada. O interior do MINI ALL4 Racing é compacto e seguro para oferecer o mais elevado nível de segurança aos dois ocupantes. Uma armação tubular, composta por tubos de aço, é feita especialmente para o carro e, graças ao aço e ligas utilizadas na sua produção, respeita e ultrapassa todos os padrões aeroespaciais.

4. HABITÁCULO

A fibra de carbono também é usada na área do painel de instrumentos, que é composto por três seções: painéis do piloto, central e do navegador. A informação apresentada é reduzida apenas ao essencial. O piloto tem um mostrador da mudança engrenada e LEDs das RPM que indicam a necessidade de uma relação de caixa diferente. Velocidade, pressão do óleo, temperaturas dos fluídos e funções electrónicas são apresentadas no painel de instrumentos central para que ambos possam ver as informações. Este também é um componente de desmontagem fácil para redução do tempo de assistência. Todos os sistemas de navegação estão localizados no painel de instrumentos do navegador.

5. RODAS E TRAVÕES

Os pneus Michelin All-Terrain (245/80R x 16) dão aderência e resposta em todas as superfícies. O carro conta com um total de sete combinações roda/pneu – quatro montadas e três sobressalentes, duas destas localizadas por baixo do chassis e uma no compartimento traseiro. São usados quatro travões de disco de aço ventilados (320 mm x 32 mm), cada um deles com pinças de seis pistões arrefecidas a ar, no eixo frontal, e de seis pistões arrefecidos a água / ar, no eixo traseiro.

6. SUSPENSÃO

Os amortecedores da germânica Reiger Suspension (quatro por eixo) são ajustáveis em 'Bump', 'Rebound' e 'Roll'. O óleo do amortecedor é arrefecido através de reservatórios exteriores para garantir amortecimento consistente e fiabilidade.

MINI ALL4 RACING: ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

• Motor	Bi-turbo diesel
• Potência	320 cv / 3.250 rpm
• Binário	aproximadamente 800 Nm / 2.100 rpm
• Capacidade	2993 cc
• Restritor de ar	38 mm de diâmetro
• Velocidade máxima	aproximadamente 178 km/h
• Transmissão	caixa sequencial de seis velocidades (Sadev)
• Embraiagem	AP Racing
• Diferencial	Xtrac
• Travões	Travões de disco AP Racing (320 x 32 mm), frontais arrefecido a ar, traseiros arrefecidos a ar / água
• Comprimento/ Largura/Altura	4.333/1.998/1.966 mm
• Distância entre eixos	2.900 mm
• Largura das vias	1.736 mm
• Peso	1.952,5 kg
• Capacidade do depósito de combustível	aproximadamente 385 litros
• Chassis	CP Autosport
• Pneus	Michelin All-Terrain (245/80R 16)



MINI ALL4 RACING – FACTOS RÁPIDOS

- O pneu Michelin são enchidos apenas com ar.
- A pressão normal do pneu é de 2,7 Bar, na areia desce aos 1,1 Bar.
- Todos os MINI ALL4 Racing em competição estão registados e legalizados para andar na estrada de acordo com a TÜV da Alemanha.
- A qualidade do diesel utilizado é igual aos das bombas de combustível locais.
- Para responder ao excesso de calor gerado pelo sistema de travões, é usado o líquido de travões AP Racing 'RadiCal'.
- Os sistemas eléctricos são alimentados por baterias de 12 Volts de Lítio – uma grande (400 A) e outra mais pequena (200 A), como sobressalente.
- Os MINI ALL4 Racing levam consigo um vasto kit de ferramentas e peças sobressalentes para utilização em corrida: caixa de ferramentas com diferentes chaves de porcas, alicates, chaves de parafusos, pá, placas de areia e martelo. Peças sobressalentes: ajustador de câmara, transmissão, braços de suspensão, alternador.
- Há dois macacos hidráulicos, telescópicos, montados no chassis e não visíveis que são operados do interior do carro e um macaco hidráulico manual que é usado em caso de emergência.
- Os macacos hidráulicos são usados para levantar o MINI ALL4 Racing de forma a que as equipas possam trocar pneus o mais depressa possível.
- Apesar de representar perda de tempo, todas as equipas dos MINI ALL4 Racing têm de apertar as porcas das rodas sobressalentes com uma força de 140 Nm.
- Apenas um limpa para-brisas Bosch, alterado de um carro de estrada, é usado para manter o vidro frontal do MINI ALL4 Racing limpo de chuva, lama, pó, insectos, etc.
- A capacidade de óleo do motor BMW bi-turbo de 6 cilindros em linha é de 12 litros.
- O MINI ALL4 Racing tem o peso mínimo imposto pela FIA de 1.952,5 kg (incluindo duas rodas sobressalentes, mas sem combustível, equipa e peças sobressalentes).



10/ SEGURANÇA DO PILOTO E NAVEGADOR: EQUIPAMENTO NECESSÁRIO.

É certo que o MINI ALL4 Racing é muito bem visto pela sua prestação e fiabilidade, mas é também verdade que a mestria de piloto e navegador é outro motivo pelo qual a MINI e o MINI ALL4 Racing se têm revelado uma força tão dominadora no mundo dos ralis de todo-o-terreno. Assim sendo, a segurança das equipas é crucial. Não só o uso do HANS (Head And Neck Support) é obrigatório para todos os concorrentes de rali, como o resto do equipamento de segurança tem de estar à altura de elevados padrões, além de ter de ser confortável para utilização em competição e em temperaturas extremas.

Os arneses de segurança e o sistema HANS são importantes, mas também o é o uso de capacete – ninguém pode antever os problemas e possíveis perigos que podem surgir num rali disputado a alta velocidade e um bom capacete pode salvar uma vida, assim como o sistema de intercomunicadores entre piloto e navegador.

Capacete e intercomunicadores

A carcaça do capacete de competição normalmente usado pelas equipas do MINI ALL4 Racing é feita em fibra de carbono com acolchoamento interno em material de alta prestação e tecido à prova de fogo, e isto inclui o sistema de fecho 'Double-D' por baixo do queixo. Exigentes testes de segurança resultam numa avaliação certificada do tipo Snell 2015, a mais recente da Fundação Snell. Ao mesmo tempo, alguns pilotos preferem outro modelos de capacetes certificados pelas normas FIA 8860-2010 e Snell 2005.

A maior parte das encomendas de capacetes são entregues em tamanho padrão, mas os elementos das equipas têm a possibilidade de usar os serviços de personalização do tamanho de todos os componentes internos para que estes se adaptem às formas da cabeça e ofereçam mais conforto. Os capacetes são normalmente fornecidos em branco, mas algumas duplas gostam usar as suas próprias configurações de cores para serem mais facilmente reconhecidas, ou por uma questão de personalização. As carcaças dos capacetes são enviadas para os pintores de eleição e assim que o trabalho está terminado, regressam ao construtor para os capacetes serem montados, testados e só depois entregues ao cliente com os respectivos autocolantes de homologação.

Normalmente, os capacetes encomendados são de face aberta e não necessitam de ferramentas especiais para aplicação de ventilação. Pode ser ainda fornecido um sistema de ventilação superior que funciona através da utilização de orifícios previamente furados na carcaça e organizados de forma a permitir a entrada de ar fresco e a saída do ar quente.

Os capacetes de face aberta necessitam de adaptações especiais e termos de conexões de água e ar se requeridas. Os capacetes podem ser fornecidos com uma pala ajustável que o utilizador pode usar quando o sol está baixo no horizonte e pode ainda ser acrescentada uma viseira pequena que funciona como óculos de sol. O carro

tem instalado um sistema de intercomunicador que permite a comunicação entre os dois elementos das equipas – o ruído no habitáculo pode atingir níveis mesmo muito elevados e uma comunicação clara é imprescindível. Capacetes do tipo WRC funcionam como centro de comunicações e são fornecidos com um braço fixo para um microfone integrado, auscultador e com uma ficha integrada na carcaça que é usada para ligar o capacete (e o seu kit rádio) ao sistema de intercomunicação do MINI ALL4 Racing.

Roupa

A roupa é igualmente importante em termos de segurança e conforto. Tipicamente, o fato das equipas MINI ALL4 Racing da Axion X-raid Team são uma peça única com uma construção de três níveis: tecido externo 100% meta-aramida, tecido interno dupla face tecido com linha Nomex e o fato é ainda alvo de tratamento X-Cool Silver. É apertado com um zíper na frente e com abas com Velcro que cobrem o zíper. O fato pesa aproximadamente 1.100g, é retardador da chama e produzido em concordância com a norma FIA 8856/2000.

O fato não tem qualquer ventilação, mas sim um acabamento refrigerante denominado X-Cool Silver. O tratamento X-Cool dá a sensação de frescura e é também antibacteriano. Durante o Rali Dakar as temperaturas podem chegar aos 50 graus

Celcius, mas depende da pressão. Há locais onde se podem atingir altitudes de 3.500 a 4.000 metros com temperaturas extremamente baixas. Os fatos produzidos para a equipa são feitos por encomenda, com patrocinadores e cores incluídos.

As luvas das equipas apresentam costuras externas e são pré-curvadas para maior conforto. Contam também com material HTX de aderência elevada colocado estrategicamente nas palmas das mãos e é também retardador das chamas, em conformidade com a norma FIA 8856/2000. Os mesmos padrões aplicam-se também ao calçado das equipas; botas em pele de elevado conforto e com maior sensibilidade para a condução. As solas de borracha pura muito finas aumentam ainda mais os níveis de sensibilidade nos pedais sendo, ao mesmo tempo, anti-estáticas e resistentes ao combustível e óleos.

Por mais incrível que possa parecer, as equipas usam também roupa interior regulamentada – camisola de mangas compridas, calças, balaclava e meias desenhadas para acompanharem as formas do corpo. O material é uma mistura de malha Nomex/Viscose/Modacrílico/EA. Ao fim ao cabo, as equipas de ralis de todo-o-terreno dão uma dimensão totalmente nova à ideia “aperaltar-se para o trabalho”.

11/ PRINCIPAIS ESTATÍSTICAS DO RALI DAKAR 2016.

11/ Principais estatísticas do Rali Dakar 2016



- Partida: Buenos Aires (31m – ponto mais baixo do Rali)
- Final: Rosário – Local de nascimento de Ernesto 'Che' Guevera e Lionel Messi
- Etapa 4: 6/1/16 San Salvador de Jujuy:
 - 429km de especial disputados a uma altitude média de 3.500m, alternando entre terreno arenoso e pedregoso.
 - Este ano o desafio em San Salvador de Jujuy foi desenhado de uma forma que não se via desde a edição de 1998: uma área totalmente fechada para os veículos e à qual nem mesmo os concorrentes têm acesso. Desprovidos das equipas de assistência, que já estão a caminho da Bolívia, pilotos e navegadores terão de lidar com este constrangimento extra.
- Etapa 5: 7/1/16 San Salvador de Jujuy - Uyuni:
 - 327km de especial com passagem por uma altitude de 4.600m (o ponto mais elevado da história do Dakar)
 - A doença de altitude é causa por exposição prolongada a baixa pressão de oxigénio a alta altitude. Normalmente ocorre acima dos 2.400 metros (8.000 pés)
- Etapa 6: 8/1/16 conta com a especial mais longa; 524km @ 3.500-4.200m de altitude
- Etapa 10: 13/1/16 a duna mais alta das dunas Fiambala
 - Cerca de 1.230m de altura (Burj Khalifa = 828m de altura).





ETAPA 4:
San Salvador de Jujuy,
429km de especial
disputados a uma altitude média de
3,500m,
alternando entre terreno arenoso
e pedregoso.

ETAPA 5:
A doença de altitude
ocorre acima dos
2,400m
e é causa por baixa
pressão, ou falta de
oxigénio.



Quase **600** concorrentes

ETAPA 10:
As Dunas Fiambala a
1,230m
de altura
tornam o Burj Khalifa
pequeno com os seus
apenas 828m





12/ RALI DAKAR 2016: PREPARAÇÃO HISTÓRICA.

O Rali Dakar é uma prova bem estabelecida no desporto motorizado de resistência. Participar num evento tão prestigiado quanto este requer não apenas um carro fiável, de elevada prestação como o MINI ALL4 Racing, e pilotos e navegadores experientes, mas, e como todos os concorrentes dirão, competir a qualquer nível – em particular no Rali Dakar – exige uma equipa de apoio de início a fim.

Por trás de qualquer MINI ALL4 Racing em competição e das respectivas formações há uma enorme equipa de apoio com elementos especializados em diferentes áreas. Técnicos, cozinheiro, condutores de camiões de assistência, pessoal médico e muitas mais pessoas que são necessárias para garantir que a participação dos MINI ALL4 Racing no Rali Dakar de 2016 – não apenas um, mas 12 destes muito especializados carros de todo-o-terreno.

A equipa que está nos bastidores é a X-raid, uma empresa privada de competição sediada em Trebur, Alemanha. O fundador e Director Desportivo da X-raid é Sven Quandt. Enquanto antigo piloto de ralis reconhecido mundialmente, a sua experiência competitiva e de gestor levou-o a formar a X-raid em 2002. Sob a sua direcção, os homens e mulheres que compõem a X-raid já saborearam grandes e invejáveis sucessos. Até à data a X-raid já venceu nove Taças do Mundo, com 2015 a ser o ano em que a X-raid celebrou a conquista do oitavo ceptro consecutivo – os últimos quatro com o MINI ALL4 Racing – e uma incrível sequência de quatro vitórias seguidas no Rali Dakar, também com o MINI ALL4 Racing.

Vencer por quatro vezes consecutivas o Rali Dakar e a Taça do Mundo FIA de Ralis de Todo-o-Terreno prova, para lá de qualquer dúvida, que o MINI ALL4 Racing e a X-raid são uma combinação formidável. Com base no MINI John Cooper Works Countryman, os MINI ALL4 Racing de competição são construídos de raiz e preparados para as provas com grande mestria técnica, experiência e, sem dúvidas, muito carinho por parte do pessoal especializado da X-raid. Esta equipa de técnicos é reforçada por outro pessoal da X-raid

que organiza a deslocação dos MINI ALL4 Racing para os locais das provas. No caso do Dakar, os 12 MINI ALL4 Racing foram despachados por barco da Alemanha para a Argentina.

Além do pessoal de apoio da X-raid, condutores, engenheiros, técnicos e pessoal médico que vai estar presente no Rali Dakar de 2016, há também toneladas de equipamento e componentes sobressalentes que são despachados para o ponto de partida. Tudo isto requer meses de planeamento antes do Dakar. Como a corrida em si, preparar e estar presente no Dakar é, por si só, um desafio...

FACTOS RÁPIDOS: NÚMEROS

- **Combinações pneu / roda sobressalentes enviadas para a partida do Dakar: 800**
- **Pessoal da X-raid a participar no Dakar (técnicos, fisioterapeutas, etc.): 130**
- **Veículos de apoio da X-raid no Dakar: 5 motorhomes, 16 camiões de assistência (incluindo camião cozinha e escritório), 10 carros de assistência e 4 carros de imprensa**
- **Peso das peças e componentes sobressalentes transportados para a partida do Dakar: 50 toneladas**
- **Pessoal da X-raid a celebrar o aniversário durante o Dakar: 3**
- **Duração da viagem de barco de todo o equipamento X-raid e dos MINI ALL4 Racing para o Dakar: 21 dias**
- **Data de recolha dos MINI ALL4 Racing e de todo o equipamento X-raid em Buenos Aires: 29 de Dezembro de 2015**
- **Prólogo do Rali Dakar de 2016: 2 de Janeiro de 2016**



13/ RALI DAKAR 2016: 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.

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 sugestões, ou pistas, sobre a etapa que se segue.

CHECKPOINT: Num checkpoint, ou 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.

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 se completada pelos pilotos numa janela temporal específica.

MINI AA4 RACING: O MINI inscrito pela X-raid no Dakar tem por base o MINI John Cooper Works Countryman. O motor bi-turbo de 2.993cc tem por base um motor de produção da BMW e gera 320 cv às 3.250 rpm. Isto permite ao MINI ALL4 Racing atingir uma velocidade de ponta de 178 km/h. A capacidade do depósito de combustível é de 375 litros de diesel. São 12 os MINI ALL4 Racing que vão competir no Dakar em 2016. Com as vitórias de 2012 a 2015, o MINI ALL4 Racing é o campeão em título da prova com quatro vitórias consecutivas no Dakar.

NEUTRALIZAÇÃO: Uma neutralização pode ser introduzida numa especial. Neste caso não será acrescentado tempo ao total dos pilotos.

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 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 á 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 quatro tipos diferentes de pontos de passagem: WPV, WPM (ponto de passagem escondido), WPE (ponto de passagem eclipse) 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 desde 2008. O Director Desportivo é Sven Quandt.



14/ CONTACTOS DE IMPRESA.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telephone: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

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