MINI RALLY DAKAR
DOSSIER DE PRENSA 2016.

JOHN COOPER WORKS

MINI

MINI Motorsport Communications Diciembre 2015

01/ PRÓLOGO.

Sebastian Mackensen, Vicepresidente Senior MINI.

Queridos representantes de la Prensa,

El Rally Dakar sigue siendo el mayor desafío para el hombre y la máquina. Las exigencias del terreno y la dureza de la climatología proporcionan un nivel de incertidumbre que siguen alimentando la reputación del Dakar como el evento de resistencia automovilística más emocionante del mundo.

Es una carrera que personifica la aventura, y al mismo tiempo se convierte en el campo de pruebas definitivo para el MINI ALL4 racing. Durante el evento, nuestros socios de equipo, ingenieros, competidores y sus respectivos equipos de apoyo afrontan las condiciones de carrera más exigentes del planeta. Y todo ello nos permite trasladar el aprendizaje en pista abierta de MINI a las aventuras cotidianas de nuestros clientes.

El equipo del equipo X-raid MINI ALL4 Racing dispone de una amplia experiencia de conducción en rallies de cross country. Pese a ello, todos los competidores del Dakar se enfrentan a una prueba nueva e incluso más intensa a través del corazón de América del Sur. La retirada de Perú del itinerario para este 2016 ha creado sin lugar a dudas un evento más exigente para pilotos, equipos y vehículos. Los tres primeros días de competición presentan ahora pistas más técnicas, mientras que la incorporación de una nueva etapa de resistencia se convierte en un verdadero test de resistencia para los vehículos participantes. De todas formas, si un aspecto no cambia con el tiempo es la capacidad que tiene el Dakar de seguir siendo para MINI la oportunidad perfecta para seguir creciendo como leyenda del automovilismo.

Mientras 190 países esperan ansiosos el arranque del Dakar a través sus pantallas de TV, todas las miradas se centrarán una vez más en los equipos MINI ALL4 Racing para ver si alguna de las 12 parejas participantes sigue con la tradición del éxito. Cuatro victorias consecutivas en el Dakar desde el 2012 garantizan la reputación global de MINI como icono de robustez, equipado para afrontar cualquier obstáculo que se cruce en su camino. Para este 2016 MINI está, una vez más, listo para competir al más alto nivel y para seguir sumando méritos a su ya impresionante trayectoria en el automovilismo de competición.

Atentamente,
Sebastian Mackensen

CONTENIDO.

01/ PRÓLOGO
p2

02/ MINI EN LOS RALLIES:
CAMINO A LA CUMBRE
p4

03/ RALLY DAKAR:
EL ÉXITO DE MINI
p5

04/ ENTRENANDO AL MÁXIMO
p6

05/ RALLY DAKAR 2016:
LA PERSPECTIVA DE UN PILOTO
p11

06/ RALLY DAKAR 2016:
LA PERSPECTIVA DE
UN COPILOTO
p14

07/ RALLY DAKAR 2016:
PILOTOS Y COPILOTOS
p18

08/ 2016 RALLY DAKAR:
PREPARACIÓN FÍSICA Y
MANTENIMIENTO
p31

09/ MINI ALL4 RACING: UN
COMPETIDOR COMPLETO
p34

10/ SEGURIDADE DE PILOTO Y
COPILOTO: EQUIPAMIENTO
NECESARIO
p38

11/ ESTADÍSTICAS DEL
DAKAR RALLY 2016
p41

12/ RALLY DAKAR 2016:
LISTOS PARA HACER HISTORIA
p44

13/ RALLY DAKAR 2016:
DICCIONARIO
p46

14/ CONTACTO PRENSA
p49

02/ MINI EN LOS RALLIES: CAMINO A LA CUMBRE.

2010

- Diseño del MINI ALL4 Racing.

2011

- MINI ALL4 Racing hace su debut en el Dakar 2011.
- Primera victoria de un MINI ALL4 Racing a manos de Stéphane Peterhansel en el Abu Dhabi Desert Challenge.
- Stéphane Peterhansel termina segundo en el Rally Silk Way 2011.
- Filipe Campos gana la Baja de Portalegre 500.

2012

- 5 MINI ALL4 Racing participan en el Dakar.
- Stéphane Peterhansel consigue la primera victoria general en el Rally Dakar para el X-raid Team.
- Joan 'Nani' Roma acaba segundo, asegurando las dos primeras plazas para MINI ALL4 Racing.
- Todos los 5 MINI ALL4 Racing terminan en el top 10.
- MINI ALL4 RACING gana el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA.

2013

- Peterhansel consigue el segundo Dakar para MINI ALL4 Racing con el equipo X-raid.
- Segunda victoria consecutiva para MINI ALL4 RACING en el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA.
- Tres MINI ALL4 RACING en el top cinco del Dakar.

2014

- 3 victorias consecutivas para MINI en el DAKAR, gracias al primer título de Joan 'Nani' Roma al volante de un MINI ALL4 Racing
- Todos los 11 MINI ALL4 Racing participantes completan el Dakar.
- 3a victoria consecutiva de MINI ALL4 RACING en el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA.
- Tres MINI ALL4 Racing conquistan un mismo podio (1-2-3).

2015

- Nasser Al-Attiyah consigue la 4a victoria consecutiva de un MINI ALL4 RACING en el Rally Dakar – 5 MINI forman parte del top 10.
- El piloto Krzysztof Holowczyc queda 3o en el Rally Dakar.
- MINI ALL4 RACING gana por 4a vez consecutiva el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA.

03/ RALLY DAKAR: EL ÉXITO DE MINI.

DAKARS DISPUTADOS:
5

VICTORIAS:
en 4 ocasiones:
- 2012: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2013: Stéphane Peterhansel + Jean-Paul Cottret
- 2014: Joan 'Nani' Roma + Michel Périn
- 2015: Nasser Al-Attiyah + Mathieu Baumel

ETAPAS GANADAS POR PILOTOS MINI:
- 2012: **10** de 13
- 2013: **6** de 14
- 2014: **9** de 13
- 2015: **11** de 13

TOTAL PILOTOS + COPILOTOS MINI (2012-2015):
34

DAKARS COMPLETADOS:
- 2011: **1 coche**
- 2012: **4 coches**
- 2013: **6 coches**
- 2014: **11 coches**
- 2015: **10 coches**

(2016: **12** coches)
- Total: **32** coches en 5 años

DISTANCIAS:
- 2011: **9,618km** (Argentina, Chile)
- 2012: **8,377km** (Argentina, Chile, Perú)
- 2013: **8,592km** (Perú, Argentina, Chile)
- 2014: **9,374km** (Argentina Bolivia, Chile)
- 2015: **9,111km** (Argentina, Chile, Bolivia)
- Total: **45,072km** recorridos

MINI Motorsport Communications Diciembre 2015

04/ ENTRENANDO AL MÁXIMO.

Cuatro victorias consecutivas en el Rally Dakar durante el periodo 2012-2015 convierten sin lugar a dudas al MINI ALL4 Racing en el coche a batir en la edición 2016 de la carrera de resistencia con más acción del mundo. Sin embargo, su raza competitiva y un pasado lleno de éxitos no son suficientes garantías que aseguren un paseo triunfal para el MINI ALL4 Racing.

El Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA ha demostrado ser el laboratorio de pruebas ideal para el óptimo desarrollo del coche entre cada edición del Rally Dakar. La combinación de terrenos exigentes junto a una dura climatología que abarca los dos extremos, desde el polvo en suspensión del desierto, parecido al fesh fesh, hasta las superficies heladas con falta de agarre de la nevada Rusia, han proporcionado miles de kilómetros de pruebas- sin duda un entrenamiento en el que hombre y máquina demostraron estar preparados para resistir.

Los ganadores del Rally Dakar 2015, Nasser Al-Attiyah y su copiloto Mathieu Baumel, también añadieron a su palmarés personal el título del Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA en 2015. Subir a lo más alto del podio en Qatar, Egipto, Italia, Hungría y Marruecos sin duda ayudó a la experimentada pareja a conquerir la victoria en el campeonato.

De todas formas, ellos no fueron los únicos pilotos del MINI ALL4 Racing que pudieron celebrar éxitos en 2015. Vladimir Vasilyev y Konstantin Zhiltsov consiguieron la victoria en Abu Dhabi, Joan 'Nani' Roma y su copiloto Alex Haro también celebraron su triunfo en Aragón (España), y el dúo Krzysztof Holowczyc y Lukas Kurzeja disfrutó de ganar en su Polonia natal. Fuera del Campeonato del Mundo de la FIA, Orlando Terranova y Orlando 'Ronnie' Graue pilotaron el MINI ALL4 Racing hacia la victoria en la popular Ruta 40 de Argentina.

Este exigente ritmo de entrenamientos, sumado a la competencia de las carreras, ha proporcionado gran cantidad de datos y conocimientos que serán de vital importancia en la preparación del Rally Dakar 2016. Cada componente ha sido perfeccionado para garantizar que la fiabilidad ligada al rendimiento se traduzcan en una experiencia de conducción óptima. Frenos, suspensiones y chasis que son versiones mejoradas del primer MINI ALL4 Racing que deslumbró a los espectadores ya en el primer test del Rally Dakar 2011.

X-raid (DE) es la empresa alemana que fabrica todos los MINI ALL4 Racing para competición, y lo hace desde su dilatada experiencia en cross country. Una experiencia que se amplía con un completo servicio de apoyo a la competición y entrenamientos -no solo para el MINI ALL4 Racing sino también para sus pilotos y copilotos...

El pasado Noviembre de 2015 se celebraron los ejercicios anuales de 'team building' organizados por X-raid. Con las montañas nevadas de Alemania como telón de fondo, y siempre en entornos controlados, los equipos del MINI ALL4 Racing fueron puestos a prueba para cimentar todavía más la confianza del grupo. Por ejemplo, uno de los ejercicios que se llevaron a cabo fue el de cruzar un puente formado por un solo cable con los ojos vendados y la sola ayuda de la vista y las instrucciones de otro miembro del equipo.

Argentina es el punto de partida del Rally Dakar 2016, pero para todas y cada una de las personas vinculadas con MINI y su MINI ALL4 Racing, los preparativos son de suma importancia y nunca se detienen. La recompensa de este trabajo no solo se traducen en resultados, sino también en las declaraciones de todos los equipos del MINI ALL4 Racing.

"Después de diez o once años ahora es mucho más fácil. Pero a veces necesito centrarme en mi conducción y no asumir el trabajo de mi copiloto. Dentro del coche el copiloto es más importante que el conductor... Yo solo le sigo; soy el taxista y recibo sus órdenes".

Joan 'Nani' Roma

"The MINI All4 Racing es un coche muy resistente. Hemos trabajado duro como equipo y la actual calidad del coche es increíble. El motor es impresionante -puedes ir rápido en dunas, en llanuras y en zonas WRC, y todo ello es lo que da al MINI ALL$ Racing una ventaja. La fiabilidad también es impresionante; un pequeño error significa que tienes que apretar más, pero no supone ningún problema porque sabes que llegarás al final con el coche en perfectas condiciones".

Orlando Terranova

"El Dakar es uno de los desafíos más duros que puedes afrontar con un coche. Es un rally de larga distancia y no tienes que estar luchando cada día y cada segundo en cada curva, pero aun así tienes que pisar a fondo. Cuando MINI me dio la oportunidad de probar el MINI ALL4 Racing con el experimentado equipo X-raid Team, yo por supuesto que quise darle una oportunidad".

Mikko Hirvonen

05/ RALLY DAKAR 2016: LA PERSPECTIVA DE UN PILOTO.

Entrevista con Nasser Al-Attiyah.

El dos veces ganador del Rally Dakar, Nasser Al-Attiyah (QAT), vuelve a la presente edición de la carrera como vigente campeón junto a su copiloto Mathieu Baumel (FRA). La experimentada dupla también se anotó la victoria en el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA 2015 a bordo de un MINI ALL4 Racing. En 2016, la pareja se dispone una vez más a recorrer las pistas de Argentina y Bolivia al volante de un MINI ALL4 Racing, pero esta vez como abanderados del equipo AXION X-raid. Y ambos están preparados...

P: En las cuatro últimas ediciones del Dakar, un MINI ALL4 Racing ha conquistado el título. Qué hace que este vehículo sea tan extraordinario?

N. A-A: El MINI ALL4 Racing ha ganado cuatro veces el Dakar porque es muy bueno. Pienso que también hay muchas otras razones, como por ejemplo que el equipo X-raid haya volcado en el desarrollo del coche, y también tener buenos pilotos. Juntos se convierten en el conjunto perfecto.

P: A lo largo de tu carrera has ganado muchos títulos de rally. Cuál de ellos consideras tu mayor logro?

N. A-A: Sin lugar a dudas es el Dakar. El Dakar es una gran carrera y ganarlo este año fue fantástico para mí.

P: Con la nueva recorrido que se ha anunciado, piensas que el MINI ALL4 Racing todavía parte con ventaja?

N. A-A: Tendrá ventaja en muchas etapas, por supuesto, y en otras será sumamente competitivo. Pero nunca sabes si la suerte estará de tu lado o de la de otro equipo. El MINI ALL4 Racing es muy conocido por su velocidad en cualquier condición, agilidad, rendimiento y fiabilidad. Es un coche consolidado y por ello tantos grandes pilotos han ganado en el Dakar con MINI – esperamos seguir con el éxito.

P: La competencia parece que será la más dura en muchos años. Quién piensas que será el mayor rival y dónde?

N. A-A: Cualquiera es una amenaza... principalmente todos los equipos con MINI ALL4 Racing! Por supuesto Peugeot, tiene un duro reparto de pilotos ganadores y un coche que está mejorando. No puedo decir si serán más fuertes ni dónde porque el trazado se ha rediseñado para ser más exigente en 2016. Lo mismo puedo decir del resto de fabricantes. Pero respecto a MINI y al ALL4 Racing, desarrollado a lo largo de cinco años y realmente ajustado, ganando cuatro de esos cinco años le da una ventaja definitiva.

P: Los organizadores del Rally Dakar 2016 han declarado que este año la carrera será más exigente para el piloto, y que la navegación pondrá a prueba a los copilotos. Es un motivo de preocupación?

N. A-A: No para Mathieu y para mi, y dudo que lo sea para el resto de equipos de MINI. El Dakar es la prueba de resistencia más exigente, y esa es la razón por la que atrae a los mejores del mundo. Terminar el Dakar, y no digamos ganarlo, es un motivo de celebración. Nosotros obviamente realizamos tanta preparación previa a la carrera como podemos, pero hay muchos factores impredecibles que pueden arruinar cualquier planificación. El hielo, la lluvia, el calor, o incluso un pequeño desprendimiento semanas antes de la competición pueden marcar una gran, gran diferencia en tu carrera. No puedes prever lo que no te encuentras hasta ese día, en aquél tramo, en aquella fracción de segundo.

P: Cuándo conduces, en qué piensas?

N. A-A: Ja, ja! Sí, en muchas cosas. La concentración es clave. Tu copiloto te va cantando las instrucciones y es importante escuchar y actuar según ellas. Al mismo tiempo que vas conduciendo, y cuando digo conduciendo me refiero a manejar el volante, mirar hacia adelante, frenar, acelerar -todo lo que un conductor haría en un coche normal, pero digamos que multiplicando la velocidad por cuatro. También vas pensando en los otros equipos; dónde están, a qué velocidad van, si son más rápidos o más lentos, si se han distanciado. Y recuerda, en los valles o montañas tú no ves a nadie más. Tú y tu copiloto estáis prácticamente solos por allí.

P: Cuáles dirías que son los requisitos para ser campeón del Dakar?

N. A-A: Para ganar el Dakar necesitas suerte, un buen equipo y un buen copiloto -y también trabajar intensamente tú mismo hasta lograr conseguir la victoria.

P: El 2016 parece que será un año muy ocupado. Tienes que defender el título en el Dakar después competir en tiro al plato en tus sextos consecutivos Juegos Olímpicos en Río, Brasil. Cómo te sientes siendo parte de una élite minoritaria de atletas que han representado a su país en unos Juegos en tantas ocasiones?

N. A-A: Soy muy feliz y estoy muy orgulloso de lo que hago... ganar el Dakar, competir y representar mi país en los Juegos Olímpicos. Mi plan es volver a ganar el Dakar en 2016... Competir en los Juegos tampoco es fácil porque hay mucha competencia. Éstos serán los sextos Juegos Olímpicos de mi vida, y cada vez que compito intento poder levantar la bandera de Qatar de la misma forma que cuando piloto.

06/ RALLY DAKAR 2016: LA PERSPECTIVA DE UN COPILOTO.

Entrevista con Mathieu Baumel.

Mathieu Baumel es el copiloto de Nasser Al-Attiyah. Juntos han causado tanto impacto en el mundo de los rallies cross country de larga distancia como el célebre MINI ALL4 Racing que pilotan, con el que ganaron en 2015 el Rally Dakar y el Campeonato del Mundo de la FIA en una misma temporada. Este logro destacable llegó con el inestimable MINI y su impresionante MINI ALL4 Racing, junto al apoyo del equipo X-raid y, por supuesto, gracias a los méritos de los dos ocupantes de la cabina en primera línea de acción. Y así es como Mathieu Baumel nos ofrece el punto de vista del copiloto en su camino hacia el Dakar 2016...

P: Cuáles fueron tus primeras impresiones cuando los organizadores del Dakar anunciaron el recorrido?

MB: Todos sabíamos que el Dakar sería un poco más complicado tras la retirada de Perú. El motivo principal es que nos quedaremos por algunas zonas de Argentina que ya hemos visitado antes, y por ello los organizadores tratarán de utilizar nuevas rutas fuera de pista y nuevas áreas de navegación. Ésto lo hace más difícil para los copilotos, porque no tendremos experiencia del año pasado y tendremos que descubrirlo todo por primera vez cuando lleguemos.

P: Es un problema que se tuviera que abandonar el tramo de carrera en Perú por la climatología?

MB: Que Perú no formara parte del trazado me puso un poco triste porque las dunas y tramos de arena se nos daban muy bien a Nasser y a mi -en esta superficie somos muy rápidos. Por desgracia no será así, y eso convierte nos pone la carrera un poco más difícil. Los cuatro o cinco días en altura serán difíciles físicamente para muchos equipos. La segunda semana de carrera será la más complicada en cuanto a navegación, y a partir de aquí pienso que pasarán muchas cosas en la clasificación.

P: Los pilotos del Dakar siempre afirman que el Dakar es el rally de larga distancia por antonomasia. Los copilotos tienen la misma percepción?

MB: El Dakar es la carrera más difícil del mundo; es larga, es alta, es difícil, lo es todo en una misma carrera. La navegación no es fácil. Para el piloto es técnicamente difícil por la presencia de pistas rápidas, reviradas, de arena, con dunas, barrancos... Cada tipo de terreno en el que puedes competir alrededor del mundo se encuentra aquí en una sola carrera -y para mi ese es el desafío que convierte el Dakar en la mejor competición que puedes disputar. Es una carrera donde das lo mejor de ti contra rivales que van delante y detrás durante mucho tiempo. Nasser y yo lo haremos lo mejor posible para MINI, para nuestros equipos y para nosotros mismos.

P: La Etapa 1 inaugural arranca con un tramo de 404km en pista. Esto es bueno o malo?

MB: Antes del rally nos imaginamos dónde habrá las distintas etapas, tramos de pista y fuera de pista. Las secciones de carretera son las que te permiten tomártelo con calma y relajarte. Esto permite a los equipos prepararse para las próximas etapas especiales. Pero todo son conjeturas, porque nadie conoce el recorrido del día hasta la noche anterior, y es entonces cuando yo preparo la navegación. Por este motivo es importante recordar tramos del año anterior, por si a caso los volvemos a utilizar.

P: La Etapa 4 es la maratoniana, donde solamente los tripulantes podrán hacer el mantenimiento del coche al finalizar la prueba. Ya habéis decidido qué hará cada uno?

MB: Hemos recibido formación mecánica específica. La última, hace solo unas semanas junto con los mecánicos del X-raid, fue para saber exactamente qué podemos hacer y en qué momento de la etapa de larga distancia. Lo tenemos todo preparado para saber, por ejemplo, cómo cambiar los ejes de transmisión, un árbol de transmisión, desconectar la caja de cambios si es necesario, y más cosas por si hay algún problema. Llevamos muchos repuestos encima, pero no una caja de cambios porque es demasiado grande.

P: Las Etapas 5, 6 y 7 se correrán en mucha altitud. Qué podéis hacer para disminuir el impacto de la falta de aire?

MB: Si con la altura pierdes concentración, tienes un fuerte dolor de cabeza, o te encuentras mal entonces seguro que tienes un problema. Este año hay otros dos días en altitud, por lo tanto la preparación ha sido muy importante. Hemos realizado un buen entrenamiento en una cámara cerrada que reproduce las condiciones de altura en las que competiremos. Cada noche podemos dormir a 2500, 3000 metros o la altitud necesaria. Eso es bueno porque prepara la sangre para un menor consumo de oxígeno. Estaremos corriendo entre 3000-5000 metros de altitud y será muy pero que muy difícil para el cuerpo.

P: La Etapa 10 (Día 12) tendrá lugar en condiciones de calor extremo, con una distancia por recorrer de 763 km. Esto va a suponer un gran esfuerzo?

MB: Durante el año con Nasser conducimos muchas, muchas veces en el desierto con temperaturas exteriores de 40-50 grados, o sea que te puedes imaginar lo que se vive dentro del MINI 4ALL Racing. Por suerte, la experiencia de competir con calor hace que estemos más acostumbrados a estas condiciones y las podamos soportar. Por otro lado, Nasser vive todo el año en Qatar y sabe lo que significa convivir con temperaturas altas. En este caso su cuerpo se adapta fácilmente a estas circunstancias. Esto puede significar una ventaja sobre otros competidores que no están acostumbrados a tales condiciones porque ellos comenzarán a aflojar cuando Nasser todavía pueda apretar todavía más.

P: La Etapa 13 (Día 15) supone el último tramo del Rally Dakar. Qué te pasa por la cabeza justo antes de arrancar?

MB: El último día lo preparamos como cualquier otro porque la carrera no se termina hasta el final de todo. Pero si vas en cabeza siempre tienes el miedo de que algo pueda suceder, y por lo tanto iríamos un poco más despacio y con más cuidado de no cometer un error. Mentalmente es muy duro, siempre pensamos que quizá algún contrincante puede empujar fuerte e intentamos no correr riesgos para poder recuperar tiempo. Es justamente lo que pasó el año pasado, y es mentalmente agotador. Si no vamos líderes entonces sin duda que apretaremos más y más para llevarnos la victoria.

P: Hasta qué punto es físicamente exigente el Dakar para un copiloto?

MB: Para un copiloto no es nada fácil, porque mientras lee el road book no puede ver lo que sucede delante de él. El piloto tiene el volante para agarrar la parte superior de su cuerpo y puede sujetarse contra el asiento, pero nosotros no tenemos nada más allá de un libro en las manos. Por esto los frenazos, saltos o colisiones contra obstáculos son situaciones mucho más duras para nosotros -vamos con la mirada hacia abajo, y por lo tanto no nos podemos preparar para los obstáculos y el cuello y cabeza se pueden mover de forma violenta. Afortunadamente el equipo X-raid dispone de un equipo de fisioterapeutas para ayudar a recuperarnos.

P: Por qué copiloto y no piloto?

MB: Empecé mi carrera en los rallies como copiloto después de lesionarme esquiando y que el médico me dijera que nunca me recuperaría para poder competir, y que tenía que buscarme otro deporte. Un amigo mío era piloto de rallies y le pregunté si me podía sentar a su lado para aprender sobre las carreras para llegar a conducir. Los dos hicimos un equipo muy competitivo, pensé que no sería tan buen piloto y que era mejor quedarme donde estaba. Los resultados obtenidos hasta ahora me dicen que tomé la decisión acertada.

P: Llevas algún tipo de amuleto de buena suerte durante la carrera?

MB: No, yo no. Pero antes de cada etapa intento escuchar una canción favorita: la misma canción cada día. No hay un tema en particular, simplemente alguna que me haya gustado al escucharla por la radio y se me quede grabada en la cabeza. O puede ser una canción que me haya dado mi hijo – siempre le pido que me haga una recopilación que me pueda llevar para escuchar, o sea que puede ser una de estas. Puede ser rock, pop o cualquier cosa.

"Durante el año con Nasser conducimos muchas, muchas veces en el desierto con temperaturas exteriores de 40-50 grados, o sea que te puedes imaginar lo que se vive dentro del MINI 4ALL Racing. Por suerte, la experiencia de competir con calor hace que estemos más acostumbrados a estas condiciones y las podamos soportar".

Mathieu Baumel

07/
RALLY DAKAR 2016: PILOTOS Y COPILOTOS.

/NasserAteam @AlAttiyahN @nasseralattiyahteam

Piloto:
Nasser Al-Attiyah (QAT) vigente campeón del Dakar

- Nacido 21/12/1970 (44 años)
- Nacido en Doha
- En tiro, Al-Attiyah ganó la medalla de bronce en la prueba de tiro al plato de los Juegos Olímpicos de Verano 2012 en Londres.
- 8-veces Campeón del Rally de Oriente Medio.

2006: Campeón del PWRC (Campeonato Mundial de Rally de Automóviles de Producción)
2011: Ganador Rally Dakar
2014: Campeón WRC2
2015: Campeón WRC2
Ganador Mundial de Rallies FIA Cross Country
Ganador Rally Dakar

Copiloto:
Mathieu Baumel (FRA) vigente campeón del Dakar

- Nacido 17/01/1976 (39 años)
- Nacido en Manosque, Francia

2008: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country (Copiloto de Guerlain Chicherit)
1a posición Mundial de Bajas FIA Cross Country (Copiloto de Guerlain Chicherit)
2009: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country (Copiloto de Guerlain Chicherit)
2014: 1a posición Rally Sealine Cross Country, Qatar (Copiloto de Nasser Al-Attiyah)
1a posición OiLibya Rallye du Maroc
2015: 1a posición Rally Dakar
Ganador Mundial de Rallies FIA Cross Country
1a posición Rallye du Maroc, Marruecos
1a posición Baja de Hungría
1a posición Baja de Italia
1a posición Rally de los Faraones, Egipto

/NaniRoma @naniroma @naniroma_oficial

Piloto:
Joan 'Nani' Roma (SPA)

- Nacido 17/02/1972 (43 años)
- Aficiones: ciclismo, esquí, escalada
- Nacido en Folgueroles, Barcelona, España

1994: 1a posición en el Campeonato Europeo de Rallies Cross Country Senior
Medalla de oro en el ISDE
1996: 1a participación en el Rally Dakar
1997: 1a posición en el Campeonato Español de Rallies Cross Country
1a posición en el Campeonato Español de Raids
Medalla de oro en el ISDE
2002: 1a posición en el Rally de Tunisia
1a posición en la Baja Aragón, España
2003: 1a posición en el Rally de Egipto
1a posición en el Rally de Cerdeña
2004: 1a posición en el Rally Clermont-Ferrand-Dakar (motos)
1a posición Rally Dakar (motos)
2005: 1a posición en la Baja Aragón, España
2014: 1a posición Rally Dakar para Mini X-raid

/AlexHar23 @alexharo_codriver

Co-Driver:
Alex Haro (SPA)

- Nacido 14/03/1980 (años 35)
- Nacido en Barcelona, España
- Aficiones: Bicicleta de montaña, esquí, actividades de montaña

2002: 1a posición Tarmac Rally Cataluña open class (Copiloto de J. Basols)
1a posición Junior Tarmac Rally Cataluña open class (Copiloto de J. Basols)
2003: 1a posición Copa Fiat Punto cataluña (Copiloto de J. Basols)
2005: 1a posición Desafío Peugeot Campeonato de España Tarmac
2007: 1a posición Mitsubishi Evo Cup en Campeonato de España Tarmac (Copiloto de J.Basols)
2009: 1a posición Rally de Nations Equipo Español
2010: 1a posición FIA S-2000 Campeonato del Mundo de Rallies
2012: 1a posición Copiloto Cup Group N Campeonato España Grava (Copiloto de A. Llovera)
2015: 1a posición Baja Aragon, España

/orly-terranova @terranovaorly @orlyterranova @ronniegraue

Piloto:
Orlando Terranova (ARG)

- Nacido 10/11/1979 (36 años) en Mendoza, Argentina
- Terranova comenzó su carrera profesional en 1197 como piloto de enduro, llegando a ganar cuatro campeonatos nacionales y terminando tercero en el Campeonato de Enduro de América Latina 2001

2013: 5a posición Rally Dakar
Victoria en 1 etapa del Rally Dakar
2014: 5a posición Rally Dakar
2015: 1a posición Desafío Ruta 40
2a posición en la Baja Aragón, España
Victoria en 4 etapas del Rally Dakar

Copiloto:
Bernardo 'Ronnie' Graue (ARG)

- Nacido 12/05/1969 (46 años) en Mendoza, Argentina
- Aficiones: Escalada en montaña

2010: 9a posición Rally Dakar (Quad)
2012: 5a posición Rally Dakar
2014: 2a posición OiLibya Rallye du Maroc
3a posición Hungarian Baja, Hungría
2015: 1a posición Desafío Ruta 40
2a posición Baja de Aragón, España
Ganador de 4 etapas del Rally Dakar

/michel.perin.96 @michel_perin_rally_navigator

Piloto:
Mikko Hirvonen (FIN)

- Nacido 31/07/1980 (35 años) en Kannonkoski, Finlandia
- Aficiones: Tenis, fútbol, bádminton

2001: 2a posición Campeonato de Rallies Finlandia
2006: 3a posición WRC
2007: 3a posición WRC
2008: 2a posición WRC
2009: 2a posición WRC
2011: 2a posición WRC
2012: 2a posición WRC
2015: 3a posición Baja de Aragón, España
Test MINI ALL4 Racing

/mikkowrc @mikkowrc

Copiloto:
Michel Périn (FRA)

- Nacido 19/01/1957 (58 años) en Saint-Mihiel, Francia

1993: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
1994: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
1a posición Rally Dakar
1995: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
1a posición Rally Dakar
1996: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
1a posición Rally Dakar
2005: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
2007: 1a posición Mundial de Rallies FIA Cross Country
1a posición Rally Transibérico
2a posición UAE Desert Challenge
2008: 1a posición Central Europe Rally
2009: 1a posición Baja de Aragón, España
2013: 1a posición Hungarian Baja, Hungría
1a posición Baja de Aragón, España
1a posición Desafío Ruta 40, Argentina
1a posición Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 1a posición Desafío Inca, Perú
1a posición Baja de Aragón, España
1a posición Rally Dakar

Piloto:
Erik Van Loon (NL)

- Nacido 29/08/1968 (47 años) en Reusel, Países Bajos
- Aficiones: Rallies, Ciclismo, Fitness, Golf
- Trabaja jornadas laborales de 60 horas a la semana como propietario de una de las empresas cárnicas más importantes de los Países Bajos

2012: 1a posición Amsterdam Short Rally
2013: 3a posición OiLibya Rallye du Maroc
3a posición Pharaons Cross Country Rally, Egipto
2015: 3a posición Abu Dhabi Desert Challenge
3a posición Abu Dhabi Desert Challenge
5a Baja Rusia
4a posición Rally Dakar

Copiloto:
Wouter Rosegaar (NL)

- Nacido 27/05/1983 (32 años) en Nijmegen, Países Bajos

2008: 3a posición Campeonato FIA de Bajas
2009: 3a posición Campeonato FIA de Bajas
2010: Trofeo de Navegación Henri Magne
2014: 3a posición OiLibya Rallye du Maroc
3a posición Rally de los Faraones Cross Country, Egipto
2015: 3a posición Abu Dhabi Desert Challenge
5a Baja de Rusia
4a posición Rally Dakar

Piloto:
Adam Malysz (POL)

- Nacido 03/12/1997 (37 años) en Wisła, Polonia
- Uno de los saltadores de esquí más exitosos de todos los tiempos
- Cuatro medallas Olímpicas individuales de Ganador en Salt Lake City y Vancouver
- Cuatro títulos individuales de Campeón del Mundo (récord absoluto junto a Matti Nykänen)
- 39 victorias individuales en competición
- 96 podios (individuales y por equipos)
- El único saltador de esquí que ha ganado tres títulos de Campeón del Mundo consecutivos (2001-2003)
- Ha competido en el Rally Dakar en 2012, 2013, 2014 terminando 370, 15o y 13o respectivamente.

Copiloto:
Xavier Panseri (FRA)

- Nacido 21/05/1971 (44 años)

2007: 1a posición Campeonato de Rallies de Polonia
2008: 2a posición Campeonato de Rallies de Polonia
2009: 3a posición Campeonato de Rallies de Polonia
Ganador del Rally de Montecarlo 2011

Piloto:
Jakub 'Kuba' Przygonski (POL)

- Nacido 24/03/1985 (30 años) en Varsovia, Polonia
- Un desgraciado accidente durante el Abu Dhabi Desert Challenge le obligó a alejarse de su motocicleta durante más de cinco meses
- Lesiones por la caída: aplastamiento de vértebra y fracturas múltiples
- 6a posición en el Rally Dakar 2014 (motos)

Copiloto:
Andrei Rudnitski (RUS)

- Nacido 12/11/1979 (36 años)
- Corredor de 400m lisos
- Medalla de Plata en Budapest 2004, prueba de 4x400m (Campeonato del Mundo de Atletismo Indoor)

Piloto:
Harry Hunt (GB)

- Nacido 03/09/1988 (27 años) en Londres, Reino Unido
- Aficiones: Correr, Deportes Acuáticos, Esquí Náutico, Rally
- Nombrado "Debutante del Año" en su primer año en el Campeonato del Mundo de Rallies, 2011
- Embajador de MINI

2009: Primer Rally internacional
2010: 1a posición WRC - JWRC Rookie Cup
1a posición IRC - IRC 2WD Championship
2011: 1a posición WRC - PWRC 2WD Championship
2012: 1a posición IRC - IRC 2WD Championship
2015: Posición de podio en el Abu Dhabi Desert Challenge
8a posición Rallye du Maroc, Marruecos
13a posición Baja de Aragón, España
3a posición Abu Dhabi Desert Challenge
3a Abu Dhabi Desert Challenge

Copiloto:
Andreas Schulz (GER)

- Nacido 03/03/1955 (60 años) en Múnich, Alemania
- Aficiones: Esquí

2001: 1a posición Rally Dakar (Copiloto de J. Kleinschmidt)
2003: 1a posición Rally Dakar (Copiloto de H. Masuoka)
2010: 1a posición Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country FIA (Copiloto de L. Novitskiy)
2011: 1a posición Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country FIA (Copiloto de L. Novitskiy)
2012: 1a posición Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country FIA (Copiloto de K. Al Mutaiwei)
2013: 1a posición Campeonato del Mundo de Rallies Cross-Country FIA (Copiloto de K. Holowczyc)
1a posición Baja Portalegre 500
2015: 3a Abu Dhabi Desert Challenge

Piloto:
Boris Garafulic (CHL)

- Nacido 11/07/1963 (52 años) en Santiago, Chile

2011: 3a posición OiLybia Rally de Marruecos
2012: 3a posición Desafío Litoral (Dakar Series)
2015: 12a posición Rally Dakar

Copiloto:
Filipe Palmeiro (PRT)

- Nacido 11/07/1977 (38 años) Portalegre, Portugal

2005: Primer Rally Dakar
2009: 1a posición Rally Túnez (Copiloto de O. Terranova)
2a posición Rally Transibérico (Copiloto de H. Oliveira)
2a posición Campeonato del Mundo
2012: 1a posición Baja Polonia (Copiloto de K. Holowczyc)
2013: 2a posición Baja Portalegre 500 (Copiloto de M. Kaczmarski)
2015: 12a posición Rally Dakar

Piloto:
Nazareno Lopez (ARG)

- Nacido 25/11/1984 (31 años) en Rada Tilly, Provincia de Chibut, Argentina

Copiloto:
Sergio Lafuente (URY)

- Nacido 22/05/1966 (49 años) en Maldonado, Uruguay
- Levantador de peso en los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992 y Atlanta 1996

2011: 14a posición
2012: 5a posición
2014: (DNF)
2015: (DNF)
Dakar Rallies (Quad)

Piloto:
Stephan Schott (GER)

- Nacido 15/10/1952 (63 años) en Frankfurt, Alemania
- Aficiones: Galgos, Rally

2012: 10a posición Abu Dhabi Desert Challenge
2013: 8a posición Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8a posición Baja Polonia
5a posición Abu Dhabi Desert Challenge
19a posición Rally Dakar
2015: 15a posición Baja Polonia

Copiloto:
Holm Schmidt (GER)

- Nacido 10/08/1965 (50 años) en Makranstädt, Alemania

2005: 16th posición Abu Dhabi Desert Challenge
2012: 30th posición Rally Dakar
10a posición Abu Dhabi Desert Challenge
2014: 8a posición Baja Polonia
19a posición Rally Dakar
2015: 22a posición Rally Dakar

Piloto:
Guo Meiling (CHN)

- Nacido 11/10/1968 (47 años) en Beijing, China
- Aficiones: Escalada en montaña, alpinismo, canoa
- Empresaria de éxito
- Ex-piloto de ATV
- Trabajadora en una organización benéfica

Copiloto:
Min Liao (CHN)

- Nacido 15/06/1970 (45 años) en Shanghai, China
- Aficiones: Actividades al aire libre, cocina, fotografía
- Participaciones en el Rally Dakar: 2
- Mejor resultado en un Dakar: 18a posición (2012)

08/
2016 RALLY DAKAR: PREPARACIÓN FÍSICA Y MANTENIMIENTO.

The Rally Dakar es muy exigente para los coches participantes. Pero qué hay de la resistencia física de sus pilotos -son igual de fuertes?

Un rally de cross country (campo a través), como su nombre indica, ser reconoce por su terreno cambiante. En cuestión de días, minutos e incluso segundos las superficies serán distintas para los pilotos. Circular a altas velocidades aumenta el efecto que los baches, terraplenes u otros efectos un terreno irregular tiene sobre los participantes. Con el Rally Dakar, 14 días en estas situaciones pueden estresar, deteriorar e incluso llegar a romper cualquier pieza de un coche que no esté lo suficientemente preparado. Por suerte, el MINI ALL4 Racing ha sido desarrollado para ser increíblemente fiable: al término del Rally Dakar 2014, los 11 MINI ALL4 Racing participantes cruzaron la línea de meta.

Correr a toda velocidad por un terreno que asusta por sus cambios de altitud y clima tendrá los mismos efectos sobre pilotos y copilotos -si bien alguien los puede considerar sobrehumanos, lo cierto es que son de carne y hueso como cualquiera. Cuando la suspensión baja del todo y se comprime, la fuerza que se transmite va a través del coche hacia el volante y el asiento, incluyendo la persona que lo ocupa.

Los rallies cross country son un deporte emocionante, pero también altamente físico. Los dolores y molestias son frecuentes, así como las lesiones ocasionales. Por lo tanto, la preparación física de los equipos del MINI ALL4 Racing es sumamente importante. Desde el entrenamiento previo al Dakar, cuando éste arranca y a lo largo de toda la prueba, todos los participantes son asistidos por los mejores servicios médicos. A parte de una plantilla fija de médicos, los equipos del MINI ALL4 Racing reciben los cuidados de tres fisioterapeutas deportivos que forman parte de X-raid, socio técnico de MINI.

A estos tres fisioterapeutas de X-raid se les conoce como auténticos mecánicos humanos. Su trabajo es arreglar a los pilotos tras cada etapa, y no será hasta que finalice la misma que sabrán cuáles son los problemas. El momento de máximo nerviosismo para estos chicos y chicas es cuando el coche llega tarde, ya que podría significar que han tenido algún accidente y que hay posibles lesiones.

Cuando conduces durante ocho o más horas, los problemas más habituales son de espalda, de la columna inferior y lumbares, e incluso algunos pilotos tienen dolores de axilas por el uso continuo del volante -es una zona con mucho movimiento mientras los brazos sujetan la dirección.

Cada uno de estos problemas es distinto y se trata de una forma diferente. La mejor forma de describirlo es pensando en los pilotos como si fueran coches -para repararlos necesitas distintas herramientas, y los fisioterapeutas de X-raid tienen una gran caja de herramientas a su disposición. Algunas de éstas son las terapias manuales, drenajes linfáticos, masajes terapéuticos, kinesiología (una terapia que utiliza el sistema nervioso para producir reacciones que alivien el dolor, mejoren la reacción muscular y reduzcan la inflamación), y muchas otras.

Lo que tienes que tener presente es que todos somos diferentes, especialmente quienes compiten. La altura y constitución física puede producir efectos distintos conduciendo bajo unas mismas condiciones. Estar bien sujetado a los asientos especiales de competición puede reducir la compresión de la columna vertebral, pero cada salto y aterrizaje es un mundo. El uso del dispositivo HANS (sujeción de cuello y cabeza) es obligatorio para todos los participantes porque puede evitar muchas lesiones de columna vertebral superior. Ahora la mayoría de lesiones son de la parte baja, y la forma física de los pilotos es muy importante para reducirlas.

“Los equipos de MINI ALL4 Racing están muy, muy en forma”, comenta Annett Fischer, jefa de Fisioterapia Deportiva de X-raid. “Pilotos y copilotos entrenan muy duro antes de cada carrera, pero incluso más para el Dakar porque quieren darlo todo. Tienen sus propias rutinas: algunos entrenan en el gimnasio, otros montan en bici o salen a correr, o bien lo combinan todo e incluso más”. Una vez más, su particular constitución física determinará los planes de dieta y entrenamiento propios de cada miembro del equipo para mantener su cuerpo al máximo nivel.

"Los equipos de MINI ALL4 Racing están muy, muy en forma. Pilotos y copilotos entrenan muy duro antes de cada carrera, pero incluso más para el Dakar porque quieren darlo todo."

Annett Fischer,
jefa de Fisioterapia Deportiva
de X-raid

El Dakar es conocido por sus etapas de gran elevación, y el mal de altura puede suponer un problema. En la edición de 2016, el Rally Dakar contará con el mayor tiempo de carrera en altura. En el mercado hay muchos productos que ayudan a disminuir los efectos del mal de altura, pero la mayoría incluyen sustancias prohibidas que violan las normas antidopaje. Los productos naturales pueden ser utilizados, pero antes se tienen que aprobar.

Algunos equipos optan por prepararse para las altas elevaciones utilizando distintos entrenamientos con poco oxígeno. Se basan en el principio de "entrenar bajo y dormir alto", y algunos alquilan durante 3-4 unas tiendas especiales de hipoxia donde un bajo nivel de oxígeno es inyectado en su interior mientras ellos duermen. Es un buen método para simular las condiciones de altitud, aunque una alternativa igualmente válida puede ser el entrenamiento estático en máquina con una máscara de hipoxia. Hay unos pocos afortunados que habitualmente ya viven en la montaña y están más acostumbrados, para los cuales resulta mucho más fácil entrenar a poca altura y dormir a gran elevación.

Dentro del coche, cada miembro del equipo dispone de tres litros de bebida. Es una mezcla especial de nutrientes que les aporta carbohidratos y otros elementos necesarios. También llevan un envase de supervivencia que les puede aportar más de 1500 calorías. En el desierto es algo indispensable.

Al mismo tiempo, disponen de gels deportivos, mousses de frutas y barritas energéticas. También incluimos salchichones curados por su alto contenido en sales. Obviamente, todos estos alimentos se deben poder abrir fácilmente porque no es fácil comer o beber mientras conduces y no deben tener distracciones. Los equipos tienen que respetar unas horas de comida fijas durante el recorrido para asegurar la ingesta controlada de nutrientes.

Como parte del equipo de apoyo, X-raid dispone de un gran camión equipado con cocina donde se prepara toda la comida. Se eligen recetas altas en hidratos de carbono rápidos, como la pasta, o carne par aportar proteínas. Lo más importante para los participantes es poder comer y beber dentro de los 30 primeros minutos a su llegada al campamento. Esto no es tan fácil porque también se tienen que reunir y atender a la prensa, y por este motivo cuando acaban de llegar se les entrega una bebida de recuperación que contiene muchos carbohidratos y calcio. Dormir bien también es muy importante para mantener a raya la fatiga y la resistencia. En pocas palabras, los cuidados y atención constantes que se ofrecen a los equipos no es diferente de la que se presta a los MINI ALL4 Racing que conducen.

09/ MINI ALL4 RACING: UN COMPETIDOR COMPLETO.

Tras su primera aparición en 2010, el MINI ALL4 Racing debutó por todo lo alto en 2011 en el Campeonato del Mundo de Rallies de Cross Country. Su progresión a partir de ese momento fue vertiginosa, convirtiéndose rápidamente en todo un campeón al alzarse con el título del Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA durante cuatro años consecutivos (2012-2015) y otros cuatro títulos seguidos en el Rally Dakar (2012-2015).

Bajo la dirección de MINI y X-raid en Alemania, el MINI ALL4 Racing se ha convertido en todo un estandarte de coche de rallies cross country. Basado en en espectacular modelo de producción MINI John Cooper Works Countryman, es justo afirmar que el MINI ALL4 Racing es el auténtico sucesor del original e icónico Mini Cooper S, aquél vehículo que se ganó el corazón de aficionados y pilotos de rallies a principios de la década de 1960.

El MINI ALL4 Racing actual, o para ser más precisos las 12 unidades que formarán en la línea de salida del Rally Dakar 2016, no difieren mucho del coche original que debutó en el Dakar en 2011. En estos 5 años de competición no podemos hablar de grandes cambios en lo referido al motor ni al chasis del MINI ALL4 Racing, sino simplemente de una leve modificación del cuadro que permite alojar dos juegos de llantas con neumáticos de recambio debajo del piloto y el copiloto, mientras que una tercera rueda va montada en la parte trasera del coche. Un trabajo de desarrollo y ajustes progresivos a lo largo de miles de kilómetros de competición y de jornadas de entrenamiento han asegurado las capacidades sobresalientes del MINI ALL4 Racing en cualquier desafío internacional de rallies de larga distancia cross country.

1. MOTOR

Motor con doble turbo TwinPower, de seis cilindros en línea, fabricado por BMW Motoren GmbH en Steyr, Austria. Diseñado específicamente para competiciones de resistencia, el motor de 2993cc rinde unos 320hp a 3250rpm de potencia para que el MINI ALL4 Racing alcance una velocidad máxima de 178km/h con el reglamentario restrictor de aire de 38mm instalado. Se utiliza un sistema de lubricación por cárter seco que reduce la altura total del motor y garantiza la correcta lubricación en condiciones de carrera extremas. El sistema de escape Inconel está fabricado por el especialista Akrapovič.

2. CAJA DE CAMBIOS

La caja de cambios secuencial de seis velocidades con marcha atrás ha sido diseñada para reducir peso y ofrecer una fiabilidad extrema. Las marchas se seleccionan con una palanca de cambio situada entre piloto y copiloto -al ser una caja secuencial tan solo hay que desplazarla hacia adelante o hacia atrás para cambiar. El embrague AP Racing multidisco de metal sinterizado es capaz de transmitir un altísimo par motor de aproximadamente 800 Nm a 2100 rpm, y permite cambiar de marcha sin embragar cuando el MINI ALL4 Racing está en marcha.
El MINI ALL4 Racing también equipa un diferencial autoblocante delantero Xtrac refrigerado por aceite delantero y uno de SADEV en el eje trasero.

3. CHASIS

La mayor parte de la carrocería del MINI ALL4 Racing está fabricada con una mezcla de fibra de carbono y kevlar y es un 9% más grande que una unidad de producción del MINI John Cooper Works Countryman. El interior del MINI ALL4 Racing es compacto y fijo para poder ofrecer la mayor seguridad a sus dos ocupantes. También dispone de estructura tubular de acero diseñada a medida, cuyas aleaciones cumplen y superan los estándares aeroespaciales más estrictos.

4. PUESTO DE MANDO

El salpicadero también está construido en fibra de carbono y consiste de tres zonas: la del conductor, la central y la del copiloto. La información mostrada se reduce a lo esencial: el piloto tiene la marcha seleccionada y un indicador de LEDs que le muestra las RPM; la consola central muestra los datos de velocidad, presión de aceite, temperatura del agua y funciones electrónicas de interés para ambos ocupantes; también hay un dispositivo extraíble para mantenimiento rápido. Por otro lado, la sección del copiloto dispone de todo el instrumental de navegación.

5. RUEDAS Y FRENOS

Los neumáticos Michelin All-Terrain (245/80R x 16) proporcionan agarre y una buena respuesta en todo tipo de superficies. El coche dispone de un total de siete juegos de llantas y gomas -cuatro montados y tres de repuesto, dos de las cuales en la parte inferior del chasis y la otra en el compartimento trasero. Los discos de freno ventilados (320 mm x 32 mm) se utilizan en todas las superficies y van montados con pinzas de seis pistones refrigeradas por agua (eje delantero) o aire (eje trasero).

6. SUSPENSIONES

Las suspensiones del fabricante holandés Reiger Suspension (cuatro en cada eje) son graduables en compresión, rebote e inclinación. El amortiguador de aceite está refrigerado externamente para asegurar sus propiedades de absorción y su fiabilidad.

MINI ALL4 RACING: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

• Motor	TwinPower turbo diésel
• Potencia entregada	320 bhp / 3250 rpm
• Par motor	approx. 800 Nm / 2100 rpm
• Capacidad	2993 cc
• Restrictor aire	38 mm de diámetro
• Velocidad máxima	178 km/h aprox.
• Transmisión	Caja secuencial de seis velocidades (Sadev)
• Embrague	Embrague de competición AP Racing
• Diferencial	Xtrac
• Frenos	Discos AP Racing (320 x 32 mm), refrigerados por aire (frontal) y por agua (posterior)
• Largo/Ancho/Alto	4333/1998/1966 mm
• Distancia entre ejes	2900 mm
• Ancho de vía	1736 mm
• Peso en marcha	1952.5 kg
• Capacidad del depósito	385 litros aprox.
• Chasis	CP Autosport
• Neumáticos	Michelin All-Terrain (medidas: 245/80R 16)

MINI ALL4 RACING – DATOS BÁSICOS

- Los neumáticos Michelin funcionan sólo con aire.
- Las presiones habituales son de 2.7 Bar y en arena bajan hasta 1.1 Bar.
- Todos los MINI ALL4 Racing están homologados para circular legalmente en carretera según la entidad alemana TüV.
- El tipo de gasóleo que se utiliza es el presente en las estaciones de servicio locales.
- Se utiliza el líquido de frenos AP Racing 'RadiCal' para combatir el excesivo calor en el sistema de frenado.
- Los sistemas eléctricos funcionan a 12 voltios gracias a baterías de litio-ferrofosfato – una grande (400A a 1200A /20Ah) y una pequeña (con 200A a 600A/10Ah) conectada como auxiliar.
- Los MINI ALL4 Racing transportan una completa caja de herramientas y recambios para ser utilizados durante la carrera: distintas llaves de mano, alicates, destornilladores, una pala, cuñas para la arena y un martillo. En cuanto a los recambios: ajuste de inclinación de las ruedas, un eje de transmisión, una cremallera de dirección, un alternador.
- El coche equipa dos gatos hidráulicos telescópicos montados sobre el chasis listos para operar manualmente en caso de avería.
- Los gatos hidráulicos se utilizan para elevar el MINI ALL4 Racing en caso de pinchazo para poder cambiar la rueda lo más rápido posible.
- Aunque haga perder un poco de tiempo, los pilotos del MINI ALL4 Racing deben ajustar las tuercas de la rueda con un correcto par de apriete de 140Nm.
- Para mantener el parabrisas delantero limpio de lluvia, barro, arena, insectos o lo que se utiliza un solo limpiaparabrisas Bosch modificado.
- La capacidad del aceite del motor BMW TwinPower de 5 cilindros en línea es de 12 litros.
- Todos los MINI ALL4 Racing se ajustan el mínimo peso requerido por la FIA, de 1952,5Kg (incluyendo 2 ruedas de recambio pero sin contar con el combustible, los pilotos ni los recambios).

10/ SEGURIDADE DE PILOTO Y COPILOTO: EQUIPAMIENTO NECESARIO.

Mientras que el MINI ALL4 Racing está muy bien considerado por su rendimiento y fiabilidad, es de justicia afirmar que las habilidades de sus pilotos y copilotos son el otro gran motivo por el que MINI y su MINI ALL4 Racing ha demostrado un dominio aplastante en el mundo de los rallies de cross country. Por lo tanto, la seguridad de los equipos es crucial. Los pilotos no solamente tienen que cumplir con el uso obligatorio del dispositivo HANS (sujeción de cuello y cabeza), sino que el resto de su equipamiento también debe seguir unos estándares de seguridad y comodidad que contrastan con las altas temperaturas.

El arnés de sujeción y el dispositivo HANS son elementos importantes, pero también lo es el casco -los riesgos en una carrera son difíciles de prever debido a las altas velocidades y el casco se puede convertir en todo un salvavidas, como también lo puede ser el intercomunicador entre piloto y copiloto.

Casco e intercomunicador

La calota del casco de competición habitualmente utilizado por los equipos del MINI ALL4 Racing está fabricada en fibra de carbono, con un revestimiento interior hecho de un material de alto rendimiento y absorción a prueba de fuego, completado con un cierre de doble-D en la barbilla.

El Snell 2015, la última creación de, ha pasado con éxito los tests de seguridad más exigentes. Algunos pilotos optan por otros modelos que cumplen con la certificación de la FIA 8860-2010 y de Snell 2005.

La mayoría de cascos se entregan en tallas estándar, pero los pilotos tienen como opción un servicio de diseño a medida gracias al cual todos los componentes internos del casco se pueden adaptar a sus formas y confort personal. Habitualmente los cascos se fabrican en color blanco liso, pero algunos equipos prefieren decorarlos con sus colores corporativos o personalizarlos a su gusto. En ese caso, la calota se envía al pintor, que una vez tiene completado su trabajo devolverá al fabricante para que éste lo termine de montar, comprobar y finalmente entregar con los distintivos de homologación a su nuevo propietario.

Los cascos que normalmente se encargan son abiertos, de frente descubierta, y por lo tanto no requieren de sistemas de ventilación específicos. Se les puede añadir un sistema de ventilación superior que se instala en unos orificios que vienen de fábrica, y con ello se permite airear la superficie de la cabeza.

Estos cascos abiertos necesitarán conexiones especiales si se les quiere añadir un sistema de suministro de aire y agua. Al mismo tiempo, el casco pueden traer instalada

una visera ajustable que se puede utilizar para tapar el sol frontal del horizonte e incluso instalarle una pequeña pantalla que protege todavía más de la luz solar. El intercomunicador instalado en el vehículo permite la comunicación entre el equipo -el ruido en el habitáculo puede ser ensordecedor y es necesaria una comunicación fluida. Los cascos tipo WRC también sirven como dispositivo de comunicación y vienen de seria con un brazo en la mentonera con espacio para el micrófono, un altavoz y un conector integrado en la calota que permite conectar el casco (y su intercomunicador) con el sistema de comunicación del MINI ALL4 Racing.

Vestimenta

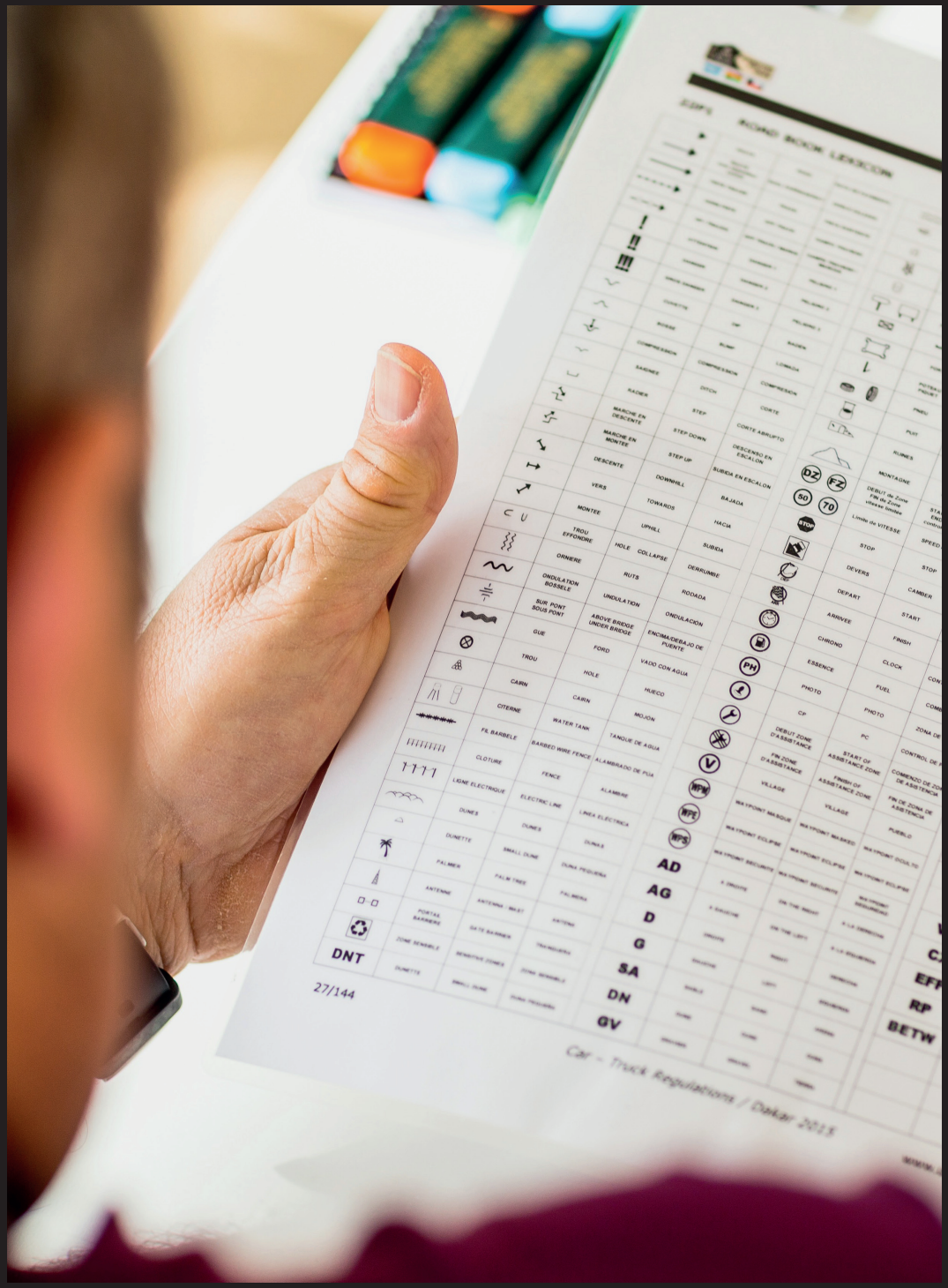
La ropa es igualmente importante en cuanto a seguridad y comodidad. El uniforme habitual del equipo Axion X-raid de MINI ALL4 Racing es un mono de tres capas: el exterior está fabricado 100% en meta-aramida, y el interior es de doble cara, con un forro Nomex confort y al mismo tiempo un tratamiento X-Cool Silver. El cierre es por cremallera frontal, que queda oculta por un Velcro. El peso aproximado del traje es de 1100gr, es de un material ignífugo y cumple con la normativa FIA 8856/2000.

El mono no tiene ningún sistema de ventilación más allá de un acabado refrescante llamado X-Cool silver. Este tratamiento proporciona una sensación de frescura y al mismo tiempo es antibacteriano. Durante el Rally Dakar las temperaturas pueden llegar a los 50 grados dependiendo de las zonas de bajas presiones. Hay sitios donde puedes alcanzar altitudes de 3500-4000 metros con un frio extremo. Este traje se fabrica en exclusiva para el equipo y se personaliza con los colores propios y logos de patrocinadores.

Los guantes del equipo tienen costuras externas y vienen preformados para mayor comodidad. También disponen de material de máximo agarre HTX situado estratégicamente en la palma de la mano y son ignífugos según la normativa FIA 8856/2000.

El mismo estándar también es aplicable al calzado de los participantes, unas botas de piel con un gran equilibrio entre comodidad y sensaciones durante la conducción. Su suela ultra-delgada de goma antiestática, resistente a combustibles y aceites, aporta todavía un mayor tacto con los pedales.

Aunque parezca increíble, la ropa interior que utilizan también cuenta con certificación, y tanto la camiseta de manga larga, pantalón, pasamontañas y calcetines han estado diseñados para ofrecer el máximo ajuste corporal. El material utilizado es un tejido que mezcla Nomex/Viscosa/Modacrílico/EA. Sin lugar a dudas, todo un salto de nivel cuando llega la hora de enfundarse el mono de trabajo.



11/ ESTADÍSTICAS DEL DAKAR RALLY 2016.

- Inicio: Buenos Aires (31m - punto más bajo del Rally)
- Final: Rosario – Lugar de nacimiento de Ernesto 'Che' Guevara + Lionel Messi
- Etapa 4: 6/1/16 San Salvador de Jujuy:
  - 429km de especial que transcurre en una altitud media de 3500m, alternando terrenos arenosos y rocosos.
  - Para esta edición, el desafío en San Salvador de Jujuy se ha diseñado de una manera que no se había visto desde la edición de 1998: una área completamente cerrada para los vehículos, la cuyo acceso está restringido incluso a los rivales. Al estar privados de asistencia de sus equipos, que ya estarán camino de Bolivia, pilotos y copilotos tendrán que superar un reto añadido.
- Etapa 5: 7/1/16 San Salvador de Jujuy - Uyuni:
  - 327km de tramo especial con una altura de 4600m (el más alto en la historia del Dakar).
  - El mal de altura está causado por la exposición prolongada a un entorno de baja presión y falta de oxígeno en altitud. Habitualmente ocurre por encima de 2,400 metros (8,000 pies).
- Etapa 6: 8/1/16 es la especial de mayor distancia: 524km entre 3500-4200m de altura.
- Etapa 10: 13/1/16 se encuentra la duna más alta (Fiambala), con una altura aproximada de 1230m (Burj Khalifa = 828m altura).

ETAPA 4:
La etapa especial de San Salvador de Jujuy, de **429km** de distancia, tiene lugar en una altitud media de **3,500m**, alternando terrenos rocosos y arenosos.

Alrededor de **600** participantes.

ETAPA 5:
El mal de altura aparece por encima de los **2,400m** y está causado por la baja presión y la falta de oxígeno.

ETAPA 10:
Las dunas de Fiambala tienen una altura de **1,230m** de altura. Para hacerse una idea, el rascacielos Burj Khalifa tiene 828m.

12/ RALLY DAKAR 2016: LISTOS PARA HACER HISTORIA.

El Rally Dakar es una prueba de resistencia de motor de competición muy consolidada. La participación en un evento de tanto prestigio requiere, además de disponer de un coche fiable de alto rendimiento como el MINI ALL4 Racing, de poder contar con unos pilotos y copilotos de gran talento. Como recuerdan todo y cada uno de sus participantes, el Rally Dakar pone a prueba incluso a los pilotos más experimentados, y por ello es imprescindible poder contar con un buen equipo de apoyo de principio a final.

Detrás de el competitivo MINI ALL4 Racing y de los participantes existe un numeroso equipo de trabajadores especializados en distintas facetas. Mecánicos, cocineros, conductores de vehículos de asistencia, personal médico y muchos más son imprescindibles para asegurar la participación en el Dakar del MINI ALL4 Racing -y no hablamos de uno sino de 12 de estos coches especializados en cross country formarán parte de la salida del Rally Dakar 2016.

El equipo detrás de todo es X-raid, una empresa privada de motor de competición con base en Trebur, Alemania. El fundador y director del equipo es Sven Quandt, un ex-piloto de rallies world-class que decidió aplicar sus conocimientos de la competición y gestión para crear su propia empresa en 2002. Bajo su dirección, los hombres y mujeres que forman X-raid han disfrutado ampliamente del sabor del éxito en el Campeonato del Mundo de Rallies Cross Country. Hasta la fecha cuentan hasta nueve títulos los obtenidos de forma sucesiva en esta competición -los cuatro más recientes al volante de un MINI ALL4 Racing- y otras cuatro increíbles victorias consecutivas en el Rally Dakar también junto a un MINI ALL4 Racing.

Conseguir sendas cuatro victorias consecutivas en el Rally Dakar y en el Campeonato del Mundo de Cross Country de la FIA demuestra sin lugar a dudas que el MINI ALL4 Racing y X-raid son unos grandes aliados. Construidos sobre la base de un MINI John Cooper Works Countryman, los MINI ALL4 Racing son coches creados desde cero y preparados para la competición gracias a la plantilla especializada de X-raid. Este equipo de mecánicos cuenta con el apoyo de otro grupo de miembros de X-raid que garantiza el desplazamiento de los vehículos MINI ALL4 Racing y de todo el material necesario hasta los escenarios de la competición. En el caso del Dakar, un total de 12 unidades de MINI ALL4 Racing han partido desde Alemania Rumbo a Argentina.

Junto a los conductores de apoyo del equipo X-raid, ingenieros, mecánicos y personal médico que se desplazarán al Rally Dakar 2016, también viajan hasta el punto de inicio muchas toneladas de material y recambios. Para todo ello han sido necesarios muchos meses de preparación, una prueba más que el solo hecho de participar en el Dakar es un reto por sí mismo...

DATOS BÁSICOS: NÚMEROS

- **Conjuntos de repuestos neumático / llanta enviados para el inicio del Dakar: 800**
- **Personal de X-raid participando en el Dakar (mecánicos, fisioterapeutas, etc): 130**
- **Vehículos de apoyo de X-raid en el Dakar: 5 motor homes, 16 camiones de asistencia (incluyendo los de cocina y oficina), 10 coches de servicio y 4 coches para prensa.**
- **Peso de los recambios y equipo transportado para el inicio del Dakar: 50 toneladas**
- **Personal de X-raid estafa que celebra su cumpleaños en el Dakar: 3**
- **Duración del viaje en barco de todo el material de X-raid y los coches MINI ALL4 Racing para participar en el Dakar: 21 días**
- **Recogida del material de MINI ALL4 Racing y X-raid enviado a Buenos Aires: 29 de Diciembre de 2015**
- **Presentación del Rally Dakar 2016: 2 de Enero de 2016**

13/ RALLY DAKAR 2016: DICCIONARIO.

BIVOUAC: Al finalizar cada etapa, todos los equipos y pilotos montan su zona de asistencia en un campamento cerrado. Además de los centros médico y de prensa, el bivouac o vivac también dispone de una gran carpa comedor que se convierte en el punto de encuentro para todos los miembros de los equipos del Dakar.

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

CONTROL DE PASO: En un control de paso o checkpoint, los participantes deben estampar un sello en su Cartón de Marcación para demostrar que lo han cruzado. Si un participante se olvida pasar un control recibe una penalización de tiempo.

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

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

GPS: En el Dakar, el GPS sólo se utiliza como sistema de control. En las etapas especiales los participantes únicamente pueden utilizar su libro de ruta. El GPS solo confirma la llegada a meta y el paso por los puntos de control.

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

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

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

MINI AA4 RACING: El MINI inscrito en el Dakar por está construido sobre el MINI John Cooper Works Countryman. Monta un motor turbo TwinPower BMW derivado de producción que cubica 2993cc y rinde 320bhp a 3250rpm. Esto permite al MINI ALL 4 Racing alcanzar una velocidad máxima de 178km/h. La capacidad del depósito de combustible es de unos 375 litros de gasóleo. Doce MINI ALL4 Racing competirán en el Dakar 2016. Con un pleno absoluto de victorias entre 2012 y 2015, MINI ALL4 defiende una vez más el trono del Dakar como vigente campeón.

NEUTRALIZACIÓN: Es una fase que puede ser decretada en una etapa especial y durante la cual no se añaden diferencias de tiempo entre competidores.

PARQUE CERRADO: Se trata de una zona en la cual los vehículos deben permanecer aparcados durante ciertos momentos del Dakar. Los coches solo se pueden cubrir con una lámina protectora y las reparaciones, repostaje o cambio de ruedas quedan totalmente prohibidos.

PC CARRERA/PCO : El Puesto de Coordinación Operativa de la carrera (o PCO) es el responsable de la gestión deportiva, seguridad y gestión de los medios de intervención durante la prueba.

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

ROADBOOK: Los participantes reciben un libro de ruta o road book cuando acceden al bivouac al final de cada etapa. Éste contiene toda la información relevante en cuanto a navegación: distancias, puntos peligrosos y consejos. Toda la información es mostrada mediante flechas y símbolos.

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

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

RUTA DE SERVICIO: Todos los vehículos de servicio -lo que incluye cualquier vehículo exceptuando a los participantes y la prensa- se desplazará de bivouac a bivouac a través de esta ruta, que es debidamente estipulada por la organización.

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

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

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

CARTÓN DE MARCACIÓN: Los tiempos de inicio y finalización quedan recogidos en este documento. Por otro lado, el copiloto reunirá en este mismo documento los sellos necesarios en cada control de paso.

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

PUNTO GPS: Estos puntos, también llamados Way Points, son situados por la organización encuentran a lo largo de la ruta y deben ser cruzados por los participantes. Existen cuatro tipos distintos: los visibles (WPV), los ocultos (WPM), los de seguridad (WPS) y los llamados puntos eclipse (WPE).

X-RAID: Equipo privado de motor de competición con base en Trebur, Alemania. Ganador del Rally Dakar en las ediciones 2012, 2013, 2014 y 2015 con un MINI ALL4 Racing. También compiten en el Campeonato del Mundo de Rallies Cross Country de la FIA, cuyo título de ganador ostentan desde 2080. El director de equipo es Sven Quandt.

14/
CONTACTO PRENSA.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Teléfono: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Web Prensa: www.press.bmwgroup-sport.com