



MINI JOHN COOPER WORKS RALLY DAKAR 2019 PRESSE-INFORMATION

INHALT.

01/ MINI TRADITION IM MOTOSPORT

02/ MINI JOHN COOPER WORKS RALLY INSIDE
TECHNIK-UPDATE
TECHNISCHE DATEN

03/ DAS TEAM
INTERVIEW MIT X-RAID CEO SVEN QUANDT
INTERVIEW MIT YAZEED AL-RAJHI
INTERVIEW MIT JAKUB "KUBA" PRZYGONSKI
INTERVIEW MIT JOAN "NANI" ROMA
FAHRER UND BEIFahrER

04/ INFORMATIONEN
ÜBERSICHTSKARTE ROUTE
BEGRIFFSVERZEICHNIS

05/ MEDIENKONTAKT





01/ MINI TRADITION IM MOTORSPORT.



1959 MINI 850



Wer hätte gedacht, dass ein von Alec Issigonis designetes, bescheidenes und erschwingliches Alltagsfahrzeug zu einer Rallye-Legende werden würde? Ein Mann tat genau das: John Cooper. Das Fachwissen, das der Automobilingenieur mit einer Leidenschaft für Motorsport in den Bereichen Rennwagen-Design und Morris-Motoren hatte, war für Issigonis unbezahbar, als er den Mini entwarf. Doch dann ging Cooper noch einen Schritt weiter. Er stellte sich dieses kleine, wendige Automobil als Rallye-Fahrzeug vor. Mit der Unterstützung von George Harriman, dem Leiter der British Motor Corporation (BMC), machte sich Cooper daran, den Mini 850 zu einem Rallye-Fahrzeug umzubauen. Schon 1959 wurden Coopers Anstrengungen belohnt, als Pat Moss mit einem von Cooper aufgebauten Mini 850 bei der hart umkämpften Mille Miglia National Rally den Sieg holte.

1964 MINI COOPER S



Nachdem Rauno Aaltonen (FIN) schon 1962 die Rallye Monte Carlo beinahe in einem Mini Cooper gewonnen hatte, feierte er dort 1963 in einem 1071cc Mini Cooper S den Klassensieg und den dritten Platz in der Gesamtwertung. Für die Rallye Monte Carlo 1964 stellte John Cooper einen noch stärkeren und höher bewerteten Mini Cooper S bereit.

1965 MINI COOPER S



1965 siegte der Mini erneut bei der Rallye Monte Carlo. Diesmal sicherte sich bei extremem Winterwetter der Finne Timo Mäkinen den Erfolg. Von über 230 gestarteten Fahrzeugen kamen nur 35 ins Ziel, drei davon waren Mini Cooper S!

1967 MINI COOPER S



Bei der Rallye Monte Carlo belegten drei Mini Cooper S die Plätze eins, zwei und drei. Doch die Feierlichkeiten dauerten nicht lange: Aufgrund eines technischen Regelverstoßes wurden alle drei Fahrzeuge disqualifiziert. 1967 gewann Mini die Rallye Monte Carlo jedoch "erneut", was die Enttäuschung des Vorjahres mehr als wettmachte.

2012-2015 MINI ALL4 Racing



2012 kehrte MINI in die Langstrecken-Rallyes zurück und fand auf Anhieb wieder in die Gewinnerstrasse. Gemeinsam mit Motorsportpartner X-raid bestritt MINI Motorsport die Dakar Rallye 2012 – das ultimative Cross-Country Langstreckenrennen. Zum Einsatz kam der MINI ALL4 Racing, ein Rallye-Fahrzeug, das auf dem John Cooper Works Countryman aus dem Jahr 2012 basierte. Acht MINI ALL4 Racing erreichten die Ziellinie, fünf von ihnen kamen sogar unter die ersten Zehn. Der Sieg ging an Stéphane Peterhansel (FRA) / Jean-Paul Cottret (FRA) in einem MINI ALL4 Racing! Diesen Dakar-Triumph wiederholte MINI 2013, 2014 und 2015 und war im FIA Cross-Country Rally World Cup genauso erfolgreich.

2017-2019 MINI JCW Rally



2017 ging ein neuer MINI Rennwagen bei der Dakar an den Start: der MINI John Cooper Works Rally. das Potenzial des MINI JCW Rally wurde deutlich, als Orlando Terranova (ARG) / Andreas Schulz (GER) Platz sechs der Gesamtwertung belegten. 2019 werden bei der Dakar fünf MINI JCW Rally an den Start gehen.





02/ MINI JOHN COOPER WORKS RALLY INSIDE.



Für die Dakar 2019 hat MINI Motorsport Partner X-raid die Entwicklungsarbeit am MINI John Cooper Works Rally fortgesetzt. Dabei diente die Cross-Country Rallye-Saison 2018 als anspruchsvolles Testfeld.

Der Stahlrohrrahmen wurde nicht entscheidend verändert. Alle kleinen Veränderungen beruhen auf Anpassungen anderer Elemente wie den Einstellungen der Radaufhängung. Das Fahrwerk besteht aus einem erprobten Layout, das sich in allen Cross-Country Rallye-Wettbewerben als erfolgreich erwiesen hat: ob auf gefrorenen Waldfäden, auf trockenen Wüstenstrecken oder auf geteerten Straßen – das Chassis bietet auf allen Strecken bestes Handling und liefert dem Fahrer außergewöhnlich gute Rückmeldung. Natürlich finden nicht alle Rallyes auf den gleichen Belägen statt. Deshalb kann die Aufhängung, wenn nötig, an die jeweiligen Bedingungen und den Fahrer angepasst werden.

Das größte Update betrifft den Sechszylinder-Dieselmotor, der das Rückgrat der MINI Rallye Fahrzeuge ist, seitdem X-raid 2011 das erste MINI Cross-Country Rallye Fahrzeug aufbaute. Das Resultat war der legendäre MINI ALL4 Racing. Seinen Legendenstatus erhielt er vor allem aufgrund seiner extremen Verlässlichkeit, die dazu beitrug, dass er die Dakar viermal in Folge gewann (2012-2015) und auch vier FIA World Cup Erfolge feiern konnte.

Der aktuelle Sechszylindermotor ist im Prinzip der gleiche von der BMW Group zur Verfügung gestellte Antrieb, der bereits für die Dakar 2018 verwendet wurde. Das Turboladersystem

allerdings ist komplett neu. Während der vorherige MINI JCW Rally den TwinPower Turbo (mit zwei Turboladern) nutzte, verwenden die Dakar-Fahrzeuge von 2019 das neueste BMW Turbo-System, das aus einem einzelnen Turbo mit variabler Einlassgeometrie besteht.

Zur Anpassung an das neue Turbosystem musste das Timing des Dieseleinspritzsystems überarbeitet werden, Abgasanlagen-Hersteller Akrapovič musste die Wettbewerbs-Abgasanlage neu gestalten. Die Kühler erhielten ein neues Layout und sind jetzt luftgekühlt statt zuvor wassergekühlt. Das Lufteinlasssystem und die Turbo-Aktuatoren (elektrisch) wurden ebenfalls angepasst. Der MINI JCW Rally verfügt nun über zwei Elektromotoren, die die beiden Kühlerlüfter antreiben. Diese ersetzen den zeitlich gesteuerten Visko-Riementrieblüfter. Die neuen Lüfter stammen direkt aus dem MINI John Cooper Works Buggy von 2018, nachdem sich das System dort im Rennbetrieb als verlässlich erwiesen hatte.

Eine weitere wichtige Änderung betrifft den Restriktor im Lufteinlass. Für die Dakar 2019 wurde eine Vergrößerung des Durchmessers um einen Millimeter erlaubt, von 38 auf jetzt 39 Millimeter. Zusammen mit dem neuen Turbosystem stieg die Leistung leicht an und ermöglicht eine geringfügig höhere Spitzengeschwindigkeit. Oder, wie Sven Quandt von X-raid sagt: "Bei Power und Höchstgeschwindigkeit lagen wir bei der letztjährigen Dakar zurück. Dieses Mal sollten wir mit den benzingetriebenen Fahrzeugen in etwa gleichauf liegen."





Technische Daten MINI JCW Rally Dakar 2019

| Motor | Performance | Bremsen | Abmessungen | Karosserie | Details |
|---|--|--|--|--|---|
| Typ: BMW Group | Leistung / Drehmoment (Nm): 350 PS bei 3.500 U/min / 770 Nm bei 2.150 U/min | Vorn: AP Racing Bremsscheiben (320 mm x 32 mm), Sechskolben-Bremssättel | Länge: 4.350 mm Breite: 1.999 mm Höhe: 2.000 mm Radstand: 2.900 mm Spurweite: 1.736 mm | Chassis: Heggemann, Stahlrohrrahmen Verkleidung: Faster Composite Panels – Karbon, Karbon /Kevlar | • Dreiteiliges Karbon-Cockpit. • Recaro Motorsport-Sitze mit Sechspunkt-Gurtsystem. • HANS (Head-and-Neck-Support) Sicherheitssystem. • Drei unter dem Cockpit montierte Ersatzreifen. |
| Reihensechszylinder, Turboaufladung, Trockensumpfschmierung | Restriktor-Durchmesser: 39 mm | Hinten: AP Racing Bremsscheiben (320 mm x 32 mm), wassergekühlte Sechskolben-Bremssättel | Gewicht (leer): 1.850 kg Tankinhalt: (ca.) 365 l Reifen: BF Goodrich 245/80 R16 | | |
| Hubraum: 2.993 ccm | Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h | | | | |
| Kraftstoff: Diesel | | | | | |
| Getriebe: Sadev sequenzielles Sechsgang-Getriebe | | | | | |
| Kupplung: AP Racing Kupplung | | | | | |
| Differenzial: Xtrac | | | | | |
| Antrieb: ALL4 (4x4) | | | | | |



03/ DAS TEAM.





03/ DAS TEAM.

Interview mit X-raid CEO Sven Quandt

X-raid ist ein deutsches Unternehmen, dass sich auf den Langstrecken-Rallyesport und dabei vorrangig auf das Design, den Aufbau und den Einsatz von konkurrenz- und siegfähigen Rennfahrzeugen spezialisiert hat. X-raid ist außerdem der Motorsport Partner von MINI Motorsport. Diese langjährige Zusammenarbeit hat bereits vier Gesamtsiege bei der Rallye Dakar (2012-2015) und fünf Titel in der FIA Cross Country World Cup Championship hervorgebracht. X-raid CEO Sven Quandt ist ein früherer Weltklasse-Rallyefahrer und erfahrener Dakar-Teilnehmer – und Kopf eines der führenden und erfolgreichsten Teams unserer Zeit bei Langstrecken- und Offroad-Rallyes.

MINI Rallye Fahrzeuge haben in den vergangenen Jahren viele Erfolge gefeiert. Der MINI John Cooper Works Rally schreibt diese Erfolgsgeschichte fort. Warum ist dieses Fahrzeug ein derart guter Performer und warum kommt er bei den Fahrern so gut an?

Im Grunde ist es seine Zuverlässigkeit – man kann alles Mögliche mit ihm anstellen. Solange man sich nicht überschlägt, wird nichts kaputtgehen. Wenn etwas kaputtgeht, kann man nicht in Führung liegen. Deshalb: Zuverlässigkeit, Zuverlässigkeit, Zuverlässigkeit... und Top-Performance-Parts.

Was tun Sie, damit dieses High-Performance Rallye-Fahrzeug so zuverlässig ist?

Wir wechseln Komponenten regelmäßig aus. Unsere Komponenten sind von Grund auf sehr gut designt, und wir haben einen genauen Plan, welches Teil wie lange durchhält. Jedes Drehteil wird nach einer festgelegten Distanz oder Zeitspanne ersetzt. Bei der Dakar wechseln wir bestimmte Komponenten auch etwas früher aus, nur um auf der sicheren Seite zu sein. Das beruht alles auf unseren Erfahrungen und natürlich auch der kontinuierlichen Entwicklungsarbeit während der Saison.

Die Dakar-Route führt 2019 Berichten zufolge zu 70% über Sand und durch wüstenähnliche Gebiete. Hat der MINI JCW Rally mit seinem 4x4-Antrieb auf diesem Terrain Vorteile?

Der MINI JCW Rally hat auf schwierigem Terrain wie Rallye-Wertungsläufen Vorteile, aber Sand ist immer noch ein Glücksspiel. Normalerweise sind die Buggys schneller als die Allradler, aber wenn man mit einem Buggy stecken bleibt, ist man in großen Schwierigkeiten. Mit einem 4x4 ist man in nicht so großen Schwierigkeiten, und man kommt schneller wieder aus dem Sand heraus. Wie gesagt: Die Buggys sind schneller, aber man braucht erfahrene

Piloten, um aus ihnen auf jedem Terrain das Beste herauszuholen. Die 4x4-Fahrzeuge sind einfacher zu fahren, was bei der Dakar den Unterschied ausmachen kann, da sie so anspruchsvoll ist.

Kurz gesagt: Wie sieht die Unterstützung mit Ersatzteilen bei der Dakar aus?

Jedem Fahrzeug ist ein Lkw mit Ersatzteilen zugeteilt, dazu kommt ein Sattelanhänger mit Karosserieteilen. Im Haupt-Truck befinden sich 40 Kompletträder mit Reifen, Ersatzbremsen, Aufhängungen und andere wichtige Komponenten. Dann haben wir noch Ersatz-Motorhauben dabei, Flügel und so weiter.

Die Dakar ist das härteste Motorsport-Event; nicht nur für die Fahrzeuge, sondern auch für die Crews. Warum kehren jedes Jahr aufs neue Männer und Frauen zur Dakar zurück, um dort dabei zu sein?

Es ist natürlich eine Art Drogé – nur, dass man dafür kein Rezept braucht! Sie ist eine Herausforderung für Menschen, die sich gern mit anderen messen. Es gibt im Motorsport nichts Vergleichbares. Egal, wie viel Geld man zur Verfügung hat, es hilft nicht immer. Es kann den Wettstreit einfacher machen, aber nur Glück hilft einem wirklich.

Darf man sagen: Jedes Team, das die Dakar beendet, ist ein Gewinner?

Ja, sicher. Die Dakar ist wie ein olympischer Wettbewerb. Zu all denen, die zum ersten Mal dabei sind oder das zweite oder dritte Mal dabei sind, sage ich immer: Leute, vergesst nicht, dass das die Olympischen Spiele sind, und wenn ihr ins Ziel kommt, habt ihr schon sehr viel erreicht, denn viele schaffen es erst gar nicht so weit.

Wie werden X-raid und die MINI Crews feiern, sollten sie die Dakar 2019 gewinnen?

Ich bin ein bisschen abergläubisch und möchte diese Frage eigentlich nicht vor dem Event beantworten. Wir haben bereits vier Dakar-Trophäen bei uns im Büro stehen, und zwar in Löchern, die wir extra dafür in die Wand gehauen haben. Ein Mitarbeiter hat bereits ein fünftes Loch angefertigt. Das hat mich wirklich verstört. Zum Glück hatten wir noch einen anderen Pokal, mit dem wir dieses Loch stopfen konnten. Aber ganz im Ernst: Ich kümmere mich nicht gern um ungelegte Eier.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Yazeed Al-Rajhi



Die Dakar 2019 findet zu 100% in Peru und zu 70% in der Wüste statt. Mit welchen Problemen rechnen Sie unter diesen Wüstenbedingungen?

Im reinen Sand hast du immer die Gefahr, stecken zu bleiben, was zu massiven Zeitverlusten führen kann. Aber auch die Navigation kann in der offenen Wüste sehr schwierig sein. In den Dünen kommt es darauf an, den richtigen Speed zu finden, um schnell zu sein, ohne zu große Risiken einzugehen.

Wo rechnen Sie mit einem Vorteil für den Allradantrieb des MINI John Cooper Works Rally?

Normalerweise ist ein Allradauto in technischen Sektionen das bessere Fahrzeug, doch davon wird es während der anstehenden Dakar nicht allzu viele geben. Aber auch im weichen Sand sollte der 4x4 MINI John Cooper Works Rally Vorteile bieten, weil er nicht so schnell stecken bleibt.

Wie bleiben Sie in der Wüste konzentriert, wenn jeder Kilometer genau gleich aussieht?

Ich versuche immer, die Etappen in meinem Kopf in einzelne Sektionen zu unterteilen. Das hilft mit bei der Motivation, wenn die Etappe eintönig zu werden droht.

Der erste Marathon-Event findet vor der längsten Etappe auf der Route statt. Sie werden also für lange Zeit und über weite Strecken keine Unterstützung haben. Ändert das Ihre Fahrweise?

Auf Marathon-Etappen versuchen wir immer, etwas sorgsamer mit dem Fahrzeug umzugehen, aber wir wissen, dass unser MINI JCW Rally sehr stark ist. Außerdem ist das sandige Terrain in der Wüste nicht allzu belastend für die mechanischen Teile.





Worauf freuen Sie sich während der Dakar am meisten?

Ich liebe die Herausforderung, gegen die besten Fahrer der Welt – und manchmal auch gegen mich selbst – zu kämpfen. Es ist nicht immer einfach, über so eine lange Distanz immer fokussiert und motiviert zu bleiben.

Sie treten bei der Dakar, der Silk Way Rally und einigen Runden des FIA World Cups an. Fahren Sie darüber hinaus noch weitere Rennen?

Ja, ich trete auch bei einigen WRC-Läufen an.

Üben Sie neben dem Rennfahren noch einen anderen Beruf aus?

Ich bin auch Geschäftsmann. Das ist mir sehr wichtig. Das Rennfahren gibt mir die richtige Balance für meine Zeit und meine Interessen.

Wie trainieren Sie, um fit zu bleiben?

Ich mache Herz-Kreislauf-Training auf dem Fahrrad und dem Cross-Trainer.

Womit entspannen Sie, wenn Sie nicht Rennen fahren?

Ich verbringe Zeit mit Freunden und Familie; Auch das ist mir sehr wichtig. Wann immer ich Zeit habe, gehen wir Abendessen oder machen Urlaub.



03/ DAS TEAM.

Interview mit Jakub "Kuba" Przygonski

Glückwunsch zum Gewinn des FIA World Cups 2018. Wie fühlen Sie sich vor dem Start der Dakar?

Danke. Mein Beifahrer Tom Colsoul und ich hatten wirklich eine perfekte Saison. Wir sind auf jedem erdenklichen Untergrund Rennen gefahren, von Schnee bis Sand, von Gras bis zu Feldwegen. Zum Schluss waren wir in der marokkanischen Wüste. Wir fühlen uns sehr gut auf die Dakar 2019 vorbereitet; stark und bereit für den Kampf.

Die Dakar ist eine ernsthafte Herausforderung für Mensch und Maschine. Warum kehren Sie trotzdem immer wieder dorthin zurück?

Wegen eben dieser Herausforderung für alles und jeden: die Fahrer, die Mechaniker, das ganze Team und auch unser Fahrzeug. Ich fahre jetzt seit 21 Jahren Rennen und gebe niemals auf.

Warum ist der MINI JCW Rally so ein großartiges Fahrzeug für Cross-Country Rallyes?

Im Laufe der Saison 2018 sind wir 12.000 Kilometer auf Special Stages gefahren und hatten kein einziges mechanisches Problem. Das Ziel bei Cross-Country-Rennen ist immer, ein schnelles und zuverlässiges Fahrzeug zu haben – nur so kann man gewinnen.

Hat Ihr Beifahrer Tom Colsoul Einfluss auf Ihre Art zu fahren?

Wir arbeiten gut zusammen. Das hilft uns, schnell unterwegs zu sein. Es hilft aber auch dem Team, aufgrund unseres Feedbacks Entscheidungen zu treffen. Natürlich hilft mir Tom in Sachen Speed, aber manchmal helfe ich ihm auch bei der Navigation.

Könnten Sie sich vorstellen, Beifahrer zu sein?

Vielleicht irgendwann einmal. Es wäre sicher eine interessante Erfahrung.

Hatten Sie ein Rallyefahrer-Idol, bevor Sie selbst angefangen haben zu fahren?

Ich habe ja auf dem Motorrad angefangen. Während dieser Zeit war Marc Coma mein Mentor.

Hat Ihnen Ihre Erfahrung auf zwei Rädern dabei geholfen, der Rennfahrer zu werden, der Sie heute sind?

Dank meiner Motorrad-Starts kenne ich mich mit allem aus, was während so einer Dakar auf einen Fahrer zukommt, aber für einen Motorradfahrer ist die Dakar generell deutlich härter als für einen Autofahrer.

Sie haben einmal mit 217,973 km/h den Guinnes-Weltrekord für den schnellsten Drift gehalten? Der neue Rekord liegt bei 304,97 km/h. Wollen Sie ihn sich zurückholen?

Ich habe auch in diesem Jahr an Drift-Wettbewerben teilgenommen und bin polnischer Drift-Champion. Rekordversuche sind immer eine schöne Abwechslung, aber mittlerweile muss man wirklich sehr schnell sein. Um den Rekord zu brechen, muss ich 400 km/h fahren und dann den Drift einleiten.

Was würden Sie tun, wenn Sie kein Rallyfahrer wären?

Ich wäre sicher auch Sportler. Aber ich weiß nicht, in welchem Bereich.





03/ DAS TEAM.

Interview mit Joan "Nani" Roma



Sie haben die Dakar erstmals in 2004 auf einem Motorrad gewonnen und 2014 in einem MINI. Was hat Sie dazu bewegt, von zwei auf vier Räder zu wechseln?

Ich habe Motorsport geliebt, als ich jung war – ich mochte Autos sogar noch lieber als Motorräder. In der Gegend, in der ich aufgewachsen bin, gab es zahlreiche Rallye-Wettbewerbe, und ich hing gerne während des Trainings und während der Rennen bei den Teams herum. Damals entschied ich, dass ich selbst Rallye-Fahrer werden will. Mit 17 war ich total fußballverrückt, aber wollte unbedingt Rallyes fahren. Da ich mir zu dieser Zeit kein Auto leisten konnte, aber ein Motorrad, war das der Start meiner Rallye-Karriere. Autos kamen später, aber die Motorrad-Erfahrung hat mir fahrerisch wirklich geholfen.

Sind Motorräder immer noch Teil Ihres Lebens?

Ja, ich fahre immer noch, mache auch noch Motocross. Ich bin jetzt noch stärker involviert, da mein 10-jähriger Sohn auch Motocross fährt. Ja, genau... ich bin der "Motocross Dad!" Aber das ist schön, denn mein Leben dreht sich um meine Familie und Motorsport. Zusammen haben wir eine richtig gute Zeit.

Warum ist der MINI John Cooper Works Rally so ein gutes Cross-Country Rallye Fahrzeug?

Er lässt sich einfach super fahren. Das Team hat jahrelang an der Konstruktion gefeilt, das heißt, wir haben jetzt ein starkes Fahrzeug mit einem sehr guten Motor. Für Cross-Country Rallyes braucht man einfach so ein Fahrzeug, denn es lässt sich nicht klein kriegen. Genau das brauchen wir für unseren Job. Wir können uns glücklich schätzen, dass wir ein Auto haben, das sowohl Performance als auch Zuverlässigkeit besitzt, dazu noch ein Team, das immer das Beste sein will.

Was bedeutet es Ihnen, Teil des MINI Teams zu sein?

Viel. Es freut mich, Teil der MINI Historie zu sein. MINI hat eine lange Rennsport-Erfolgsgeschichte in den 60ern, 70ern und auch heute. Bei MINI ist der Name mehr als eine Marke. MINI ist ein historisch gewachsenes Produkt und wird von vielen dafür geliebt, was es war und heute noch ist – ein großartiges Fahrzeug, das all das beherrscht, was mit Motorsport auf vier Rädern zu tun hat.

Welche anderen MINI JCW Rally Fahrer sehen Sie in diesem Jahr bei der Dakar als Ihre größten Konkurrenten an?

Ich glaube, ich selbst bin mein größter Konkurrent und die Person mit dem größten Wettbewerbseifer! Ja, das stimmt wirklich. Sagen wir mal, man konzentriert sich auf eine

Route und macht einen Fehler – dann ist es wirklich wichtig, dass man sich selbst verflucht, damit man ein besserer Fahrer wird. In diesem Jahr haben wir ein sehr starkes Team und schnelle Fahrer. Daran denke ich die ganze Zeit. Je härter die Fahrer um einen herum sind, desto höher ist der Druck. Das verursacht einen noch härteren Wettbewerb.

Sich fit zu halten, ist Teil des Jobs, aber wie bereitet man sich mental auf die Dakar vor?

In diesem Jahr habe ich mit einigen Siegen gute Ergebnisse im FIA World Cup erzielt, und das ist immer gut für das Selbstvertrauen; Vertrauen auf das eigene Fahren, Vertrauen auf den Beifahrer und natürlich darauf, wie man die Dakar angeht. Ich fühle mich gut.

Man sagt, bei der Dakar anzutreten verändert einen als Person. Ist das wahr?

Ja, natürlich. Die Dakar ist seit vielen Jahren Teil meines Lebens. Ich bin 24 Mal bei der Dakar gefahren, mehr als die Hälfte meines Lebens. Aber die Dakar in Afrika hat mich wirklich verändert. Die Menschen auf diesem Kontinent leben ein ganz anderes Leben. Aber die Dakar 1996, meine fünfte, hat mir wirklich den Atem geraubt. Man weiß, dass man in seinem Leben viel hat, das einem etwas wert ist. Aber in Afrika ist das nicht so. Nur, wenn man das mit eigenen Augen sieht, erkennt man, wie viel Glück man eigentlich hat. Aber nicht nur Afrika kann die Sicht, die man auf das Leben hat, verändern. Wenn wir Rennen fahren, sehen wir viele Länder, und der Lebensstil vieler Menschen in diesen Ländern ist der gleiche wie in Afrika. Das Ergebnis ist dasselbe: Man ändert sich, indem man das, was man in seinem Leben hat, zu schätzen lernt.

Wie würden Sie Dakar beschreiben?

Für mich ist es ein großes Abenteuer – das war es immer und das wird es immer bleiben – aber heutzutage geht es viel mehr um den Wettbewerb. Am besten beschreibt man es vielleicht so: ein langer Motorsport-Wettbewerb durch einige der schönsten Gegenden aber auch auf einigen der härtesten Terrains, die es gibt. Für die Fahrzeuge ist das sehr hart und für die Fahrer körperlich enorm anstrengend. Es ist ein Ausdauerrennen: nicht nur für die Autos, sondern auch für Seele, Geist und Körper der Teilnehmer.

Wenn Ihr Beifahrer Alex Haro an Ihnen eine Sache ändern könnte, was könnte das sein?

[Ha-ha-ha...] Vielleicht sollten wir ihn fragen?



ORLEN X-raid Team

FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Rally

FAHRER: Jakub "Kuba" Przygonski, 24.03.1985, Warsaw/POL



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 5. Platz Rallye Dakar
1. Platz FIA Cross Country Rally World Cup

2017: 7. Platz Rallye Dakar
2. Platz FIA Cross Country Rally World Cup

2016: 15. Platz Rallye Dakar
5. Platz Rallye du Maroc
4. Platz Baja Poland
5. Platz Abu Dhabi Desert Challenge

2015: 18. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
7. Platz Baja Poland
1. Platz King of Europe Drifting

2014: 6. Platz Rallye Dakar (Motorrad)

2013: 11. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
Guinness-Weltrekord – Drift-Top-Speed (217,97 km/h)

2012: 3. Platz FIM World Championship for Cross Country Rallies (Motorrad 450 ccm)

2011: 2. Platz FIM World Championship for Cross Country Rallies (Motorrad 450 ccm)

2010: 8. Platz Rallye Dakar (Motorrad)
2. Platz FIM World Championship for Cross Country Rallies (Motorrad 450 ccm Polnischer Drift-Champion)

2009: 11. Platz Rallye Dakar (Motorrad – Bester Rookie)
2. Platz FIM World Championship for Cross Country Rallies (Motorrad 450 ccm)

2008: 2. Platz FIM World Championship for Cross Country Rallies (Motorrad 450 ccm)

BEIFAHRER: Tom Colsoul, 20.04.1976, Tienen/BEL



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 5. Platz Rallye Dakar
1. Platz FIA Cross Country Rally World Cup

2017: 7. Platz Rallye Dakar
2. Platz FIA Cross Country Rally World Cup

2016: 4. Platz Baja Poland
5. Platz Baja Aragon
5. Platz Italian Baja
7. Platz Qatar Sealine Cross Country Rally
5. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
5. Platz Rallye du Maroc

2015: 7. Platz Rallye Dakar
9. Platz Oilibya Rally Maroc
3. Platz Baja Poland
2. Platz Hungarian Baja

2014: 2. Platz Rallye Dakar (Truck)

2013: 4. Platz Rallye Dakar (Truck)
1. Platz Baja 300 Germany (Truck)

2012: 1. Platz Rallye Dakar (Truck)
1. Platz Oilibya Rally Maroc (Truck)

2011: 2. Platz Oilibya Rally Maroc (Truck)

2009: 3. Platz Rallye Dakar (Truck)
2. Platz Silk Way Rally (Truck)

2005: 5. Platz Rallye Dakar (Truck)

2004: 3. Platz Rallye Dakar (Truck)



X-raid MINI JCW Rally Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Rally

FAHRER: Orlando "Orly" Terranova, 11.10.1979, Mendoza/ARG



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2018: 20. Platz Rallye Dakar
1. Platz Desafío Inca

2017: 6. Platz Rallye Dakar
9. Platz OiLibya Rally du Maroc
1. Platz Desafío Ruta – Norte
2. Platz Baja Aragao

2016: 12. Platz Rallye Dakar
4. Platz Rallye du Maroc
5. Platz Baja Aragon

2015: 18. Platz Rallye Dakar
2. Platz Baja Aragon
1. Platz Desafío Ruta 40
6. Platz Abu Dhabi Desert Challenge

2014: 5. Platz Rallye Dakar
2. Platz OiLibya Rallye du Maroc
3. Platz Hungarian Baja
2. Platz Baja Aragon

2013: 5. Platz Rallye Dakar
1. Platz OiLibya Rally of Morocco
2. Platz Baja Aragon
2. Platz Desafío Ruta 40

2012: 1. Platz Desafío Litoral (Dakar Series)
1. Platz Ruta 40, Argentinien

2010: 9. Platz Rallye Dakar

2009: 1. Platz Rally OiLibya Tunisia

2007: 2. Platz Patagonia Atacama (Produktionswagen-Klasse)

2006: 4. Platz Pharaons Rally

2003: 2. Platz International Six Days of Enduro (Motorrad)

2001: 2. Platz International Six Days of Enduro (Motorrad)
3. Platz Enduro Championship Mendoza (Motorrad)

1999: 1. Platz Enduro Championship Mendoza (Motorrad)

BEIFAHRER: Bernardo "Ronnie" Graue, 12.05.1969, Mendoza/ARG



KARRIERE-HIGHLIGHTS

2013: 10. Platz Rallye Dakar
2012: 6. Platz Rallye Dakar

2010: 9. Platz Rallye Dakar (Quad)

2005: 1. Platz Baja España Aragón

2004: 1. Platz Clermont-Ferrand-Dakar Rally

2003: 1. Platz Rally of Egypt
1. Platz Rally of Sardinia



X-raid MINI JCW Rally Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Rally

FAHRER: Joan "Nani" Roma, 17.02.1972, Folgueroles/ES



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- | | |
|--|---|
| 2018: 1. Platz Baja Portalegre 500 | 2011: 3. Platz Rally of Tunisia |
| 1. Platz Turkmen Desert Race | 2010: 3. Platz Catalonia Rally Championship |
| 1. Platz Hungarian Baja | 2009: 10. Platz Rallye Dakar |
| 19. Platz Silk Way Rally (Russland-Edition) | 1. Platz Baja Aragón |
| 2017: 4. Platz Rallye Dakar | 2008: 2. Platz Baja Aragón |
| 3. Platz Rallye du Maroc | 2007: 13. Platz Rallye Dakar |
| 2016: 6. Platz Rallye Dakar | 2. Platz Baja Aragón |
| 1. Platz Navarre Rally | 2006: 3. Platz Rallye Dakar |
| 1. Platz Rally Bellpuig | 1. Platz Cáceres Rally (Gruppe N) |
| 2015: 2. Platz Rally Tierras Altas de Lorca | 1. Platz Ourense Rally (Gruppe N) |
| 1. Platz Rally of Navarra | 2005: 6. Platz Rallye Dakar |
| 1. Platz Baja Spain Aragón | 1. Platz Baja Espana Aragón |
| 1. Platz Videres-Maçanet Rally | |
| 2014: 1. Platz Rallye Dakar | 2004: 1. Platz Rallye Dakar (Motorrad) |
| 2013: 4. Platz Rallye Dakar | 2001: 2. Platz Baja Aragón |
| 2012: 2. Platz Rallye Dakar | 2000: 17. Platz Rallye Dakar (Motorrad) |
| 2. Platz Litoral Challenge Champion of Catalonia Rally | |

BEIFAHRER: Alex Haro, 14.03.1980, Barcelona/ES



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- | | |
|--|---|
| 2012: 1. Platz Co-Driver Cup Group N Spanish Gravel Championship | 2018: 1. Platz Baja Portalegre 500 |
| 6. Platz World Rally Championship | 1. Platz Turkmen Desert Race |
| 1. Platz Hungarian Baja | 19. Platz Silk Way Rally (Russland-Edition) |
| 4. Platz Spanish Land Rally Championship | 2017: 4. Platz Rallye Dakar |
| 2011: 4. Platz Spanish Rally on Asphalt Championship | 3. Platz Rallye du Maroc |
| 2010: 1. Platz FIA S-2000 Rally World Championship | 2016: 6. Platz Rallye Dakar |
| 2009: 1. Platz Rally of Nations Team Spain | 2015: 41. Platz Rallye Dakar |
| 3. Platz Spanish Rally on Land Championship | 1. Platz Baja Aragon, Spain |
| | 2013: 2. Platz WRC2 |



X-raid MINI JCW Rally Team
FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Rally

FAHRER: Yazeed Al-Rajhi, 30.09.1981, Riad/KSA



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2018: 1. Platz Silk Way Rally (Russland-Edition)
1. Platz Rally Kazakhstan
- 2017: 27. Platz Rallye Dakar
10. Platz Silk Way Rally
11. Platz Rally Kazakhstan
- 2016: 2. Platz Silk Way Rally
6. Platz Italian Baja
2. Platz Qatar Sealine Cross Country Rally
2. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
3. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
- 2015: Rallye Dakar (erste Teilnahme)
1. Platz Jeddah Rallye (Saudi-Arabic Championship)
1. Platz Hail International Rally (Saudi-Arabic Championship)
- 2014: 3. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
1. Platz Cypress Rally (ERC)
1. Platz Pharaohs Rally
1. Platz Italian Baja
1. Platz Baja Russia Northern Forest
1. Platz Jeddah Rally (Baja)
- 2012: 5. Platz Gesamtwertung WRC2
5. Platz Gesamtwertung Middle East Rally Championship
1. Platz Rally Sweden (WRC2)
- 2010: 1. Platz Jordan Rally (Middle East Rally Championship)
1. Platz Sharqia Rally (Saudi-Arabic Championship / Middle East Rally Championship)
1. Platz Hail Rally (Baja, Saudi-Arabic Championship)
- 2014: 3. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
- 2011: 1. Platz Rallye Dakar
- 2010: 2. Platz Rallye Dakar
2. Platz Silk Way Rally

BEIFAHRER: Timo Gottschalk, 28.08.1974, Neuruppin/DEU



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2009: 6. Platz Rallye Dakar
- 2018: 1. Platz Silk Way Rally (Russland-Edition)
1. Platz Rally Kazakhstan
- 2017: 27. Platz Rallye Dakar
11. Platz Kazakhstan Rally
- 2016: 11. Platz Rallye Dakar
2. Platz Silk Way Rally
6. Platz Italian Baja
2. Platz Qatar Sealine Cross Country Rally
2. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
3. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
- 2004: 2. Platz Asia Pacific Rally Championship
- 2002: 6. Platz Deutsche Rallye-Meisterschaft (Klassensieger)
- 2001: 4. Platz Deutsche Rallye-Meisterschaft (2. Platz in der Klasse)
- 2014: 3. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
- 2011: 1. Platz Rallye Dakar
- 2010: 2. Platz Rallye Dakar
2. Platz Silk Way Rally

X-raid MINI JCW Rally Team

FAHRZEUG: MINI John Cooper Works Rally

FAHRER: Boris Garafulic, 11.07.1963, Santiago/CHL



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2018: 13. Platz Rallye Dakar
- 2017: 3. Platz Baja Portalegre 500
- 11. Platz Rallye du Maroc
- 2016: 23. Platz Rallye Dakar
- 9. Platz Rallye du Maroc
- 9. Platz Baja Poland
- 2015: 12. Platz Rallye Dakar
- 5. Platz Baja Portalegre 500
- 2014: 11. Platz Rallye Dakar
- 6. Platz Rallye du Maroc

- 2013: 12. Platz Rallye Dakar
- 4. Platz OiLibya Rally of Morocco
- 2012: 11. Platz Rallye Dakar
- 4. Platz OiLibya Rally of Morocco
- 3. Platz Desafío Litoral (Dakar Series)
- 2011: 3. Platz OiLibya Rally of Morocco
- 4. Platz OiLibya Rally of Tunisia

BEIFAHRER: Filipe Palmeiro, 11.07.1977, Portalegre/POR



KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 2013: 2. Platz Baja Portalegre 500
- 8. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
- 2018: 13. Platz Rallye Dakar
- 1. Platz Desafío Inca
- 2017: 9. Platz Rallye du Maroc
- 1. Platz Desafío Ruta 40
- 6. Platz Hungarian Baja
- 2016: 23. Platz Rallye Dakar
- 9. Platz Rallye du Maroc
- 9. Platz Baja Poland
- 2015: 12. Platz Rallye Dakar
- 5. Platz Baja Portalegre 500
- 2014: 9. Platz Rallye Dakar
- 6. Platz Rallye du Maroc
- 5. Platz Italian Baja
- 5. Platz Baja Russia – Northern Forest
- 2013: 2. Platz Baja Portalegre 500
- 8. Platz Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012: 1. Platz Baja Poland
- 25. Platz OiLibya Rally of Morocco
- 2011: 2. Platz Rally dos Sertões
- 2010: 10. Platz Rallye Dakar
- 2009: 17. Platz Rallye Dakar
- 2. Platz FIA Cross Country Rally World Cup
- 1. Platz Rally Tunisia
- 2. Platz Rally Transiberico
- 2008: 7. Platz Baja Aragon



04/ INFORMATIONEN.

Dakar 2019 Zahlen & Fakten

534

Gesamtzahl aller teilnehmenden Fahrer, Beifahrer und Motorradfahrer

334

Fahrzeuge, die bei der Dakar 2019 an den Start gehen

167

Motorräder und Quads

126

Autos, inklusive der SxS Kategorie

61

Nationalitäten unter den teilnehmenden Teams

41

Renntrucks

17

Teilnehmende Frauen, darunter zwei komplett Frauen-Teams

16

Alter des jüngsten Teilnehmers (Renntruck-Ingenieur) in der Geschichte der Dakar

EKUADOR

KOLUMBIEN



PERÚ

BRASILIEN

BOLIVIEN

LIMA

START: 7/01
ZIEL: 17/01



PISCO

STAGE 1: 7/01
STAGE 2: 8/01
STAGE 8: 15/01
STAGE 9: 16/01
STAGE 10: 17/01

SAN JUAN DE MARCONA

STAGE 3: 9/01
STAGE 6: 13/01
STAGE 7: 14/01

AREQUIPA

STAGE 4: 10/01
RUHETAG: 12/01

MOQUEGUA

STAGE 5: 11/01

TACNA

STAGE 5: 11/01



CHILE

JOHN COOPER
WORKS

MINI

BIWAK: Ein Das Camp am Ende jeder Etappe, in dem alle Teams und Teilnehmer ihre Serviceplätze aufbauen. Neben dem Medical Center und dem Media Center gibt es im Biwak auch ein großes Catering-Zelt, in dem sich alle Mitglieder der Dakar-Teams treffen. Eines der Biwaks ist Teil einer Marathon-Etappe. Dabei ist kein Service von außerhalb erlaubt, es ist lediglich möglich, dass sich noch im Rennen befindliche Teilnehmer gegenseitig helfen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RUHETAG: An diesem Tag, etwa zur Hälfte der Rallye, wird keine Etappe ausgetragen und Teilnehmer und Fahrzeuge bleiben im Biwak. Die Teams nutzen diesen Tag, um an ihren Fahrzeugen intensive Wartungsarbeiten durchzuführen.

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

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



SERVICE ROUTE: Auf dieser von der Rennleitung festgelegten Route fahren alle Servicefahrzeuge von Biwak zu Biwak. Auch Pressefahrzeuge können diese Route nutzen. Teilnehmer dürfen nicht über die Service Route fahren.

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

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

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

WEGPUNKT (WPT)/GPS-PUNKT: Ein Wegpunkt ist ein durch die Organisatoren mit Längen- und Breitengrad festgelegter geographischer Punkt. Es gibt fünf verschiedene Arten von Wegpunkten: WPV – ein sichtbarer (visible) Wegpunkt, WPM – ein versteckter (hidden) Wegpunkt (das GPS führt die Teilnehmer in einen Radius von 800 Metern um diesen Punkt, bei 200 Metern Abstand gilt er als passiert), WPE – ein dunkler (eclipse) Wegpunkt (beim Start zu ausgesuchten Sektionen werden WPE verwendet; ein WPE gilt bei einer Durchfahrt im Radius von maximal 200 Metern als passiert; liegt der WPE in einer DZ- oder FZ-Tempolimit-Zone beträgt der Radius maximal 90 Meter), WPS – ein Sicherheits-(Safety)-Wegpunkt (das GPS führt die Teilnehmer direkt in einen Radius von 800 Metern zu diesem Wegpunkt; die Fahrzeuge müssen ihn in maximal 90 Metern Abstand passieren), WPC- Kontroll-(Control)-Wegpunkt. Jeder Wegpunkt, der im Road Book aufgeführt ist, muss zwingend passiert werden.

WERTUNGSPRÜFUNG: Die Teilnehmer fahren diesen Teil einer Etappe gegen die Uhr. Die von Start bis ins Ziel der Wertungsprüfung benötigte Zeit wird für die Berechnung der Gesamtposition des Teilnehmers herangezogen.

X-RAID: Privat geführtes Motorsport-Team aus Trebur in Deutschland. Gewinner der Rallye Dakar 2012, 2013, 2014 und 2015 jeweils mit dem MINI ALL4 Racing. Neben der Dakar auch im FIA Cross Country World Cup am Start. Zehnmaliger World-Cup-Sieger. Teamchef ist Sven Quandt.

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





05/ MEDIENKONTAKT.

Head of BMW Group Design,
Innovations & Motorsports
Communications
Benjamin Titz
Telefon: +49 (0)179 – 743 8088
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

MINI Motorsport-Kommunikation
Matthias Schepke
Telefon: +49 (0)151 – 601 90450
E-Mail: matthias.schepke@bmw.de

Medien-Website.
www.press.bmwgroup.com/deutschland

MINI Motorsport im Netz.
Facebook: www.facebook.com/bmwgroupsports

Historische Bilder – BMW Group Archiv.
www.bmwgroup-classic.com/

