PRESS RELEASE

MEDIATIEDOTE

VEMIC AUTO OY AB
TIEDOTUS JA PR
Pekka Koski
+358 400 210 490
pekka.koski@vemicauto.fi
www.mitsubishi.fi

Mediatiedote 20.12.2007

Julkaisuvapaa

DAKAR 2008

MITSUBISHI NELJÄLLÄ AUTOLLA PITKÄÄN DAKAR-JUHLARALLIIN

Mitsubishi Motors osallistuu neljällä Pajero Evolution -autolla 30. kerran ajettavaan Dakar-ralliin. Juhlavuoden kunniaksi kamppailu menestyksestä Afrikan pääosin tiettömillä taipaleilla käydään reitillä, jota etukäteen luonnehditaan kaikkien aikojen vaativimmaksi. Mitsubishi tavoittelee rallissa 13. voittoaan, joka samalla olisi kahdeksas perättäinen ykköstila japanilaistallin menestystaulussa. Kilpailu alkaa Portugalista 5. tammikuuta ja päättyy Senegaliin 20.1.2008.

Mitsubishi on autovalmistajista osallistunut Dakar-ralliin kaikkein uskollisimmin startaten kilpaan jo 26. peräkkäisen kerran kilpailun 30-vuotisen historian aikana. Kolmattatoista voittoa Team Repsol Mitsubishi Ralliart tavoittelee samalla miehityksellä kuin viime vuonna. Joukkueen etukäteen vahvin nimi on Dakarin kaikkien aikojen menestyksekkäin kuljettaja, ranskalainen Stéphane Peterhansel. Hän on saavuttanut yhteensä yhdeksän yleiskilpailun voittoa kahdella ja neljällä pyörällä, joista kuusi tuli moottoripyöräluokassa ennen siirtymistä autoluokkaan. Dakarin historia tuntee vain yhden kuljettajan Peterhanselin lisäksi, joka on kyennyt yleiskilpailun voittoon sekä moottoripyörän selässä että auton ohjauspyörän takana, vaikka valtaosa autoluokan luotettavimmista kuljettajista onkin ensin hakenut kipeää kokemusta moottoripyörällä. Stéphane Peterhanselin, joka tuntee myös kutsumanimen ”Mister Dakar”, viimeisin autolla saavutettu voitto on vuoden 2007 Dakarista.

Ennen hiekalle siirtymistään alppirinteillä menestystä ja suosiota saavuttunut vuoden 1997 Alppihiihdon Maailman Cupin voittaja ranskalainen Luc ”Lucco” Alphand on tallin ennakkoon toiseksi vahvin kortti. Erämaarallien rinnalla hän on osallistunut useana vuonna mm. Le Mans -ratakilpailuun omalla tiimillään. Ajotaidoista Alphandin menestys tuskin jää kiinni, sen hän osoitti jo vuonna 2006 katkaisemalla ykköstilallaan tiimikaverinsa Peterhanselin voittoputken.

Team Mitsubishin kokenein kuljettaja on japanilainen Hiroshi Masuoka, joka starttaa 21. Dakar-ralliinsa. Hänen paras saavutuksensa on vuoden 2002 yleiskilpailun voitto. Menestyksen ohella hänet tunnetaan esimerkillisenä tiimipelurina ja Japanin tämän hetken suosituimpana rallikuljettajana.

Neljäntenä lenkkinä pitkään kilpaan lähtee joukkueen ”kuopus”, espanjalainen Joan ”Nani” Roma, joka toistaiseksi ei ole päässyt suihkuttamaan voittojuomaa autoluokassa. Moottoripyörällä Nani saavutti voiton vuonna 2004, kymmenen vuotta sen jälkeen kun hänet oli palkittu enduron Euroopan mestarina. Autonajotaitoa hän on kehittänyt osallistumalla kolmen vuoden ajan Espanjan rallimestaruussarjaan.

Pitkä ja rankka reitti

Juhlavuoden kunniaksi Dakar ajetaan yli 9000 kilometrin reitillä, joka sisältää 5736 erikoiskoekilometriä 15 ajopäivän aikana. Kilpailu alkaa Portugalin pääkaupungista Lissabonista johdattaen karavaanin ensin Euroopan puolella Espanjan Malagaan. Kilpailijat ja huoltoautot miehistöineen siirtyvät Afrikkaan yön yli laivalla aloittaen todellisen Dakarin aluksen saapuessa aamun valjetessa Marokkoon, jossa kilpailu on kiertänyt dyynejä historiansa aikana 12 kertaa aiemmin. Marokosta taival jatkuu 20. kerran Mauretaniaan, jossa nähdään kilpailun ratkaisut. Viime vuonna nähty visiitti Malissa on jätetty pois maan epävarman turvalllisuustilanteen vuoksi. Päätöspäivä ajetaan Senegalissa, tämän kertaisen kilpailun ollessa 27. visiitti valtion maaperällä.

Viime vuosiin verrattuna ajopäivät sisältävät enemmän erikoiskoekilometrejä, pisimmän päivän aikana kelloa vastaan ajetaan yli 600 kilometrin verran. Päiviä, jolloin erikoiskokeella on mittaa enemmän kuin viikonvaihteen kestävillä MM-ralleilla on reitillä 11 kappaletta. Pisin päivä sisältää siirtymätaipaleineen yhteensä 834 uuvuttavaa kilometriä.

Elektronisen GPS-paikannusjärjestelmän käyttö on varsin rajattua eli sen toiminta on lähinnä kompassin tasoista. Suurimman osan matkasta GPS näyttää vain ilmansuunnan ja auton nopeuden. Reitin löytyminen perinteisin suunnistuskeinoin on avain menestykseen. Laite antaa tarkkoja ajo-ohjeita vain 3 kilometrin säteellä reitti- ja tankkauspisteistä sekä nopeusrajoitusten piirissä olevien kylien läpi ajettaessa. Reittipisteitä on käytössä kolmea eri tyyppiä; miehitettyjä näkyviä ja piilotettuja sekä GPS-paikantimen seurantaan nojaavia. Kaikki reittipisteet on löydettävä sillä käymättömät kohteet aiheuttavat aikasanktioita ja pahimmillaan kilpailusta sulkemisen.

Varajärjestelmänä kilpailija voi hädän tullen aktivoida GPS-näytön täydelliseen suunnistustilaan käyttämällä ”release code” -tunnusta. Tunnuskoodin käyttö rekisteröityy järjestäjien tietokoneelle aiheuttaen ensimmäisillä kerroilla aikasakon ja neljännellä kerralla kilpailusta sulkemisen.

Uudet tekniset säännöt

Ranskalaiset järjestäjät ovat muuttaneet teknisiä sääntöjä kahdella merkittävällä tavalla vuoden 2008 Dakariin. Moottorin saama ilmamäärää on vapaastihengittävissä bensiinimoottoreissa rajattu pienemmäksi, joka pudottaa tehoa. Kaikkia autoja koskee vaihteiden lukumäärän rajaaminen enimmillään viiteen aikaisemman kuuden sijasta. Muutosten katsotaan hidastavan vähemmän turboahdetuilla dieselmoottoreilla eteneviä autoja. Autonvalmistajista eurooppalaiset VW ja BMW ovat varustaneet autonsa turbodieselmoottoreilla ja japanilainen Mitsubishi vapaasti hengittävällä V6-bensiinimoottorilla.

Kaikki halukkaat eivät mahtuneet kilpailuun

Menestystä tai yksinkertaisesti vain itsensä voittamista lähtee tänä vuonna tavoittelemaan yhteensä 570 mönkijää tai moottoripyörää (yhteensä 265), autoa (205) ja kuorma-autoa (100) tehden listasta rallin historian toiseksi pisimmän. Halukkaita olisi ollut enemmän, mutta monipuolisen muun huollon takaamiseksi Afrikan teittömien taipaleiden taakse kilpailijamäärä rajattiin 570:een. Kilpailijoiden rinnalla ruoasta- ja muusta palvelusta nauttivat heidän huoltoautojensa miehistöt.
Tänäkin vuonna sekä tehdastiimeillä että suoranaisesti tehtaan tukemilla tiimeillä on kuljettajinaan mielenkiintoisia nimiä. Volkswagen ajattaa tehdasjoukkuessa ja satelliittitiimeissä kokeneita nimiä kärkikuljettajanaan Carlos Sainz. Hänen rinnallaan menestystä janoavat Etelä-Afrikan varsin villinä kuljettajana tunnettu Giniel De Villers, USA:n Mark Miller ja Portugalin kokenut Carlos Sousa. BMW:n riveissä kultaa ja kunniaa hakevat viime vuonna hyviä päiväaikoja, mutta sijoituksensa siirtymillä ajetuilla ylinopeuksilla rasittanut Qatarin Nasser Al-Attiyah, kokenut ranskalainen erämaakettu Bruno Saby ja ranskalainen Guerlain Chicherit. Viime vuonna BMW:llä ajanut ja ainoana naiskuljettajana Dakarin valloittanut Jutta Kleinschmidt ei tänä vuonna starttaa ralliin. Muita mielenkiintoisia nimiä Dakarin pitkältä osanottajalistalta löytyy vaikuttava määrä. Heitä ovat mm. Mitsubishilla vuonna 1997 rallin ensimmäisenä japanilaisena voittanut Kenjiro Shinozuka, entiset DTM-kuljettajat Ellen Lohr ja Vanina Ickx, Le Mans -kuljettaja Tim Coronel ja nykypäivän kova ratanimi Yvan Mûller sekä entinen F-1 pilotti Ukyo Katayama. Euroopan rallipoluilta tuttuja nimiä ovat mm. Krzysztof Holowczyc, Dieter Depping ja Matthias Kahle.

Pajeron kehityskonsepti: lisää voimaa ja helpompi ajettavuus

Mitsubishi on viime vuoden voittaja-autoaan, Mitsubishi Pajero Evolutionia MPR13:sta, edelleen kehittäessään keskittynyt hiomaan ajo-ominaisuuksia etenkin röykkyisillä osuuksilla.
Neljälitrainen vapaasti hengittävä MIVEC-bensiinimoottori tuottaa parhaimmillaan tehoa 255 hevosvoimaa ja puskee läpi hiekan 412 Nm vääntömomentin turvin. Painojakaumaa on säädetty edelleen ja luotettavuutta kohennettu kasvattamalla kytkimen halkaisijaa. Kytkin on erittäin kovilla kun kiinnijäänyttä autoa pyritään heiluttamaan irti pehmeän hiekan tiukasta syleilystä.

Lisätietoja ja tuloksia:

http://www.dakar.com

http://www.mitsubishi-motors.com/motorsports/e/08dakar/

http://www.eurosport.com/rallyraid/