



PRESS RELEASE

MEDIATIEDOTE

**VEMIC AUTO OY AB
TIEDOTUS JA PR**

Pekka Koski
+358 400 210 490
pekka.koski@vemicauto.fi
www.mitsubishi.fi

Mediatiedote 28.12. 2006

Julkaisuvapaa

DAKAR 2007

MITSUBISHI PUOLUSTAA VOITTOJAAN EDELLEEN KEHITETYLLÄ PAJEROLLA

Mitsubishi on valloittanut maailman rankimman rallin, kahden viikon kestokoitoksen Dakariin 11 kertaa, joista kuusi viimeisintä peräkkäin. Uuteen kamppailuun arvaamattoman erämaan herruudesta japanilaistalli lähtee edelleen kehitetyin eväin tietoisena kiristyneen kilpailun mukanaan tuomista haasteista.

Team Repsol Mitsubishi tavoittelee seitsemättä perättäistä ja yhteensä 12. ykköstilaa kuljettajinaan samat neljä taitajaa, jotka ovat tuoneet merkille menestystä aikaisempina vuosina. Etukäteen vahvimmat nimet ovat viime vuoden voittaja ranskalainen, entinen alppihiihdon ykkösnimi, Luc "Lucco" Alphand ja moninkertainen moottoripyöräluokan ja kaksinkertainen yleiskilpailun ykkönen Stephane Peterhansel. Etukäteen vahvimman kaksikon rinnalla menestystä janoaa vähintään yhtä kiihkeästi japanilainen Hiroshi Masuoka, joka on onnistunut valloittamaan Afrikan tiettömät taipaleet kahdesti aikaisemmin, mutta jäänyt viime vuosina Alphandin ja Peterhanselin varjoon. Tiimin neljäs kuljettaja on vasta autoissa kannuksiaan hakeva, aikaisemmin Peterhanselin tapaan moottoripyörällä ykköspystejä pokannut, Espanjan Joan "Nani" Roma.

Perinteinen suunnistus arvossaan

Elektronisen GPS- paikannusjärjestelmän käyttöä on edelleen rajattu ja tänä vuonna sen toiminta on lähinnä kompassin tasoista eli reitin löytäminen perinteisin suunnistuksellisin keinoin on avain menestykseen. GPS ei neuvo kääntymispisteitä teiden risteyksissä tai anna edes ilmansuuntaa minne matkan tulisi jatkua. Dakar-rallin järjestäjien toimittama laite antaa tarkkoja ajo-ohjeita vain 3 kilometrin säteellä reitti- ja tankkauspisteistä sekä nopeusrajoitusten piirissä olevien kylien läpi ajettaessa. Tällöinkin edellytyksenä on, että kilpailija lähestyy reittipistettä oikeasta suunnasta.

VEMIC AUTO OY AB
MITSUBISHI HENKILÖ- JA MAASTOHENKILÖ- JA PICK-UP- AUTOJEN MAAHANTUONTI
VEMIC AUTO OY AB ON OSA VEHO GROUP-YHTIÖRYHMÄÄ
www.mitsubishi.fi
www.veho.fi

Varajärjestelmänä kilpailija voi hädän tullen aktivoida GPS- näytön täydelliseen suunnistustoimintaa käyttämällä "release code" -tunnusta. Tunnuskoodin käyttö rekisteröityy järjestäjien tietokoneelle ja aiheuttaa aikasakon tai pahimmillaan jopa kilpailusta sulkemisen.

Vuoden 2007 Dakar-ralli ylittää uuteen osanottajaennätykseen: yhteensä 525 mönkijää, moottoripyörää (yhteensä 250), autoa (187) ja kuorma-autoa (87) tekee listasta varsin pitkän.

Kilpailu kovenee

Kahden viikon raju, yhteensä vähintään 7915 kilometrin, kamppailu erämaan herruudesta on tällä kertaa kahdella tavalla tiukempi kuin aikaisempina vuosina. Maasturisegmentin kasvu Euroopassa ja USA:ssa on innoittanut mm. Volkswagenin ja BMW:n panostamaan lisää heidän tavoitellessa ensimmäistä voittoa nykymuotoisessa Dakarissa ja toiseksi erikoiskokeiden suhteellinen osuus reitistä on aikaisempaa suurempi.

- Tuleva Dakar tulee olemaan tähän mennessä kovin haasteemme. Kilpailijamme ovat työskennelleet kovasti saavuttaakseen etumatkamme, joten emme saa aliarvioida heidän vastustaan. Olemme vastanneet haasteeseen edelleen kehittämällä Mitsubishi Pajeron moottoria, painojakaumaa ja ajo-ominaisuuksia, kiteyttää tulevan rallin haasteet Mitsubishiin kilpailutoiminnasta vastaava Isao Torii.

Tänä vuonna myös muilla tehdas- tai suoranaisesti tehtaan tukemilla tiimeillä on kuljettajinaan mielenkiintoisia nimiä. Volkswagen heittää aavikon kuumuuteen kaksi rallin maailmanmestaria: Ari Vatasen ja Carlos Sainzin. BMW:n riveissä kultaa ja kunniaa hakevat ainoana naiskuljettaja Dakarin valloittanut Jutta Kleinschmidt ja viime vuonna paikoitellen hyviä päiväaikoja esittäneet Nasser Al Attiyah ja Luis Montere. Hummerin ohjauspyörän takana menestystä janoaa Nascar- ratatähti Robby Gordon, joka johti kaksi vuotta sitten kisaa ensimmäisen päivän jälkeen.

Muita mielenkiintoisia nimiä Dakarin pitkällä osanottajalistalta löytyy vaikuttava lista. Heitä ovat mm. Mitsubishiilla vuonna 1997 rallin ensimmäisenä japanilaisena voittanut Kenjiro Shinozuka, joka nyt nähdään yksityistiimin Nissan ratissa, entinen DTM-tähti Ellen Lohr, rallin MM-sarjasta tutut Miki Biasion, Freddy Loix, Krzysztof Holowczyc, Jean-Joseph Simon ja Bruno Saby. Paremmin formulapiireistä tuttu Ukyo Katayama osallistuu jälleen Dakariin, samoin kuin vakioautojen WTCC-ratasarjassa menestynyt Yvan Müller ja Le Mans-kuljettaja Paul Belmondo. Suomalaisista mukaan henkilöautopuolen kilpaan viime hetkellä päätti lähteä myös viime vuonna kuorma-autoa ajanut Markku Alen, jonka ajokkina tällä kertaa on italiaistallin ylläpitämä Isuzu Pick-Up. Alenin edustama talli saa merkittävää tukea rengasvalmistaja Pirelliltä. Alenin tallikaverina on kokenut Dakar-kävijä Edi Orioli.

Pajeron kehityskonsepti: lisää voimaa ja helpompi ajettavuus

Mitsubishi on viime vuoden voittaja-autoaan, Mitsubishi Pajero Evolutionia, edelleen kehittäessään keskittynyt saamaan moottorista lisää voimaa ja laventamaan käyttöaluetta sekä kohentamaan painojakaumaa, jonka kautta ajo-ominaisuudet ovat suurissa nopeuksissa aikaisempaa paremmat. Neljälitrainen vapaasti hengittävä MIVEC-bensiinimoottori on saanut kesän aikana lisätehoa ja vääntömomenttia. Painojakaumaa on säädetty siirtämällä polttoainesäiliö eräänlaisen kaksoispohjan väliin korin lattian alle.

– Aamulla erikoiskokeelle lähdetessä autoissa on noin 500 litraa eli reilusti yli 400 kiloa polttoainekuormaa. Polttoainesäiliön uudelleen sijoittamisella olemme päässeet tilanteeseen, jossa kun noin puolet polttoaineesta on käytetty, painojakauma on ihanteelliset 50/50. Tämän lisäksi kuljettajille on käytettävissään hydraulinen kallistuksenvakainten säätö, jolla vaikutetaan suoraan auton kaarrekäytökseen polttoainekuorman mukaan, kiteyttää muutokset Mitsubishin aavikkorallitallin tekninen johtaja Thierry Viardot.

Kuusitoista päivää – viisi maata

Dakar-ralli starttaa tällä kertaa käyntiin Portugalista 6. tammikuuta ja päättyy runsaat kaksi viikkoa myöhemmin Senegalin pääkaupunkiin Dakariin. Aikaisemmista vuosista poiketen kaikenlainen ”Mikki Hiiri”-ajelu on unohdettu ja heti ensimmäisenä päivänä osanottajat ajavat saman verran erikoiskoekilometrejä kuin normaalissa rallin MM-sarjan osakilpailussa ajetaan yhden päivän aikana. Toinen ajopäivä vie osanottajat Portugalin metsäpoluilta vuoristoon ja samalla Espanjan puolelle, jossa ajetaan vuoristossa kulkeva vauhdikas erikoiskoe. Osaa reitistä on verrattu USA:n kuuluisaan Pikes Peak-mäkikisaan. Erikoiskokeen jälkeisen matkaosuuden päälle on tarjolla seitsemän tunnin laivamatka Malagasta Afrikkaan.

Laivamatkan jälkeen aamulla todellinen Dakar alkaa Marokosta. Reitin neljäs päivä on ensimmäinen jolloin huoltoautoilta on pääsy kielletty ”Bivouac”-leiriin, jossa kilpailijat yöpyvät teltoissaan. Kaikki huoltotoimet miehistön on suoritettava omin käsin mukana olevilla työkaluilla ja varaosilla. Oletettavasti lyhyen yön jälkeen kilpailijoita ja autoja rasitetaan Atlas-vuoriston ylittämällä. Siirtyminen erikoiskokeen päätteeksi Marokosta Mauritaniaan tuo reitille ensimmäiset kymmenien metrien korkuiset, arvaamattomat hiekkadyynit. Seuraavana päivänä Mauritania tarjoaa kädenpuristuksena kilpailijoille kisan pisimmän päiväetäpin: 817 kilometrin taipaleen, josta 394 km erikoiskoetta. Seuraavana päivänä on tarjolla vaikeuksia; viimeinen päiväetäppi ennen ansaittua lepovuorokautta Atarissa on haasteellinen, kun matkaa taivalletaan navigoinnin kannalta reitin vaikeimpiin kuuluvassa maastossa ilman elektronisten suunnistuslaitteiden apua.

Levon jälkeen alkaa kilpailun ratkaiseva pudotuspeli. Ensimmäinen tauon jälkeinen päivä on tekninen: alku on lähes rallitietä, joka johtaa petolliselle hiekka-aavikolle. Täällä kuljettajien on osattava malttaa ja löytää oikea rytmi. Seuraava eli kilpailun yhdeksäs ajopäivä on eräs Dakarin klassikoista: viidensadan

kilometrin erittäin haastava taival Tichitistä Nèmaan lähelle Malin rajaa. Tällä erikoiskokeella suunnistuspisteet ovat harvassa ja kaukana toisistaan.

Viime hetken reittimuutos turvallisuuden vuoksi

Alkuperäisen reitin mukaan jo rankasti supistuneen karavaanin piti ajaa kaksi erikoiskoetta Malissa ja vierailla ensimmäistä kertaa sitten vuoden 1999 Timbuktussa. Malin Ulkoministeriö ilmoitti Dakar-rallin järjestäjille joulukuussa, että maan viranomaiset eivät voi taata kilpailijoiden ja huoltohenkilöstön turvallisuutta. Tämän vuoksi reitti koki muutoksen 23.12 ja Malin kahden erikoiskokeen sijaan ralli kiertää kaksi päivää lisää Mauritanian ja Malin välisellä ajoteknisesti haastavalla raja-aavikolla. Kahdestoista ajopäivä on viimeinen jolloin miehistöt pääsevät näkemään dyynien uskomattoman villin kauneuden ja kokemaan niiden petolliset metkut. Hiekka-aavikon jälkeen siirrytään mustaan Afrikkaan ja ralliteiden kaltaisille nopeille teille. Kolmastoista ajopäivä vie matkalaiset Senegaliin, jossa nopeus ja oikeaan osunut kartanluku ovat avain menestykseen. Toiseksi viimeinen ajopäivä tuo jäljellä olevat kilpailijat Dakariin, jossa odottaa monen telttayön jälkeen hotellin sänky ja suihku, jossa vettä ei tarvitse säännöstellä. Viimeinen ajopäivä vie reitin ympäri kuuluisan ruusunpunaisen Lac Rose – suolajärven kautta palkintojenjakoon.

Lisätietoja ja tuloksia:

<http://www.dakar.com/indexus.html>

<http://www.mitsubishi-motors.com/motorsports/e/07dakar/>

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