

DAKAR
PRESS
TEAM

DAKAR RALLY 2017 - PARAGUAY - BOLIVIA - ARGENTINA



DAKAR RALLY 2017

PARAGUAY
BOLIVIA
ARGENTINA

By Dakar Press Team



THE INFERNO



10 WINNER TAKES IT ALL



12 THE BATTLE TITANS



14 THE GUY WHO'S NOT THERE



58 STAGE 3



76 STAGE 4



90 STAGE 5



124 STAGE 7



128 STAGE 8



144 STAGE 9





18 WELCOME TO PARAGUAY



30 STAGE 1



44 STAGE 2



102 AMAZING ANDES



104 STAGE 6



112 RESTDAY



150 STAGE 10



170 STAGE 11



190 STAGE 12



200 PODIUM

🇫🇷 The French bosses were looking for something deeper to define the spirit of “Le Dakar” and came up with ‘l’Odyssée’, an adventure that took place 800 years before Christ, written by the Greek poet Homerus. They wanted to represent the symbolism and quest of the Dakar with this name.

Whatever the Dakar Rally might do to our drivers, we chose ‘Inferno’ as the theme for the twelfth edition of our yearbook. Dante’s ‘Divine Comedy’ might have sprung to mind, in which he describes an imaginary journey through the three realms of the afterlife:

Inferno (Hell), the struggle, Purgatorio (Purgatory) and finding the ‘Paradiso’ (Paradise), the finish, heaven.

We lean towards “Inferno”. The raw reality of a race. Hard, fast, without mercy, rough, destructive, winners and losers, nothing half-hearted.

But there is also a lot of fun. For the fans along the track, for those who participated, in the victory over the uncontrollable elements, in the unique adventure that allows no weakness, where only surpassing yourself and showing courage are the right ingredients for success.

🇳🇱 De Franse bazen zochten een diepere betekenis voor “Le Dakar” en kozen als slogan ‘l’Odyssée’, naar een avontuur 800 jaar vC, geschreven door de Griekse dichter Homerus. Ze wilden de symboliek en de zoektocht daarmee omschrijven.

Wat de Dakar Rally ook moge doen met de rijders, wij kozen ‘Inferno’ als thema voor dit Jaarboek (12e editie). Je zou dan aan Dante’s ‘La Divina Commedia’, de goddelijke komedie, kunnen denken, waarin hij een imaginaire reis door de drie rijken van het hiernamaals beschrijft: over Inferno (Hel), het zwoegen, Purgatorio (Louteringsberg of Vagevuur) en het vinden van het

‘Paradiso’ (Paradijs), de aankomst, de hemel. Wij gaan dus voor “Inferno”. De onomwonden realiteit van een wedstrijd. Knalhard, snel, zonder mededogen, ruig, verwoestend, winnaars en verliezers, niets halfslachtigs.

Maar vooral ook voor heel veel plezier. Bij de fans langs de piste, bij degenen die vechten in de overwinning op de onbeheersbare elementen, in het unieke avontuur dat geen enkele zwakte toestaat, waar alleen jezelf overtreffen en moed tonen de juiste ingrediënten voor succes vormen.



My name is Léon Jansen. This year, I once again have the privilege to be chef d'équipe of the Dakar Press Team on this unique journey and lead our team safely to the end goal in the toughest Dakar. For me, it is the fourteenth time to participate in this rally.

We were once again closely following the Dakar with a group of reporters and photographers in our specially prepared press cars, and once again we put forth every effort to capture this extreme sport. The story behind the adventures, dramas, perseverance and especially the lessons to be learned from so much human courage!

We spent days on the sweltering slopes of South America; driving through sand dunes and mountains without interruption, in the extreme cold of the Andes, 3 o'clock in the night, three days without sleep, driving along ravines and rocks in the dead of night, looking for the right place to capture our champions.

Discover why Inferno is the correct title for this 2017 Odyssey in this yearbook. Why we teamed up again to make this book with such passion! Simple, direct, devastatingly beautiful, breathtakingly exciting. A true Inferno for the participants!

Mijn naam is Léon Jansen. Ik heb ook dit jaar weer het voorrecht om chef d'équipe van het Dakar Press Team op deze unieke reis te zijn en ons team bij de zwaarste Dakar veilig naar het einddoel te leiden. Dit is voor mij de veertiende keer dat ik aan deze rally deelneem.

Ook dit jaar zijn we weer met een groep van reporters en fotografen die de Dakar van dichtbij volgen, in onze speciaal daarvoor geprepareerde persauto's. Ook dit jaar zetten we weer alles op alles om deze extreme sport vast te kunnen leggen. Het verhaal achter de avonturen, de drama's, het doorzettingsvermogen en vooral de lessen van zoveel menselijke moed!

We hebben dagen op de bloedhete pistes van Zuid-Amerika doorgebracht; ononderbroken door duinen en bergen gescheurd, in de extreme kou van de Andes, 3 uur s' nachts, 3 dagen al zonder slaap, langs ravijnen en rotsen in de diepe nacht, op zoek naar de juiste plek om onze kampioenen vast te leggen.

Vind in dit Jaarboek uit waarom Inferno de juiste titel voor deze Odyssee 2017 is. Waarom wij met zoveel passie weer dit boek samenstelden! Simpel, direct, verwoestend mooi, adembenemend spannend. Een waar Inferno voor de deelnemers!

LÉON JANSEN



ANDRÉ THEWESSEN

COEN SCHLÜTER





END OF RUSSIAN-DUTCH TRUCKWAR?

🇬🇧 The winners in the truck category of the last Dakar Rallies have been a combination of the golden trio Andrey Karginov, Eduard Nikolaev and Ayrat Mardeev, the proud successors of the legendary Vladimir Chagin, 'The Tsar of Dakar'. All have been raised and trained by KAMAZ, prepped with an iron hand for the ultimate battle.

However, the Dutch have never surrendered without a fight; they also claim to be specialists in the truck segment. No less than 34 teams represent the Netherlands in Le Dakar 2017 - 19 of which are driving trucks. There is one new Dutch truck team run by William de Groot, called Team De Groot Fresh Group. The Dutch are focused on victory, especially Gerard de Rooy. He also added Aleš Loprais to his team.

The battle is fierce. Trying to race past them on the narrow paths of the world's toughest rally is no enviable task. Towering above the dust clouds, everything and everyone must give way for the trucks. They tolerate no one in front of them and easily push aside motorcycles and laggards with their high speed and power.

On one side of the rally field are the 'KAMAZes', trucks delivered directly from the factory in Tatarstan. They exude an atmosphere reminiscent of a combination of Roger Federer,

Tiger Woods, Mike Tyson and the Russian 'Spetsnaz' fighters. Ready to do battle, with an unshakeable confidence in their own abilities, an extremely professional and driven attitude, a certain arrogance, a lot of guts and a great deal of insight and tactical knowledge. Not invincible, but almost! They won 12 of 15 times this century. This makes KAMAZ one of the most successful truck manufacturers in the Dakar Rally.

But opponents never despaired. Gerard de Rooy and Hans Stacey have proven that "impossible" is not in their dictionary! Peter Versluis and Martin van den Brink (who just added the Rally of Morocco to his race legacy) are just as eager to make it to the podium. The Dutch truck drivers are characterised by their perseverance. They quickly adapt to changing circumstances, are tactically strong and good at manoeuvring, and drive excellent quality trucks: Iveco, Veka MAN or Renault. Bring on the Tatarstan kids, the boys from Brabant can take them!

Thirty years after his father Jan de Rooy - who brought the Dakar-mania to the Netherlands - won the rally, son Gerard is aiming for his 3rd victory.

🇷🇺 De winnaar in de truckcategorie in Le Dakar wordt doorgaans gevormd door de combinatie van het gouden trio Andrey Karginov, Eduard Nikolaev en Ayrat Mardeev, de trotse opvolgers van de legendarische Vladimir Chagin, 'The Tsar of Dakar'. Allen opgegroeid in de stallen van KAMAZ en met ijzeren hand klaargestoomd voor het ultieme gevecht.

Toch geven de Nederlanders zich nooit gewonnen; ook zij claimen de specialisten in het trucksegment te zijn. Niet minder dan 34 teams vertegenwoordigen Nederland in Le Dakar 2017 - 19 daarvan rijden met trucks. Er is één nieuw Nederlands truckteam: dat van William de Groot, Team De Groot Freshgroup. De Nederlanders zijn zeer gebrand op overwinningen, Gerard de Rooy niet in het minst, hij bracht ook Aleš Loprais in zijn team.

De strijd tussen de kemphanen is bikkelhard. Je moet ze voorbij zien stormen op de smalle paden van de zwaarste rally ter wereld. Hoog uittorend boven de stofwolken, moet alles voor ze wijken. KAMAZ duldt niemand voor zich en drukken motoren en achterblijvers met hoge snelheden en gigapower zo aan de kant.

Aan de ene kant van het rallyveld dus de 'KAMAZ-en', vrachtwagens die direct vanuit de fabriek in Tatarstan geleverd zijn. Waar een sfeer heerst

die doet denken aan een mengeling van Roger Federer, Tiger Woods en Mike Tyson samengebracht met de Russische 'Spetsnaz'-vechters. Klaar om te knokken, een muurvast vertrouwen in het eigen kunnen. Uiterst professioneel en gedreven, een zekere arrogantie, veel lef, inzicht en gevoel voor tactiek. Niet onoverwinbaar, wel bijna! Deze eeuw won KAMAZ 12 van de 15 keer. Daarmee is het één van de meest succesvolle truckfabrikanten ooit in de Dakar-rally.

Aan de andere kant, het heeft de tegenstanders nooit in totale wanhoop gebracht. Gerard de Rooy en Hans Stacey bewezen dat 'het onmogelijke' niet in hun woordenboek voorkomt! Ook Peter Versluis en Martin van den Brink (die net de Rally van Marokko op zijn erelijst bracht) staan te popelen om een podiumplek te behalen. Doorzettingsvermogen is een bijzondere eigenschap van de Nederlandse truckrijders. Ze passen zich vrij snel aan, aan veranderende omstandigheden. Ze weten vaak tactisch goed te manoeuvreren en de vrachtwagens die ze rijden zijn van topkwaliteit. Of het nu Iveco, Veka MAN of Renault is. Laat de kids van Tatarstan maar komen, de boys uit Brabant kunnen er ook wat van! Dertig jaar nadat vader Jan de Rooy - de grondlegger van de Dakar-gekte in Nederland - de rally wist te winnen, jaagt zoon Gerard dit jaar op zijn 3e overwinning in de woestijnrally.

BATTLEGROUND OF THE CURRENT TITANS.



GOOD VIBES BETWEEN DE ROOY AND CHAGIN

Will this year be another edition of De Rooy versus the Russians, or can he expect some stiff competition from his own country as well?

With his now familiar Iveco Powerstar Torpedo, Gerard wants to get safely through the first week, then strike in the second week. The second torpedo will be driven by the Argentine Federico Villagra, a fast former WRC driver who managed to take the 3rd place last year, in his first Dakar driving a truck.

However, the Russian have prepared themselves. There is only one goal: to defeat reigning champion Gerard de Rooy. This year they tested their new truck in the Silk Way Rally, driving 10,000 kilometres from Moscow to Beijing via Kazakhstan. This KAMAZ Master is based on the KAMAZ-4326 chassis, and has a long cabin and a prominent bonnet. With this design they will try to stay ahead of the competition in the truck standings, for the Dakar Rally is more and more about speed. There are not that many cross-country areas anymore and KAMAZ has to adapt. "For a fast and technical rally as this, you need a vehicle with a different configuration", according to Eduard Nikolaev.

After 12 stages, the battle of Le Dakar 2017 is over: Eduard Nikolaev is first, Dmitry Sotnikov 2nd (+18'58") and third place goes to Gerard de Rooy (+41'19"). Will we get the chance to see them fight each other next year? It will not be for lack of fighting spirit of the men themselves. And yet, the question is whether we can expect the same showdown next year.

KAMAZ made a press statement saying they will withdraw after the 2017 edition. The threats come from KAMAZ CEO Sergey Kogogin, who does not agree with the decisions of Dakar-organisator A.S.O. KAMAZ is not going to dismantle its rally team, but because of the rules of A.S.O., the Russian brand might not show up at the start of the Dakar rally in 2018 and 2019.

KAMAZ has long had problems with the homologation of its own Torpedo rally truck. "The main problem for us is that the organisers continue to take decisions that go against our interests. By 2018 we should have at least two trucks at the start with a 13-liter engine. Even with the best will in the world, it is impossible for us to achieve that. It will cost us \$10 million to keep the race team competitive."

It is to be seen whether Le Dakar 2018 will again be the battleground of the current titans.

Wordt het dit jaar opnieuw een wedstrijdje De Rooy versus de Russen, of kan hij ook op stevige concurrentie uit eigen land rekenen?

Met zijn inmiddels vertrouwde Iveco Powerstar Torpedo wil Gerard vooral de eerste week veilig doorkomen om vervolgens in de tweede week toe te slaan. De tweede torpedo wordt bestuurd door de Argentijn Federico Villagra, een snelle voormalige WRC-coureur die vorig jaar zijn allereerste Dakar in een truck meteen afsloot op een knappe 3e plek. De Russian kids hebben zich echter goed voorbereid. Er is maar een doel: regerend kampioen Gerard de Rooy verslaan. Dit jaar testten zij in de Silk Way Rally de nieuwe truck over 10.000 kilometer, van Moskou via Kazachstan naar Peking. Deze KAMAZ Master is gebaseerd op het KAMAZ-4326 chassis, heeft een lange cabine en een prominente motorkap. Met dit design proberen zij de concurrentie in het zwaarbevochten truckklassement voor te blijven. Want de Dakar-rally gaat steeds meer over snelheid. Er zijn namelijk niet zoveel crosscountry gedeelten meer en hierop moet KAMAZ zich aanpassen. "Je hebt voor een snelle en technische rally als deze namelijk een voertuig met een andere configuratie nodig", aldus Eduard Nikolaev.

Na 12 stages is de strijd van Le Dakar 2017 beslecht: Eduard Nikolaev wordt

eerste, Dmitry Sotnikov 2e (+18'58") en de derde plek is voor Gerard de Rooy (+41'19"). Aan de strijdlust van de mannen zelf zal het niet liggen om volgend jaar de krachten opnieuw te meten.

En toch is het de vraag of we volgend jaar eenzelfde spektakel kunnen verwachten. Zo heeft KAMAZ in een persverklaring laten weten dat ze zich na de editie van 2017 zullen terugtrekken. De dreigementen zijn afkomstig van KAMAZ CEO Sergey Kogogin, die het niet eens is met de besluitvorming van Dakar-organisator A.S.O. KAMAZ is niet van plan om zijn rallyteam op te doeken, maar door de regelgeving van de A.S.O. staat het Russische merk in 2018 en in 2019 mogelijk niet aan de start van de Dakar Rally.

KAMAZ heeft al langer problemen met de homologatie van haar eigen Torpedo-rallytruck. "Het belangrijkste probleem voor ons is dat de organisatoren maar besluiten blijven nemen die tegen onze eigen belangen ingaan. In 2018 moeten we minimaal twee trucks met een 13-liter motor aan de start hebben staan. Met de beste wil van de wereld is dat voor ons onmogelijk om voor elkaar te krijgen. Het kost ons 10 miljoen dollar om het raceteam competitief te houden."

Het is dus afwachten of Le Dakar 2018 opnieuw het strijdtoneel wordt van de huidige titanen.

DAKAR RALLY

and

SAFETY



🇬🇧 The safety of the participants comes first. Imagine you are tasked with the organisation of this edition of the Dakar Rally, but also with preventing potential accidents. Should anything happen, medical aid has to be on-site as soon as possible.

What a challenge. And what a dilemma. The participants and the fans expect a challenging rally. A true spectacle attracts high viewing figures. On the other hand, you do not want involve the participants or the public in any accidents. In the past, this occurred occasionally in the Sahara Desert, when participants drove

through a Tuareg village or oasis and ran into enthusiastic spectators.

Where do you start as an organisation? With a technical and administrative inspection of course, checking if everyone has adhered to all safety regulations.

There are rules prior to the rally, but obviously also during. Violation of local speed limits is severely punished with both penalty hours, that can add up quickly and can ruin your position for that day, and hefty fines. GPS data is automatically collected and checked, there is a fully equipped

OCP (Operational Coordination Post) at each stage managing all rally information, from Iritracks to track beacons and all radio communications. Incidentally, this OCP has a mirror PC in Paris, where tracking equipment on all motorbikes and quads has been doubled this year.

If something does go wrong, there are more than seven medical helicopters in the air every day and 32 intervention vehicles line the stages, including 10 medical units. 60 medics are on standby in a field hospital in the bivouac and the helicopters have been designated with special approach

routes to the main hospitals of the host countries. Altogether 22,000 persons are concerned with the safety of the rally, from police to military and security personnel. To keep the 4.5 million enthusiastic South American fans along the trail in check, so-called spectator zones have been created (57 in total). Although it is fair to say that the enthusiastic South Americans are difficult to control.



De veiligheid van de deelnemers gaat voor alles. Stel je voor, dat je deze editie van de Dakar Rally zou moeten organiseren, met als opdracht ongelukken voorkomen. En mocht er toch wat gebeuren, dat de medische hulp zo snel mogelijk ter plaatse is.

Wat een uitdaging. En wat een dilemma. De deelnemers en de fans verwachten een uitputtende rally. Kijkcijfers eisen immers spektakel van topformaat. Aan de andere kant wil je zeker geen ongelukken op je geweten hebben, noch bij de deelnemers, noch bij het publiek. Iets wat vroeger in de Sahara-woestijn nog weleens voorkwam, waarbij

deelnemers te hard door een Toereg-dorp of oase reden en te enthousiaste toeschouwers tegenkwamen.

Waar begin je als organisatie? Natuurlijk bij de technische- en administratieve keuring, waarbij de organisatie controleert of aan alle veiligheidsregels gehoor is gegeven.

Er zijn regels voorafgaand aan de rally, maar uiteraard ook tijdens. Respect voor lokale snelheden wordt bij overtreding zwaar bestraft, zowel in strafuren die behoorlijk snel oplopen en je positie die dag kunnen verpesten, als in fikse geldboetes. Ook gps-data worden automatisch opgevangen

en gecontroleerd, er is een volledig ingericht OCP (Operationele Coördinatie Post) bij elke etappe die alle rally-informatie in goede banen leidt, van Iritracks tot pistebakens en alle radiocommunicatie. Overigens wordt dit OCP gespiegeld met nog een centrum in Parijs, daar waar motoren en rallyvoertuigen dit jaar allemaal een dubbel tracking systeem krijgen.

En gaat er toch wat mis? Meer dan 7 medische helikopters gaan elke dag de lucht in en 32 interventievoertuigen staan langs de etappes, waaronder 10 medische units. 60 medici staan klaar in een veldziekenhuis in het bivak en de helikopters

hebben speciale aanvliegroutes naar de hoofdziekenhuizen van de desbetreffende landen.

Al met al zijn 22.000 personen bezig met de veiligheid van de rally, van politie tot militairen en veiligheidspersoneel. Om de 4,5 miljoen enthousiaste Zuid-Amerikaanse fans langs het parcours in toom te houden zijn op meerdere plekken zogenaamde uitzichtzones gecreëerd (57 in totaal). Alhoewel de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat die enthousiaste Zuid-Amerikanen moeilijk binnen de perken vallen te houden.

WELCOME to PARAGUAY



🇵🇷 Paraguay, starting point of the 39th edition of Le Dakar. The 29th country in the history of the Rally and the 5th on the South American continent.

The country is beautiful but flat. The lowest point is 46 meters above sea level, where the Ríos Paraná and Paraguay meet. The country owes its name to this one river, which is pronounced 'Paragwaj' in the original

Guarani language. Cerro Perú is the highest point in the country, with an altitude of 842 meters, but the trail does not pass this point.

The landscape is characterized mainly by the Chaco Boreal, a savannah-like region comprising more than 70% of the territory, but that only accommodates 4% of the

total population. Hot summers with temperatures up to 50 degrees Celsius make it all the more interesting for Dakar aficionados, right?

Paraguayans are mostly mestizos, descendants of Indians and Spanish immigrants, according to Wikipedia. As a result, Spanish is the official language of Paraguay and the country has a Western culture.

The first Europeans arrived in the early 16th century and, in 1537, founded Asunción. The capital was renowned for its wild nightlife and thriving prostitution. Asuncion became the centre of a Spanish colonial province.



 Paraguay, startpunt van de 39e editie van Le Dakar. Het 29e land in de geschiedenis van De Rally en de 5e op het Zuid-Amerikaanse continent.

Het land is mooi maar vlak. Het laagste punt ligt 46 meter boven zeespiegel, daar waar de Rios Paraná en Paraguay bij elkaar komen. Het land dankt haar naam aan deze ene rivier, wat in de oorspronkelijke Guaraní taal

uitgesproken wordt als 'Paragwaj'. De berg Cerro Peró vormt het hoogste punt van het land, met een hoogte van 842 meter, maar daar leidt de route niet langs.

Het landschap kenmerkt zich voornamelijk door de Chaco Boreal, een savanne-achtig gebied dat meer dan 70% van het territorium omvat, maar waar slechts 4% van de totale

bevolking woont. Hete zomers met soms temperaturen tot 50 graden Celsius. Dat maakt het al interessanter voor Dakar-aficionados, nietwaar?

Paraguayanen zijn voor het grootste deel mestiezen, nazaten van Indianen en Spaanse immigranten, aldus Wikipedia. Hierdoor is Spaans de officiële taal en heeft Paraguay een Westerse cultuur. De eerste Europeanen kwamen in het

begin van de 16e eeuw en stichtten in 1537 Asunción. De hoofdstad werd befaamd door het wilde nachtleven en de florerende prostitutie. Asunción werd het middelpunt van een Spaanse koloniale provincie.

Paraguay als zelfstandige staat is ontstaan op 14 mei 1811 toen het land zich daadwerkelijk bevrijdde van Spanje.



ASUNCION

at the

PODIUM CEREMONY

**ELECTRIC
POP STAR**



Today the capital Asunción (Nuestra Señora Santa María de la Asunción in full) is a modern city with about 525,000 inhabitants. The old colonial buildings and building style were unfortunately largely lost during the war and to the recent bulldozers. Asuncion is a poor city with a large contrast between rich and poor. Many people are underpaid. Because of high unemployment, many agree to work for lower wages. Poverty-driven, the people of Asuncion sometimes attempt to take advantage of the 'rich' foreigners, resulting in the occasional annoyances and dangers. Caution is

advised on the streets of Asuncion, especially at night.

Nevertheless, the Dakar organisation has probably chosen Paraguay as the starting point because it is a pleasant country with a benevolent authority. Welcoming the Dakar means welcoming a media hype with hundreds of millions of spectators. A fantastic promotion for a small country with a beautiful culture. It will give the tourist industry a nice boost!

Heden ten dage is de hoofdstad Asunción (in haar volle naam Nuestra Señora Santa María de La Asunción) een moderne stad met zo'n 525.000 inwoners. Van de oude koloniale gebouwen en stijl is helaas een groot deel verloren gegaan aan oorlog en de recente bulldozers. Asunción is een arme stad met een grote tegenstelling tussen arm en rijk. Veel mensen worden onderbetaald. Door de hoge werkloosheid nemen velen een lager loon dan het minimumloon voor lief. Door armoede gedreven probeert de bevolking soms te profiteren van de 'rijke' buitenlanders en dat brengt zo

nu en dan ergernis en gevaar met zich mee. Voorzichtigheid is raadzaam op de straten van Asuncion, met name 's nachts.

Niettemin heeft de Dakar-organisatie naar alle waarschijnlijkheid Paraguay als startland uitgekozen, omdat het een prettig land is met een welwillende autoriteit. En waar de Dakar komt, ontstaat een mediahype van honderden miljoenen toeschouwers. Een fantastische promotie voor een klein land met een mooie cultuur. Het toerisme krijgt hiermee vast een mooie boost!



DIFFICULT STAGE FOR GINIEL DE VILLIERS



🇬🇧 Stéphane Peterhansel is the fastest in the car category, finishing just before Carlos Sainz and Sebastien Loeb (who has a thing or two to learn about tracking, as well...). Peugeot now covers the first three positions in the standings.

🇳🇱 Stéphane Peterhansel is de snelste bij de auto's, net voor Carlos Sainz en Sébastien Loeb (die ook het spoorzoeken nog niet meester is...). Peugeot staat nu 1, 2 en 3 in het algemeen klassement.



🇬🇧 Drama at Toyota. Erik van Loon has a good start. For a long time, it looks like he is going to come in 10th. And then, about 50 kilometers from the finish, his gas tank is empty. Van Loon is forced to a long standstill and finally drains the fuel filters to be able to drive a few more kilometers. He eventually loses 3 hours. His overall ranking is ruined! The participant

from Eersel can now go and focus on daily classifications. Co-Toyota drivers Nani Roma and Giniel de Villiers must also acknowledge their superior in this stage. Nasser Al-Attiyah drives fast, gets lost and crashes ... Not a day to remember.

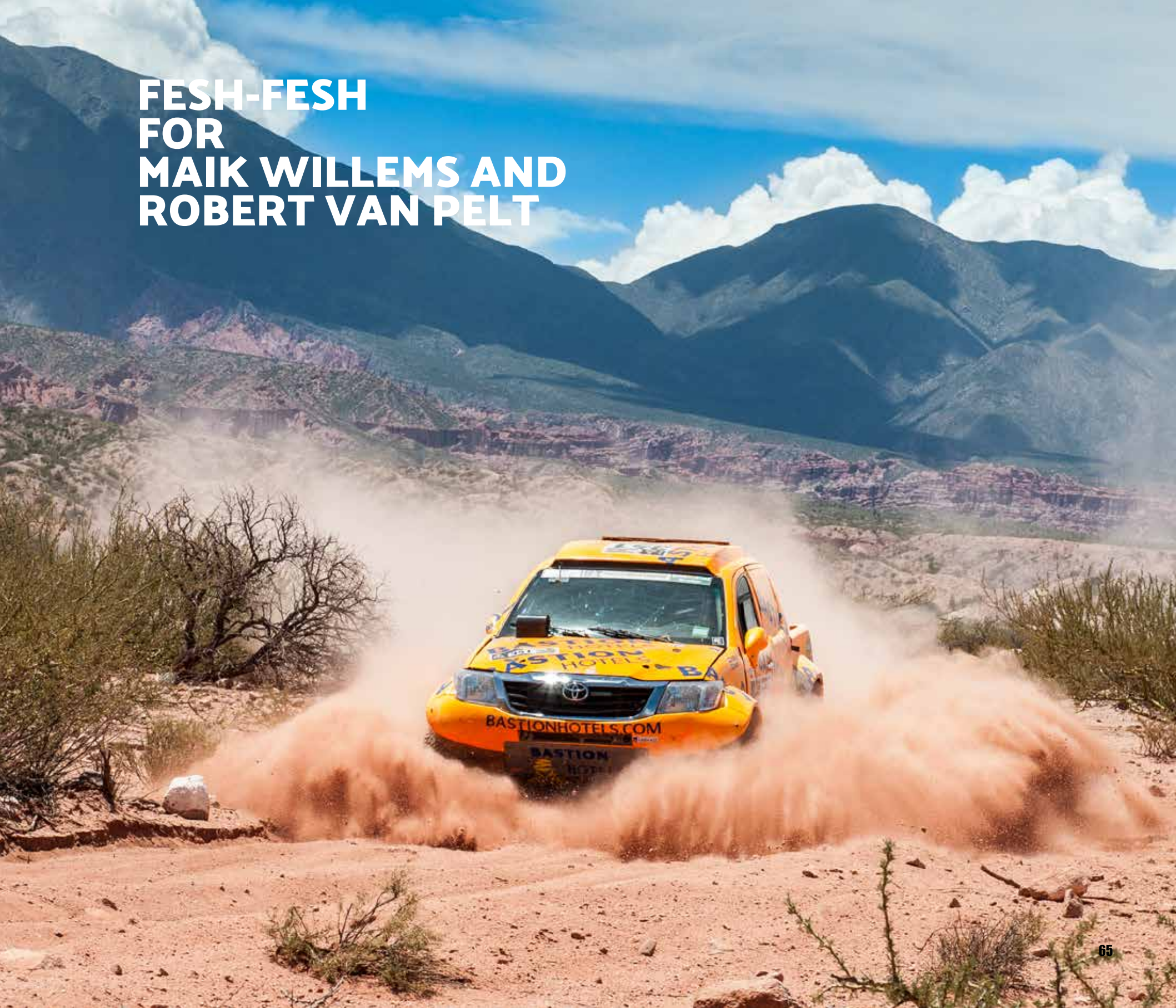
🇳🇱 Drama bij Toyota. Erik van Loon gaat goed van start. Hij rijdt lang rond plek 10. En dan, zo'n 50 kilometer voor de finish, staat hij met een lege benzinetank. Van Loon blijft noodgedwongen lang stilstaan en laat tenslotte de brandstoffilters leeglopen om nog een paar kilometer door te kunnen rijden. Hij verliest uiteindelijk 3 uur. Zijn algemeen

klassement is naar de haaien! De coureur uit Eersel kan zich vanaf nu enkel op dagklasseringen gaan richten. Ook mede-Toyotarijders Nani Roma en Giniel de Villiers moeten hun meerdere erkennen in de deze etappe. Nasser Al-Attiyah rijdt snel, verdwaalt en crasht... Geen dag voor in de boeken.

VAN LOON STRUGGLING WITH FUEL ISSUES



FESH-FESH FOR MAIK WILLEMS AND ROBERT VAN PELT



SAN SALVADOR DE JUJUY to **TUPIZA**



STAGE 4: Special stage 364 km – Stage length 780 km

**DESPITE
TECHNICAL
CHALLENGES
TOWARDS
FINISH**



🇬🇧 The time differences were huge yesterday in stage three of the Dakar Rally. It was a battlefield. Today we are going into the high dunes, which is a first for many participants. The engines of the vehicles will lose power, because at high altitude there is a lack of oxygen, and oxygen is essential for a combustion engine. Only the electric engine of the Acciona ECO Powered of Ariel Jaton and German Rolon will not suffer any disadvantages of this physical phenomenon!

At an altitude of 3,500 meters – at which we will stay in the next 5 days – the direction changes frequently, especially in the second part of the course. Getting through the high dunes will ask much of both the drivers and navigators with respect to technique.

🇳🇱 Grote tijdsverschillen gisteren in etappe 3 van de Dakar Rally. Het was een slagveld. Vandaag gaan we de hoge duinen in, iets nieuws voor velen. De motoren van de voertuigen zullen aan kracht inboeten. Op hoogte is er immers een gebrek aan zuurstof, wat voor een verbrandingsmotor essentieel is. Enkel de elektrisch aangedreven Acciona ECO Powered van Ariel Jaton en German Rolon zal geen nadeel ondervinden van dit natuurkundige verschijnsel!

Op een hoogte van 3.500 meter, dat gaan we de komende 5 dagen zo houden, verandert de richting vaak, met name in het tweede deel van het parcours. Niet alleen voor de piloten gaat het in de hoge duinen aankomen op techniek, ook de navigators krijgen het zwaar te verduren.



STAGE VICTORY FOR CYRIL DESPRES AND DAVID CASTERA



🇬🇧 Meanwhile, we can enjoy the beautiful view! On the right are the second largest salt flats in the world, "Salar de Uyuni", 10 582 km². The journey from Tupiza to Salar de Uyuni is a beautiful, unearthly one.

The stunning, desolate landscapes of the Altiplano hold salt lakes in countless colours full of pink flamingos, smoking volcanoes, bubbling geysers, mountains in all pastel shades, an abandoned ghost town, deserts with bizarre rock formations, llamas and vicuñas. Tupiza itself is a nice town as well, located in 'the wild west of Butch Cassidy and the Sundance Kid'. It is a great place for horse riding.

Cyril Despres avoids all dangers for hours and one could say this changes everything in the car category. He eventually finishes first and his arrival in Tupiza is a true victory parade. He is welcomed by hordes of screaming Tupizans, many holding the Bolivian green-yellow-red flag...

Both Mikko Hirvonen (Mini) and Nani Roma (Toyota) closely follow Despres to no avail - he does not give up his lead position.

🇳🇱 Wij genieten ondertussen van de natuur! Rechts de op een na grootste zoutvlakte ter wereld, 'Salar de Uyuni', 10.582 km² groot. Van Tupiza naar Salar de Uyuni rijden is de meest schitterende, onaardse tocht die je kunt meemaken.

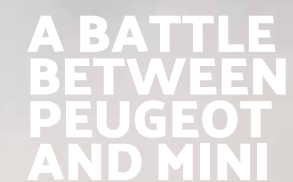
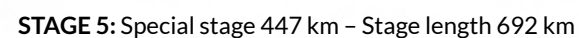
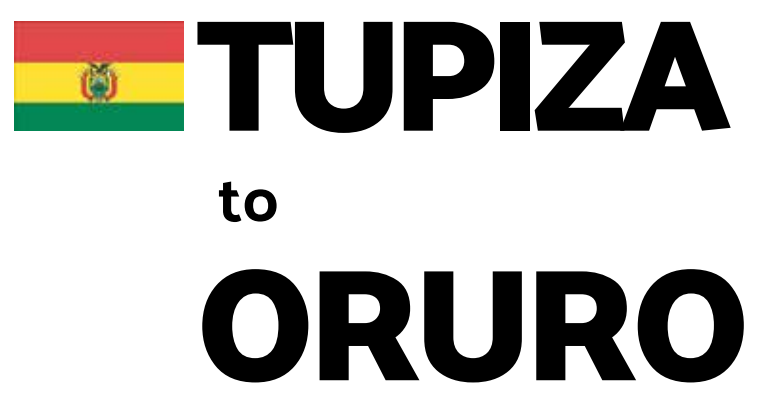
Prachtige, desolate landschappen van de Altiplano: zoutmeren in talloze kleuren vol roze flamingo's, rokende vulkanen, borrelende geisers, bergen in alle pasteltinten, een verlaten spookstadje, woestijnen met bizarre rotsformaties, lama's en vicuña's.

Cyril Despres, ontwijkt na enkele uren alle gevaren en we kunnen stellen dat dit een ware machtsovername bij de auto's betekent. Hij komt uiteindelijk als eerste in een ware zegetocht Tupiza binnenrijden, toegejuicht door hordes Tupizanen die gillend op straat staan, vaak de Boliviaanse groen-geel-rode vlag in de hand... Zowel Mikko Hirvonen (Mini) als Nani Roma (Toyota) volgen Despres op de voet. Het mag echter niet baten, de eerste plek wordt niet afgegeven.





**ALEJANDRO
MIGUEL
YACOPINI
AND DANIEL
MERLO FROM
ARGENTINA**



🇬🇧 It gets even tougher.

Marc Coma, the technical director of rally organization ASO, had warned us in advance: this edition would certainly live up to the image of 'Toughest Rally', which is already noticeable in the first week.

Extreme conditions, extreme situations.

Even the best participants do not escape the dramatic developments. Al-Attiyah, Price, Sainz Dollevoet, Riezebos, Smit and Huzink have already dropped out of the race.

It seems to become a battle between Peugeot and Mini. Mini seems to lack top speed. Van Loon finds the Toyota "unbelievably good". The fight between Kamaz and De Rooy continues as well. Nikolaev, Shibalov, Sotnikov, Mardeev: they all are lurking.

Carlos Sainz is less fortunate, one small mistake and the Peugeot 3008 DKR ends up in a 20 meters deep ravine. Despres sees it happen, and says: "Even someone like Carlos Sainz can make a split-second mistake, which you will pay dearly for here".

🇳🇱 Nog iets zwaarder.

Marc Coma, de technische directeur bij rally organisator ASO, waarschuwde ons vooraf dat deze editie het imago van 'Zwaarste Rally' zeker zal waarmaken, en dat is al in de eerste week goed merkbaar.

Extreme omstandigheden, extreme situaties. Ook de beste deelnemers ontkomen niet aan dramatische ontwikkelingen. Al-Attiyah, Price, Sainz, Dollevoet, Riezebos, Smit en Huzink zijn inmiddels al uit de race.

Het lijkt een gevecht tussen Peugeot en Mini te gaan worden. Mini lijkt wel topsnelheid tekort te komen. Van Loon vindt de Toyota "unbelievably good". Het blijft ook een gevecht tussen Kamaz en De Rooy. Nikolaev, Shibalov, Sotnikov, Mardeev: ze liggen allemaal op de loer.

Carlos Sainz is minder fortunlijk, een microfoutje en de Peugeot 3008 DKR gaat een ravijn van 20 meter diep in. Despres zag het overigens gebeuren, en verwoordde het als volgt: "Zelfs een grootheid als Carlos Sainz kan een halve seconde mis zitten en dan betaal je dat met een crash in deze tocht!".



**CARLOS
SAINZ ENDS
IN A DEEP
RAVINE**

ON TODAY'S MENU; DUNES, RIOS AND MOUNTAIN SLOPES

🇬🇧 Besides the toughness of the course, the heat and the technical consequences for the vehicles, many participants now suffer from altitude sickness. Vomiting, loss of memory, splitting headaches, you name it. It is a true struggle now. The height is merciless. On the program for today: crossing two dune areas, taming the 'rios' (river beds) and the mountain slopes, and a lot of navigating. Fatigue is taking its toll. A recipe for a tough day in the true spirit of Dakar.

At the end of the day, the caravan settles down in Oruro for the first time. Oruro is located between the cities of La Paz and Sucre, a mining town at an altitude of approximately 3,800 meters. Oruro has more than 235,000 residents, many of whom live in poverty. Because of the height, it can also get very cold in Oruro. One of the most important celebrations of the year is the Carnival, which the people of Oruro have been celebrating for over 2,000 years!

🇳🇱 Naast het zware parcours, de hitte en de technische consequenties voor de voertuigen, kampen veel deelnemers bovendien met hoogteziekte. Overgeven, geheugenverlies, knallende koppijn, noem maar op. Meer dan ooit is het nu knokken. De hoogte is genadeloos. Op het programma vandaag: twee duingebieden oversteken, de 'rio's' (rivierbeddingen) bedwingen, alsmede de bergpistes en heel veel navigeren. De vermoeidheid slaat toe. Dat alles samen maakt het tot een pittige dag, in de echte spirit van Dakar.

Aan het einde van de dag strijkt de karavaan voor het eerst neer in Oruro. Oruro ligt tussen de steden La Paz en Sucre: een mijnwerkersstad op een hoogte van ongeveer 3.800 meter. Oruro heeft meer dan 235.000 inwoners waarvan een groot deel in armoede leeft. Ook is het in Oruro vaak erg koud, omdat het zo hoog ligt. Een van de belangrijkste feesten van het jaar is Carnaval en dit vieren de inwoners dan ook al meer dan 2.000 jaar!

**ONE OF MANY
CHALLENGES
IS ALTITUDE
SICKNESS**





DE ROOY KILLS TWO BIRDS WITH ONE STONE



🇬🇧 The trucks have their own route again today. Gerard de Rooy kills two birds with one stone this Friday. The trucker from Son wins the stage and takes the first place in the general classification.

“Everything went perfectly”, says De Rooy the day after the ride. “Navigation was very difficult, but we did not make any mistakes”. The Russians are probably not that happy, although they are doing well:

Nikolaev comes in second, followed by Mardeev, Macik, Viazovich. They are all there; although some were unable to find the third way point. The Dakar is in full swing, more intense than ever.

Many drivers miss Way Points today. Especially the cars, but also the trucks. Final positions will therefore be announced later that day, when the organisation has determined the punishment times.

🇷🇺 Bij de trucks weer een eigen route vandaag. Gerard de Rooy slaat deze vrijdag een dubbelslag in de Dakar Rally. De trucker uit Son wint de etappe en grijpt de eerste plaats in het algemeen klassement.

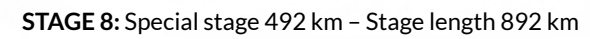
“Alles is perfect gegaan”, evaluateert De Rooy de dag na afloop van de rit. “Het was heel moeilijk met navigeren, maar we hebben geen fouten gemaakt.” De Russen zullen niet zo tevreden zijn, alhoewel ze wel supertijden rijden:

Nikolaev op de tweede plaats, gevolgd door Mardeev, Macik, Viazovich. Ze zijn er allemaal; hoewel sommigen de derde Way Point niet wisten te vinden. Le Dakar draait op volle toeren, heftiger dan ooit.

Veel coureurs missen vandaag de Way Points. Vooral bij de auto's, maar ook bij de trucks. Definitieve posities volgen dan ook pas later op de dag, als de organisatie haar straftijden heeft uitgedeeld.



SALTA



🇬🇧 Today's run spans from Uyuni to Salta. Everyone is longing for a little warmth and some air. The route promises colourful and gentle declines. The reality: a trail full of surprises and many casualties.

This second part of the marathon has an almost 500 kilometre special, starting after an ultra-short night for those who had to tinker in the barracks. The gentle declines seem somewhat insignificant compared to all the canyons and rivers the participants will have to pass. This marathon will leave its mark on the drivers.

Salta is also called 'la Linda' or 'the Beautiful'. With its impressive colonial buildings such as the 18th century Cabildo, the Cathedral and the Plaza 9 De Julio park, the city most definitely lives up to this name.

🇳🇱 Vandaag zakken we van Uyuni naar Salta. Iedereen snakt naar een beetje warmte en wat lucht. De route belooft kleurrijke en zachte dalingen. De realiteit: een parcours vol verrassingen met veel slachtoffers.

Dit tweede deel van de marathon kent een Special van bijna 500 kilometer na een ultrakorte nacht voor diegenen die zelf in de kazerne moesten sleutelen. Ook de zachte dalingen vallen wat tegen als je alle canyons ziet en de rivieren waar de deelnemers doorheen moeten. Deze marathon zal z'n sporen achterlaten.

Salta: ook wel 'la Linda' of 'de schone'. De stad verdient deze naam vanwege de indrukwekkende koloniale gebouwen, zoals de 18e-eeuwse Cabildo, de kathedraal en het Plaza 9 Julio stadspark.

AMAZING LANDSCAPING







**PLAYING IN
THE DUNES**

**KAMAZ BOYS ARE
DOING WELL!**



**AFTER OUR JOB'S DONE,
SOME COMPETITORS
ARE STILL STRUGGLING**



**FATIGUE IS FATAL
FOR DRIVER**



CHILECITO to SAN JUAN



STAGE 10: Special stage 449 km – Stage length 751 km

**BORIS GARAFULIC
AND FILIPE PALMEIRO
CHASING
MATTHEW HART**



WATER WHEELY FOR ADRIEN VAN BEVEREN

🇬🇧 The sweltering heat is back. After the rain, comes the sun - but extreme changes like this are less than optimal. Stage 10 is long and technically and physically very tough. The participants will be driving through the dunes and canyons of the Cuyo region in the Tulum Valley which, if possible, will exhaust them even more.

The arms and legs of the riders will be heavily tested. After a long trial comes the off-road part, traversing rivers and a sand plain. The last part of the trail allows for more speed, but there are the navigation loopholes to watch out for. Mistakes can have major consequences.

🇳🇱 De zinderende hitte is terug. Na regen komt zonneschijn, maar zulke extreme klimaatsveranderingen zijn nou ook weer niet optimaal. Stage 10 is een lange etappe: heel technisch en fysiek door de duinen en canyons van de regio Cuyo in de Tulum vallei, die de deelnemers, voor zover mogelijk nog een tandje meer afpeigeren.

De armen en benen van de motorrijders krijgen het zwaar te verduren. Na een lange trial komt het offroaddeel, het doorkruisen van rio's en een zandvlakte. Het laatste deel van het parcours gaat dan weer snel, maar hier is het oppassen geblazen voor de 'loopholes' van het navigeren. Foutjes laten zich duur betalen.



BASTIAAN NIJEN TWILHAAR HELPS OUT KEES KOOLEN



🇬🇧 Today is the ultimate day for the navigators. Quebreda de los Pozueles is a true maze for many. Getting lost, driving in circles looking for Way Points, crossing paths one moment only to wave at each other a little later... only the better explorers will be successful today.

This is a decisive stage for the motorcycles, with a surprising victor: Michael Metge.

Normally he is the water carrier for Joan Barreda Bort, but today he drives very well himself and finishes first.

Joan Barreda Bort comes in 2nd, but is still feeling the aftermath of his unauthorised fuelling last week – a tactical mistake of his team manager at Honda, Roberto Boasso, which caused him to drop to the 9th position. Verkade finishes 48th. Robert van Pelt is now the fastest Dutchman.

🇳🇱 Vandaag is de ultieme dag voor de navigators. In de Quebreda de los Pozueles wordt het een compleet doolhof voor velen. Verdwalen, rondjes rijden op zoek naar de Way Points, elkaar kruisen om iets verderop opnieuw naar elkaar te kunnen zwaaien, het succes is echt voor de betere wegverkenner.

Bij de motoren is het een beslissende etappe met een verrassende Michael Metge als overwinnaar. Normaal

gesproken is hij de waterdrager van Joan Barreda Bort, maar vandaag rijdt hij zelf heel goed en weet als snelste te eindigen. Joan Barreda Bort eindigt als 2e, maar blijft met z'n kater zitten rondom het ongeoorloofd tanken vorige week.

Een tactische fout van zijn ploegleider bij Honda, Roberto Boasso, waardoor hij naar de 9e positie zakte. Verkade eindigt op de 48e plek Robert van Pelt is nu de snelste Nederlander.

🇬🇧 All participants radiate a sense of 'now or never' after all those lost days. Erik van Loon, who is celebrating his 100th Dakar Stage today, clearly expresses his opinion: "Bolivia was not for me, and I'm not looking forward to another six days like this. If next year is the same, I'm out".

The battle for the top positions in the car category is becoming a Peugeot-only party, as they are holding positions 1, 2 and 3! The order does

change every time; this time it is Loeb who, like a man possessed, is first to arrive at the finish, among others due to his high speed in the second part of the stage. He is unbeatable. There are no less than five Peugeots in the top 10. The others keep losing time: Orlando Terranova, Mikko Hirvonen, Nani Roma, the Toyotas and the Minis cannot keep up with the top drivers.

🇳🇱 Alle deelnemers stralen hetzelfde uit: het is 'nu of nooit' na al die verloren dagen. Erik van Loon, die vandaag z'n 100e Dakaretappe viert, verwoordt het duidelijk: "Ik vond er niets aan in Bolivia, zes dagen op deze manier zie ik niet zitten. Volgend jaar zie je mij niet meer, als ze dit zo weer organiseren."

Bij de auto's is de strijd om de hoogste plaatsen een Peugeot-feestje aan het worden, met een bezetting op

de plekken 1, 2, en 3! De volgorde verschuift wel elke keer; nu is het Loeb die als een wilde de finish haalt. Onder meer te danken aan zijn hoge snelheden in het tweede deel. Hij is onverslaanbaar. Er staan zelfs vijf Peugeots in de top 10. Voor de anderen is het tijdsverlies na tijdsverlies: Orlando Terranova, Mikko Hirvonen, Nani Roma, de Toyota's en de Mini's kunnen de top niet volgen.

**VAN LOON IS
HAPPY TO BE
BACK IN
ARGENTINA!**





**A BRUISED RIB
AND TWO FLAT
TYRES FOR
GERARD DE ROOY**



ULTIMATE DAY FOR NAVIGATORS





SAN JUAN to **RIO CUARTO**



STAGE 11: Special stage 288 km – Stage length 754 km



🇬🇧 The dunes of San Juan, the last dunes of the Dakar Rally 2017, are spread over the first 50 kilometers of the special course. This stage has it all for lovers of slipping and skidding. More and faster sand slopes, very World Rally Car, will follow in the region of Córdoba.

Córdoba is a lively university city in Argentina. There is always something to do. In the centre you will find beautiful squares and colonial houses and in the Paseo del Buen Pastor you are surrounded by locals. Imagine waiting hungrily for the server to come back with your order. You do not know what you have ordered, exactly, but the meat from Argentina is sublime. The Argentine livestock mainly consists of Aberdeen Angus and Hereford cattle roaming freely across the vast pampas. The best cattle in the world, they say. You see the waiter walking in your general direction with a huge hunk of meat, corazón de cuadril. You think "That must be for a large group". But then he puts down the plate in front of you: "Buen Provecho!"

🇳🇱 De duinen van San Juan zijn de laatste duinen van de Dakar Rally 2017. Verspreid over de eerste 50 kilometer van het Special parcours. Liefhebbers van glijden en slippen kunnen hun hart ophalen, want ook daarna volgen de snellere zandpistes, typisch World Rally Car, in het gebied van Córdoba.

Córdoba is een bruisende studentenstad in Argentinië. Er gebeurt altijd wel iets. In het centrum vind je prachtige pleinen en koloniale huizen en bij Paseo del Buen Pastor word je één met de bevolking. Hongerig wacht je tot de ober terugkomt met je bestelling. Je weet niet precies wat je besteld hebt, maar het vlees uit Argentinië is subliem. De Argentijnse veestapel bestaat voornamelijk uit Aberdeen Angus en Hereford runderen die vrij rondlopen over de uitgestrekte pampa's. De beste runderen ter wereld wordt wel gezegd. Vanuit de verte zie je de ober lopen met een enorme homp vlees, corazón de cuadril. Dat zal wel voor een grote groep zijn, denk je nog. Maar dan zet hij het bord voor jouw neus neer: 'Buen provecho!'



MINI AND TOYOTA



ARE HUNTING PEUGEOT



🇬🇧 Córdoba is located in central Argentina, 700 kilometers northwest of the capital, Buenos Aires. In the early 17th century, the Jesuits came to Cordoba and founded the Jesuit Block. It was a city within the city with its own university, a church and several blocks of houses. The Jesuit Block can still be admired today. The university is still open and is now considered to be the oldest in South America.

We are in the penultimate stage and the sting seems to be in the tail. Ultimate speed battles. The heat makes navigation difficult. With temperatures in the cockpit that, despite the air conditioning, can get up to 45 degrees, holding focus is no easy task. The participants are faced with a lot of surprises underway. The circumstances cause more aggressive behaviour.

🇳🇱 Córdoba ligt in centraal Argentinië op 700 kilometer ten noordwesten van hoofdstad Buenos Aires. In het begin van de 17e eeuw kwamen de Jezuïeten naar Córdoba en stichtten het Jezuïetenkwartier. Dit was een stad binnen de stad met een eigen universiteit, een kerk en verschillende huizenblokken. Het Jezuïetenkwartier is nu nog te bewonderen. De universiteit is nog steeds in gebruik en is nu de oudste van heel Zuid-Amerika.

We zitten in de voorlaatste etappe. Het venijn zit 'm in de staart, lijkt wel. Krachtmetingen op snelheid. Hitte maakt het moeilijk navigeren. Met temperaturen in de cockpit die, ondanks de airconditioning, kunnen oplopen tot 45 graden, is focus houden geen gemakkelijke opgave. En de deelnemers komen onderweg veel verrassingen tegen. De omstandigheden zorgen voor agressiever gedrag.



🇬🇧 The showdown in the car category is impossible to miss. Whatever the Toyotas do, though they are fast, they cannot keep up with the Peugeot drivers. Nani Roma and Giniel de Villiers are respectively 5 and 7 minutes behind.

The powerful Peugeots 3008 DKR are unbeatable. It is a battle of titans. Sébastien Loeb drives like the devil is chasing him, but loses some time due to a navigational error and a flat tyre.

He wins the Special, is unleashed, but is only 18 seconds short on Stéphane Peterhansel to claim the top position in the overall standings.

The Minis lag behind and best Dutchman is once again Erik van Loon, finishing 7th.

Peugeot is now preparing itself for a phenomenal morning arrival in Buenos Aires, with a winning trio! As in 1990, the era of the lion in the African deserts.

🇳🇱 En dan de niet te missen ontknoping bij de auto's. Eerst de Toyota's: wat ze ook doen, ze zijn snel, maar het lukt ze niet de Peugeot-rijders bij te houden. Nani Roma en Giniel de Villiers komen respectievelijk 5 en 7 minuten te kort.

De krachtige Peugeot's 3008 DKR zijn niet te kloppen. Het is een gevecht der titanen. Sébastien Loeb rijdt als een duivel zo snel, maar verliest enigszins tijd door een navigatiefout en een lekke band.

Hij wint deze Special, is ontketend maar komt in het algemeen klassement net 18 seconden te kort op Stéphane Peterhansel.

De Mini's blijven volledig achter en de beste Nederlander is alweer Erik van Loon, eindigend op een gevierde 7e plek.

Peugeot bereidt zich nu al voor op een fenomenale aankomst morgen in Buenos Aires, met een winnend trio! Zoals in 1990, het tijdperk van de Leeuw in de Afrikaanse woestijnen.

EXCITEMENT FOR JUAN SILVA & SERGIO LAFUENTE (ARG)





AMAZING JOB FOR PHILIPPE CROIZON & CEDRIC DUPLE (FRA)





🇬🇧 Good news today, on Friday the 13th: Hans Stacey is back at the start! After the organisation admitted yesterday's mistake, he was added to the general classification again, in the 9th position. This is also his starting position today.

A small miracle in the quad category, Kees Koolen finishes 6th in the eleventh stage. The quad rider from Bergeijk got next to no sleep last night.

Thursday was a bizarre day for him. Among other things, he was stopped by the police because he was driving without lights after his headlight broke down. And to make matters worse, his fuel pump suffered the same fate. This caused so much delay that he arrived at the bivouac late at night and had to immediately prepare for the next stage.

🇳🇱 Goed nieuws, vandaag vrijdag de 13e: Hans Stacey staat weer aan de start! Nadat de organisatie hun fout van gisteren toegaf, werd hij vandaag weer als 9e aan het algemeen klassement toegevoegd. Vanaf deze plek mocht hij ook vertrekken.

Bij de quads is het een klein wonder dat Kees Koolen vrijdag als 6e finisht in de elfde etappe. De quadrijder

uit Bergeijk heeft afgelopen nacht namelijk nog geen uur slapen. Hij beleefde donderdag een bizarre dag. Hij werd onder meer aangehouden door de politie omdat hij zonder licht reed nadat zijn koplamp stuk ging. En tot overmaat van ramp ook zijn brandstofpomp. Dit leverde zoveel vertraging op dat hij diep in de nacht pas aankwam in het bivak en zich direct moest klaarmaken voor de volgende etappe.



THE INFERNO

Dakar Rally 2017

PARAGUAY - BOLIVIA - ARGENTINA

By Dakar Press Team

HEAT, STORM, FESH-FESH, MUD AND OTHER HARDSHIPS!

Read all about the Dakar Rally 2017 Edition. What was supposed to be a breathtaking journey, from the Argentinian pampas to the Andes Mountains of Bolivia, became a trip to hell. The Rally organization warned about hardships and trials.

And indeed it became a fight with dramatic endings, a battle against atmospheric powers and with oneself, in one of the cruelest Dakar Rallies ever! Read about the battle of the titans, the drama and personal pain and grief of willing amateurs, read about what motivates those fighters. Read this most exhaustive Dakar book in the world!

Léon Jansen,
Dakar Press Team

HITTE, STORM, FESH-FESH, MODDER EN ANDERE ONTBERINGEN!

Lees alles over de Dakar Rally 2017 Editie. Wat een adembenemende tocht zou worden, dwars door de pampa's van Argentinië naar de Andesgebergten in Bolivia werd een tocht naar de hel. De rally-organisatie had nog wel gewaarschuwd voor ontberingen en beproevingen.

Maar het werd een gevecht met dramatische ontknopingen, een strijd tegen de weerselementen en tegen jezelf, in één van de zwaarste Dakar Rally's ooit! Lees over het gevecht der titanen, het drama en het persoonlijk leed van amateurs, lees over de beweegredenen van wat de knokkers in deze rally drijft. Lees dit meest complete Dakarboek ter wereld!



£ 29.99 / USD 39.95

ISBN 978-94-026-0187-9



PUBLISHER:
Car Content Factory - The Netherlands
www.tccf.eu
www.dakarshop.nl



CO-PUBLISHER
(world wide distribution):
Aerial Media Company
www.aerialmediacom.nl



www.facebook.com/DakarPressTeam
www.dakarpress.com
www.dakarpress.nl
www.dakarpress.fr