



MINI DAKAR RALLY 2016 MEDIA GUIDE.





01/ PREAMBULE.

Sebastian Mackensen, Senior Vice President MINI.

Chers Représentants des Medias,

Le Rallye Dakar continue d'être le challenge ultime de l'homme et de la machine. Son terrain exigeant et ses conditions climatiques punitives fournissent un niveau d'incertitudes très hautes, ce qui soutiennent la réputation du Dakar comme l'évènement sportif d'endurance mécanique le plus spectaculaire au monde.

C'est une course qui symbolise l'aventure, en faisant le terrain ultime pour la MINI ALL4 Racing. A cet évènement, nos partenaires d'équipages, d'ingénieurs, de course et de support affrontent les conditions de course les plus difficiles au monde. Cela nous permet de transférer nos acquis sur la MINI routière afin de renforcer les aventures quotidiennes de nos clients.

L'équipe X-Raid MINI All4 Racing a une très grande expérience de pilotage dans les rallyes cross-country. Cependant, tous les concurrents du Dakar font face à une aventure nouvelle et plus intense au coeur de l'Amérique du sud. Pour 2016, le retrait du Pérou de la course a incontestablement rendu cette épreuve encore plus exigeante pour les pilotes, les équipes ainsi que les voitures. Les trois premiers jours d'ouverture offrent maintenant plus

de circuits techniques, tandis que l'ajout d'une nouvelle étape marathon présente un réel test d'endurance pour les machines en compétition. Cependant, un élément qui reste immuable est la capacité du Dakar à offrir l'opportunité parfaite pour MINI de grandir encore sa riche histoire sans le sport automobile.

Avec 190 pays attendus à regarder le Dakar sur leurs écrans de télévision, tous les yeux seront sur l'équipe MINI ALL4 Racing pour voir si une des douze paires d'équipiers peut continuer la tradition de succès. Décrocher la victoire du Dakar sur les quatre dernières années depuis 2012 permet à MINI d'être reconnue globalement comme une machine durable et iconique, capable d'affronter n'importe quel défi qui se présente à elle. Pour 2016, MINI est à nouveau prête à concourir au plus haut niveau et à ajouter des décorations additionnelles à son impressionnant succès dans le sport automobile.

Très sincèrement,
Sebastian Mackensen

TABLE DES MATIÈRES.



01/ PREAMBULE
p2

02/ MINI EN RALLY:
LA ROUTE VERS LE SOMMET
p4

03/ RALLYE DAKAR:
UN SUCCES POUR MINI
p5

04/ TESTER AU PLUS HAUT NIVEAU
p6

05/ POINT DE VUE D'UN PILOTE SUR
LE RALLYE DAKAR 2016
p11

06/ POINT DE VUE D'UN CO-PILOTE
DU RALLYE DAKAR 2016
p14

07/ RALLYE DAKAR 2016:
PILOTES ET CO-PILOTES
p18

08/ RALLYE DAKAR 2016:
PREPARATION PHYSIQUE
ET ENTRETIEN
p31

09/ MINI ALL4 RACING:
UN INTERPRETE BRILLANT
p34

10/ SECURITE DU PILOTE ET
DU CO-PILOTE:
EQUIPEMENTS NECESSAIRES
p38

11/ RALLYE DAKAR 2016:
STATISTIQUES ESSENTIELLES
p41

12/ RALLYE DAKAR 2016:
HISTORIQUE DES PREPARATIONS
p44

13/ RALLYE DAKAR 2016:
GLOSSAIRE
p46

14/ MEDIA CONTACT
p49



02/ MINI EN RALLY: LA ROUTE VERS LE SOMMET.



2010

- Conception et élaboration de MINI ALL4 Racing



2011

- MINI ALL4 Racing fait ses débuts au Dakar 2011
- Première victoire de MINI ALL4 Racing à au challenge du Désert d' Abu Dhabi par Stéphane Peterhansel
- Stéphane Peterhansel fini 2eme au Rallye Silk Way en 2011
- Filipe Campos gagne Baja Portalegre 500.



2012

- 5 MINI ALL4 Racing participent au Dakar.
- Stéphane Peterhansel prend la première place du classement général du rallye Dakar pour l'équipe X-raid.
- Joan 'Nani' Roma termine deuxième, pour MINI ALL4 RACING.
- Toutes les 5 MINI ALL4 Racing finissent dans le top 10.
- MINI ALL4 RACING gagne la coupe de monde de rallye tout terrains FIA.



2013

- Peterhansel décroche la deuxième victoire sur le Dakar pour X-raid dans une MINIALL4 Racing.
- Deuxième victoire consécutive dans la coupe du monde de rallye tout terrains FIA.
- Trois MINI ALL4 RACING arrivent dans le top cinq du DAKAR.



2014

- 3 victoires consécutives au Dakar pour MINI, première victoire de Joan 'Nani' Roma dans une MINI ALL4 Racing.
- Troisième victoire consécutive dans la coupe du monde de rallye tout terrains FIA.
- Toutes les MINI ALL4 Racing sont sur le podium 1-2-3, peut-être bien un triplet historique.
- Les 11 MINI en compétition terminent la course.



2015

- Nasser Al-Attiyah décroche la quatrième victoire consécutive au rallye Dakar dans la MINI ALL4 Racing – 5 MINI sont dans le top 10.
- Le pilot Krzysztof Holowczyc décroche la 3eme place au rallye Dakar.
- Deuxième victoire consécutive dans la coupe de monde de rallye tout terrains FIA.



JOHN COOPER
WORKS



03/ RALLYE DAKAR: UN SUCCES POUR MINI.



PARTICIPATION
AUX DAKARS:

5



VICTOIRES:

4 fois:

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



STAGES WON BY
MINI DRIVERS:

- 2012: **10** of 13
- 2013: **6** of 14
- 2014: **9** of 13
- 2015: **11** of 13



TOTAL PILOTES MINI
+ CO-PILOTES
(2012-2015):

34



DAKARS CONCOURUS:

- 2011: **1** voiture
- 2012: **4** voitures
- 2013: **6** voitures
- 2014: **11** voitures
- 2015: **10** voitures
- (2016: **12** voitures)
- Total: **32** voitures sur 5 ans.



DISTANCES:

- 2011: **9,618km** (Argentine, Chili)
- 2012: **8,377km** (Argentine, Chili, Pérou)
- 2013: **8,592km** (Pérou, Argentine, Chili)
- 2014: **9,374km** (Argentine, Bolivie, Chili)
- 2015: **9,111km** (Argentine, Chili, Bolivie)
- Total: **45,072km** couverts.



04/ TESTER AU PLUS HAUT NIVEAU.

Quatre victoires consécutives du Rallye Dakar entre 2012-2015 font définitivement de la MINI ALL4 Racing la voiture à battre dans l'édition 2016 de la course d'endurance la plus éprouvante. Toutefois, son patrimoine et son pedigree dans les courses automobiles ne sont pas suffisants en eux-mêmes pour assurer à la MINI ALL4 Racing de décrocher un autre trophée.

La Coupe du Monde FIA des Rallyes cross-country s'est avérée être le site de test idéal pour le développement de la voiture, entre les différents rallyes du Dakar. L'association de terrains à haut défis et d'environnements extrêmes – de la poussière similaire au “fesh fesh” dans la chaleur du désert jusqu'à la neige et la glace défiant toute possibilité d'adhérence au circuit comme en Russie – on génère des milliers de kilomètres de tests – et ce sont durant ces tests que tant l'homme que la voiture ont prouvé pouvoir surpasser.

Les gagnants du rallye Dakar 2015, Nasser Al-Attiyah et son co-pilote Mathieu Baumel, ont également ajouté à leur palmarès celui de La Coupe du Monde FIA des Rallyes Tout-terrain. Leurs victoires sur les podium au Qatar, en Egypte, Italie, Hongrie et au Maroc ont propulsé ce tandem expérimenté au classement général.

Ils n'étaient cependant pas les seuls pilotes de MINI ALL4 Racing couronnés de succès en 2015. Vladimir Vasilyev et Konstantin Zhiltsov ont sécurisé une victoire à Abu Dhabi, Joan 'Nani' Roma et son co-pilote Alex Haro ont également connu le goût du succès en Aragon en Espagne, et Krzysztof Holowczyc avec Lukas Kurzeja ont apprécié une victoire à la maison en Pologne. En dehors de la coupe de monde FIA, Orlando Terranova et Bernardo 'Ronnie' Graue ont piloté la MINI ALL4 Racing afin de gagner la fameuse Ruta 40 en Argentine.

Cet éprouvant régime de test allié avec la concurrence de course a fourni un nombre exponentiel de données et d'informations qui seront vitales dans les préparations du Rallye Dakar 2016. Chaque composant a été affiné pour assurer fiabilité et performance ainsi qu'une expérience de conduite exemplaire. Freins, suspension et châssis encore plus affutés sont des éléments de la MINI ALL4 Racing qui ont fait frémir les spectateurs de la voiture de test MINI ALL4 Racing du Dakar 2011.

X-raid (DE) est la société Allemande qui a construit le MINI ALL4 Racing pour utilisation en compétition. Elle a fait avec une expérience majeure des circuits tout-terrain. Cette expérience est agrandie par les programmes de supports de courses et d'élaboration de test – non seulement pour la MINI ALL4 Racing mais également pour les pilotes et co-pilotes.

Novembre 2015 a été à nouveau le moment où X-raid a organisé son séminaire de travail d'équipe annuel. Dans les montagnes enneigées d'Allemagne, il a été demandé à l'équipe MINI ALL4 de démontrer ce dont elle était capable dans un environnement contrôlé afin d'accroître leur confiance l'un dans l'autre. Par exemple, les yeux bandés, marchant sur un pont muni d'un seul fil, les équipiers étaient uniquement guidés pour leur traversée par les yeux et la voix d'un autre membre de l'équipe.

L'Argentine est le point de départ du Rallye Dakar 2016, mais pour chaque personne associée à MINI et sa MINI ALL4 Racing, la préparation ne s'arrête jamais. Les fruits de tant de préparations sont soulignés autant par les résultats que les mots des équipes MINI ALL4 Racing.



“Après dix ou onze ans, c’est maintenant plus facile. Mais par moments je dois être exclusivement concentré sur ma conduite et ne pas prendre la main sur la travail de mon co-pilote.

Dans la voiture le pouvoir est plus celui du co-pilote que celui de pilote... moi je ne fais que suivre. Je suis le chauffeur de taxi et je suis ses instructions”

Joan 'Nani' Roma





“La MINI ALL4 Racing est une voiture très puissante. Nous avons travaillé d’arrache pied en équipe et maintenant la qualité de la voiture est incroyable. Le moteur est extraordinaire – vous pouvez

êtres rapide dans les dunes. La fiabilité est également incroyable; une petite erreur fait qu’il faut pousser un peu plus fort, mais cela ne pose pas de problème vu que vous savez que vous irez jusqu’à l’arrivée dans une voiture en condition parfaite”.

Orlando Terranova





“Dakar est un des plus dur défi que vous puissiez affronter avec une voiture. C’est un rallye de longue distance et bien que vous n’ayez pas à vous battre chaque jour et chaque seconde à chaque coin de la route il faut y aller dur. Quand MINI m’a offert la chance de tester la MINI ALL4 Racing avec l’équipe super expérimentée X-raid, j’ai bien sur voulu à tout pris essayer”.

Mikko Hirvonen





05/ POINT DE VUE D'UN PILOTE SUR LE RALLYE DAKAR 2016.

Entretien avec Nasser Al-Attiyah.

Deux fois vainqueur du Dakar, Nasser Al-Attiyah (QAT) va participer à la compétition de cette année en tant que champion en titre à côté du co-pilote Mathieu Baumel (FRA). Ce duo expérimenté a décroché la victoire de la course d'endurance ainsi que le titre de la Coupe du Monde des Rallyes FIA en 2015 dans une MINI ALL4 Racing. En 2016, cette paire est appelée à prendre le terrain en Argentine et en Bolivie, à nouveau dans une MINI ALL4 Racing, mais cette fois-ci sous la bannière de l'équipe AXION X-raid, et ils sont tous les deux prêts...

Q: La MINI ALL4 Racing a remporté le titre du Dakar les quatre dernières années. Qu'est-ce qui rend ce véhicule si remarquable?

N. A-A: La MINI ALL4 Racing a gagné quatre titres du Dakar par ce que c'est un bon véhicule. Je pense qu'il y a beaucoup d'autres raisons, comme tout le développement qu'a mis l'équipe X-raid dans la voiture, et le fait d'avoir de bons pilotes. Tout cela fait un ensemble parfait.

Q: Vous avez gagné beaucoup de titres jusqu'à maintenant dans votre carrière. Que considérez-vous être la plus grande de vos victoires?

N. A-A: Bien sûr c'est le Dakar. Le Dakar est une course fantastique, et gagner le Dakar cette année était une victoire fantastique pour moi.

Q: Avec la nouvelle route annoncée, pensez-vous que la MINI ALL4 Racing sera encore dans une position avantageuse?

N. A-A: Elle aura un avantage dans la plus part des étapes bien sûr, et sera extrêmement concurrentielle dans les autres. Mais on ne sait jamais quand la chance va être avec soi ou bien avec un autre équipage ou une autre équipe. La MINI ALL4 Racing est reconnue pour sa capacité de vitesse, agilité, de performance et de fiabilité. C'est

une voiture qui a prouvé pourquoi tant des meilleurs pilotes ont réussi au Dakar avec MINI – nous espérons continuer avec ce succès.

Q: Cette compétition a l'air d'être encore plus dure que sur ces dernières années. Qui pensez-vous présentera le plus de menaces et ou ça?

N. A-A: Tout le monde est une menace... tout spécialement les équipages MINI ALL4 Racing! Bien sûr Peugeot aligne un certain nombre des pilotes gagnants et une voiture qui s'améliore. Je ne peux pas dire si et quand ils seront plus forts car la course est dessinée afin d'être encore plus difficile pour 2016. La même chose peut être dite des autres fabricants. Mais pour MINI, avec cinq années de développement continu de la ALL4 Racing, qui est toujours entraînée d'être affûtée, et quatre victoires sur les cinq dernières années, une force victorieuse est un avantage certain.

Q: Les organisateurs du Rallye Dakar 2016 ont dit que la course de cette année sera plus exigeante pour le pilote, et que la navigation va vraiment éprouver les co-pilotes. Est-ce un souci?

N. A-A: Pas pour Mathieu et moi, et je doute que cela soit un souci pour n'importe quelle autre équipe MINI. Dakar et le défi d'endurance le plus exigeant qui existe est c'est la raison pour laquelle les meilleurs au monde sont attirés par le Dakar. Terminer le Dakar, sans parler de la gagner, est une cause de célébration. Bien sûr nous préparons les routes le plus que possible mais beaucoup de forces imprévues peuvent ruiner cette planification. La glace, la pluie ou même un petit éboulement de rochers quelques semaines avant la course peuvent changer les choses du tout au tout. Vous ne pouvez pas prévoir ce que vous ne courez pas jusqu'à ce jour-là, cette étape-là, cette exacte seconde-là.



Q: Quand vous conduisez, à quoi pensez-vous?

N. A-A: Ha-ha! Oui a beaucoup de choses! La concentration est essentielle. Votre co-pilote vous donne des instructions et il est important d'écouter et d'agir en fonction. En même temps vous conduisez, et par cela j'entends donner la direction, regarder en avant, freiner, accélérer – toutes les choses normales qu'un conducteur de voiture ferait, mais quatre fois plus vite. Vous pensez également aux autres équipages; ou ils se trouvent, à quelle vitesse ils vont, sont-ils plus rapides ou plus lents, ont-ils crée un intervalle de temps. Il faut se rappeler qu'on ne peut voire personne dans les montagnes et les vallées. Vous et votre co-pilote êtes en réalité tous seuls la bas.

Q: Que diriez-vous que sont les qualités requises pour faire un vainqueur du Dakar?

N. A-A: Pour gagner le Dakar il faut de la chance, une bonne équipe et un bon co-pilote. Il fait aussi travailler très dur sur soi-même pour arrive a gagne in Dakar.

Q: 2016 a l'air d'être uNé année bien remplie pour vous. Vous avez a defender votre titre du Dakar et votre sixième J.O. consécutif a Rio au Brésil pour le tire au pigeon d'argile. Cela fait quoi de faire partie d'une génération d'athlètes d'élites qui ont représenté leur pays aux J.O. autant de fois?

N. A-A: J'en suis tellement heureux et fier de gagner le Dakar, concourir et représenter mon pays aux J.O. Mon plan est a nouveau de gagner le Dakar en 2016. Participer aux J.O n'est pas facile non plus du fait de la concurrence. Ce sera le sixième J.O de ma vie et a chaque fois que j'y participe j'essaie toujours de porter encore plus haut le drapeau du Qatar de la même façon que je le fais quand je cours.



06/ POINT DE VUE D'UN CO-PILOTE DU RALLYE DAKAR 2016.

Entretien avec Mathieu Baumel.

Ensemble, ils ont fait autant d'impression dans le monde des rallyes tout-terrain que celle de la MINI ALL4 Racing en gagnant le Rallye Dakar 2015 ainsi que la coupe de monde FIA dans la même saison. Cet accomplissement remarquable a été possible grâce à MINI, sa spéciale MINI ALL4 Racing, le support de X-raid, et bien sûr les talents des deux hommes dans le "cockpit" au front de l'action. Ici, Mathieu Baumel nous donne la vision du co-pilote avant le Rallye Dakar 2016...

Q: Quelles ont été vos premières pensées lorsque le plan de route a été révélé par l'organisation du Dakar.

MB: Nous savions tous que le Dakar serait un peu plus compliqué après le retrait du Pérou du fait que nous resterions dans des endroits d'Argentine que nous avons déjà visités, et donc les organisateurs essaieront de nouvelles routes de navigation hors piste. Cela rend les choses plus difficiles pour les co-pilotes parce que nous n'aurons aucune expérience de l'année précédente et nous arriverons et devrons découvrir tout sur le tas.

Q: Est-ce que le fait que la course au Pérou ait dû être abandonnée du fait des conditions climatiques est un problème?

MB: C'était un peu triste que le Pérou ne puisse faire partie du Dakar les dunes et les zones de sable sont un très bon terrain pour Nasser et moi – nous sommes capables d'aller très vite sur ce type de surfaces. Malheureusement ce ne sera pas le cas et bien sûr cela rend la course un peu plus difficile pour nous. Sur le nouveau parcours il y a trois différentes étapes dans la course. La première étape en Argentine sera la moins "exigeante" de la course. Les quatre ou cinq jours en altitude seront difficiles physiquement pour de nombreuses équipes. La deuxième semaine de course sera la plus difficile au vu de la navigation, et de dans ce sens je pense que beaucoup de choses vont affecter l'ordre de la course.

Q: Les pilotes du Dakar auraient-ils dit que le Dakar est l'ultime rallye de longue distance. Est-ce le même sentiment pour les co-pilotes?

MB: Le Dakar est la course la plus difficile au monde: elle est longue, en altitude et difficile, c'est la course que tout le monde veut. La navigation ne sera pas facile avec l'arrivée de circuits rapides, en épingles, sur sable, dunes, ravins, etc. Chaque type de terrain de course à travers le monde se retrouve ici sur un seul circuit – et ça c'est pour moi le défi qui fait du Dakar la meilleure course à laquelle on puisse participer. C'est une course où il faut constamment donner son meilleur contre les concurrents aussi bien devant que derrière soi. Nasser et moi allons tout donner, pour MINI, pour l'équipe et pour nous-même.

Q: L'ouverture de l'étape 1 (2ème jour) commence avec une section de 404km sur route.

MB: Avant le rallye on essaye d'imaginer où seront les différentes étapes, sur route et hors route. Les étapes sur autoroute sont les moments où l'on peut se relaxer et prendre son temps. Cela prépare les équipes pour les étapes spéciales qui suivent. Mais tout ça ce ne sont que des hypothèses puisque personne ne connaît la route pour la journée de course à venir jusqu'à la veille à minuit, qui est le moment où le travail de navigation commence.

Q: L'étape 4 est celle du marathon, où seulement l'équipage est autorisé à réviser la voiture une fois l'étape complétée. Avez-vous décidé lequel d'entre vous va s'en occuper?

MB: Nous avons eu des formations mécaniques très spécifiques. La dernière a été faite il y a quelques semaines avec les techniciens X-raid afin de savoir exactement ce que nous pouvons faire et à quel moment durant chaque étape et celle du marathon. Tout a été préparé pour que nous sachions comment changer par exemple l'arbre de transmission, les cardans, si nous en avons besoin déconnecter la boîte de vitesses, et encore bien d'autres choses en cas de problème. Nous prenons avec nous beaucoup de pièces de rechange mais pas une boîte de vitesses car c'est trop gros.

Q: Les étapes 5, 6 et 7 vont amener la course en haute altitude. Que pouvez-vous faire pour réduire l'effet du manque d'oxygène?

MB: C'est certain que si avec l'altitude vous perdez votre concentration, vous vous retrouvez avec une grosse migraine ou vous sentez malade, c'est un problème. Il y a deux jours supplémentaires en altitude cette année, donc la préparation a été très importante. Nous avons une bonne formation pour cela avec notamment une pièce spécialement créée pour recréer l'altitude à laquelle nous allons courir. Chaque nuit nous pouvons dormir à 2500, 3500 mètres ou aucune autre altitude requise. C'est très efficace car ça permet de préparer le sang pour l'absorption de moins d'oxygène. On va courir entre 3000 et 5000 mètres d'altitude, et ça sera vraiment très difficile physiquement.

Q: L'étape 10 (12eme jour) va vous situer dans des conditions très hautes en chaleur avec une distance totale de 763km à parcourir. Est-ce que ce sera une difficulté à surmonter?

MB: Durant toute l'année nous courons très souvent avec Nasser dans le désert sous des températures allant de 40 à 50 degrés sous le soleil donc vous pouvez imaginer ce que c'est dans une MINI ALL4 Racing. Heureusement, notre expérience de courir dans la chaleur fait que nous sommes plus habitués à ce type de conditions et que l'on peut y faire face.

Q: L'étape 13 (15eme jour) est l'étape finale du Rallye Dakar. A quoi pensez-vous avant le départ?

MB: Pour le dernier jour on se prépare comme n'importe quel autre jour car on ne fini

pas la course jusqu'à l'arrivée finale. Mais si vous êtes en tête vous avez toujours peur que quelque chose puisse arriver donc on conduit toujours un petit peu plus lentement et plus prudemment pour ne pas faire d'erreur. C'est mentalement très dur car on pense toujours qu'un concurrent va mettre le paquet et prendre ses chances pour récupérer du temps. C'est exactement ce qui est arrivé l'année dernière et s'est mentalement éprouvant. Si on n'est pas en tête, alors sans aucun doute on va pousser, pousser et encore pousser pour prendre la victoire.

Q: Physiquement, quelle est la difficulté du Dakar?

MB: Ça n'est pas facile pour un co-pilote parce que lorsqu'il est en train de lire la feuille de route il ne peut pas voir ce qui est devant lui. Le volant permet au pilote de soutenir soulager le haut de son corps et peut se caler dans le siège, nous on a rien à part un bouquin à tenir. C'est pour cela que c'est beaucoup plus difficile pour nous sous freinage, ou bien lors de sauts ou à l'encontre d'obstacles – on regarde en bas donc on ne peut pas se préparer pour un obstacle, et de ce fait le cou et la tête du co-pilote peuvent bouger de façon violente. Heureusement X-raid a une équipe de kinésithérapeutes qui aide nos corps à récupérer.



Q: Pourquoi un co-pilote et pas un pilote?

MB: J'ai commencé ma carrière de rallye comme co-pilote après m'être blessé en ski et le médecin a dit que je ne serais pas assez solide pour concourir sur des skis et qu'il faudrait que je trouve un autre sport. Un ami était pilote de rallye and m'a demandé si je voulais m'asseoir à côté de lui et apprendre le rallye pour que je puisse devenir un pilote. Mais nous sommes devenus très compétitifs et j'ai pensé que peut-être je ne serais pas assez bon comme pilote et je suis resté au j'étais. Depuis les résultats que j'ai obtenus me disent que j'ai pris une bonne décision.

Q Est-ce que vous prenez avec vous un porte-bonheur?

MB: Non je ne le fais pas. Mais avant chaque étape j'essaie d'écouter ma chanson préférée; la même chanson chaque jour. Il n'y a pas de chanson spécifique, ça peut être une que j'ai entendue à la radio et assez aimée pour qu'elle me reste en tête. Ou bien ça peut être une chanson de mon enfance – je demande toujours que l'on me fasse une compilation que je peux emporter et écouter afin que cela soit une de ces chansons. Ça peut être du rock ou du pop ou n'importe quelle autre chose.

“Durant toute l'année nous courons très souvent avec Nasser dans le désert sous des températures allant de 40 à 50 degrés sous le soleil donc vous pouvez imaginer ce que c'est dans une MINI ALL4 Racing. Heureusement, notre expérience de courir dans la chaleur fait que nous sommes plus habitués à ce type de conditions et que l'on peut y faire face”.

Mathieu Baumel



07/ RALLYE DAKAR 2016: PILOTES ET CO-PILOTES.



Pilote:
Nasser Al-Attiyah (QAT) champion en titre du Dakar

- Né le 21/12/1970 (Age 44 ans)
 - Né a Doha
 - Au tir, Al-Attiyah a gagné la médaille de bronze dans la discipline de skeet (ball-trap) aux J.O d'été de 2012 à Londres.
 - 8 fois Champion de Rallye du Moyen Orient
- 2006 Champion du monde catégorie P-WRC (voitures de production)
2011 Gagnant du Rallye Dakar
2014 Champion WRC2
2015 Champion WRC2
Vainqueur Coupe du Monde du Rallye tout-terrain FIA
Gagnant du Rallye Dakar

Co-Pilote:
Mathieu Baumel (FRA) champion en titre du Dakar

- Né le 17/01/1976 (Age 39 ans)
 - Né a Manosque, France
- 2008: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes FIA
(Co-pilote de Guerlain Chicherit)
1ere place Coupe du Monde du Rallye tout-terrain Baja FIA
(Co-pilote de Guerlain Chicherit)
2009: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes FIA
(Co-pilote de Guerlain Chicherit)
2014: 1ere place Rallye tout-terrain Sealine, au Qatar
(Co-pilote de Nasser Al-Attiyah)
1ere place au Rallye OïLibya du Maroc
2015: 1ere place au Dakar
Vainqueur Coupe du Monde du Rallye tout-terrain FIA
1ere place au Rallye du Maroc
1ere place au Baja, Hongrie
1ere place au Baja, Italie
1ere place au Rallye Pharaons, Egypte



Pilote:
Joan 'Nani' Roma (SPA)

- Born 17/02/1972 (age 43)
- Hobbies: cycling, skiing, climbing
- Born in Folgueroles, Barcelona, Spain

1994:	1er du championnat européen de Cross Country Senior Médaille d'or lors de l'International Six Days Enduro (ISDE)	2002:	1er du Rallye de Tunisie 1er de la Baja, Espagne
1996:	1re participation au Rallye Dakar	2003:	1er du Rallye d'Égypte 1er du Rallye de Sardaigne
1997:	1er du championnat espagnol de Cross Country 1er de la Baja, Espagne Médaille d'or lors de l'International Six Days Enduro (ISDE)	2004:	1ere place au Rallye Clermont-Ferrand-Dakar (moto)
			1ere place au Rallye Dakar (moto)
		2005:	1er de la Baja, Espagne, Aragón
		2014:	1ere place Rallye Dakar pour Mini X-raid

Co-Pilote:
Alex Haro (SPA)

- Né le 14/03/1980 (Age 35 ans)
- Né a Barcelone, Espagne
- Passions: Mountain bike, ski, activités en plein air

2002:	1ere place Rallye de Catalogne sur l'asphalte, catégorie ouverte (Co-pilote de J. Basols)	2007:	1st place Mitsubishi Evo Cup in Spanish Tarmac Championship (Co-Driver of J.Basols)
2003:	1st place Copa Fiat Punto Catalonia (Co-pilote de J. Basols)		1ere place a la Coupe espagnole Mitsubishi Evo sur bitume
	1ere place a la Coupe Fiat Punto de Catalogne (Co-pilote de J. Basols)	2009:	1ere place au Rallye des Nations, Espagne
2005:	1st place Desafio Peugeot Spanish Tarmac Championship 1ere place au Championnat espagnol Peugeot Desafio sur bitume	2010:	1ere place au Championnat du monde du Rallye FIA S-2000
		2012:	1ere place Co-pilote du groupe N, Championnat d'Espagne rallyes sur gravier (co-pilote A. Llovera)
		2015:	1ere place Baja, Argon, Espagne



Pilote:
Orlando Terranova (ARG)

- Né le 10/11/1979 (age 36 ans) a Mendoza, Argentine
 - Terranova a commencé sa carrière professionnelle en 1997 en tant que pilote enduro, raflant quatre titres nationaux et se plaçant à la troisième place du Championnat d'enduro d'Amérique latine en 2001.
- 2013: 5ème place au Rallye Dakar
Une étape du Dakar remportée
- 2014: 5ème place au Rallye Dakar
- 2015: 1ère place au Desafío Ruta 40
2ème place Baja, Argon, Espagne
Quatre étapes du Dakar remportées

Co-Pilote:
Bernardo 'Ronnie' Graue (ARG)

- Né le 12/05/1969 (age 46 ans) a Mendoza, Argentine
 - Passions: Escalade
- 2010: 9ème place au Rallye Dakar (Quad)
- 2012: 5ème place au Rallye Dakar
- 2014: 2ème place au Rallye Oulibya, Maroc
3ème place au Baja, Hongrie
- 2015: 1ère place au Desafío Ruta 40
22ème place au Baja, Aragon, Spain
Quatre étapes du Dakar remportées



Pilote:
Mikko Hirvonen (FIN)

- Né le 31/07/1980 (35 ans) a Kannonkoski, Finlande
- Passions: Tennis, football, badminton

2001:	2eme place au Championnat de Finlande des Rallyes	2009:	2eme place au WRC
2006:	3eme place au WRC	2011:	2eme place au WRC
2007:	3eme place au WRC	2012:	2eme place au WRC
2008:	2eme place au WRC	2015:	2eme place au Baja, Aragon, Espagne
			Test MINI ALL4 Racing

Co-Pilote:
Michel Périn (FRA)

- Né le 19/01/1957 (Age 58 ans) a Saint-Mihiel, France

1993:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA	2008:	1ere place Rallye d'Europe Centrale
1994:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA	2009:	1ere place Baja, Espagne
	1ere place du Dakar	2013:	1ere place Baja, Hongrie
1995:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA		1ere place Baja, Aragon, Espagne
	1ere place du Dakar		1ere place Desafio Ruta 40, Argentine
1996:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA		1ere place Challenge du Désert, Abu Dhabi
	1ere place du Dakar	2014:	1ere place Desafio Inca, Perou
2005:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA		1ere place Baja, Aragon, Espagne
2007:	1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA		1ere place Rallye Dakar
	1ere place du Rallye Transiberico		
	2de place du Challenge du Désert Emirats Arabes Unis		



Pilote:
Erik Van Loon (NL)

- Né le 29/08/1968 (Age 47ans) a Reusel, Pays-Bas
 - Passions: Rallye, Vélo, Fitness, Golf
 - Fais des semaines de 60 heures dans sa vie normale du fait qu'il possède un des plus gros producteurs de viande aux Pays-Bas
- 2012: 1ere place au Rallye Short d'Amsterdam
- 2013: 3eme place au Rallye OiLibya du Maroc
3eme place au Rallye Pharaons Cross Country, Egypte
- 2015: 3eme place au Challenge du Désert , Abu Dhabi
5eme place au Baja, Russie
4eme place au Dakar

Co-Pilote:
Wouter Rosegaar (NL)

- Né le 27/05/1983 (Age 32 ans) a Nijmegen, Pays-Bas
- 2008: 3eme place au Championnat FIA Baja
- 2009: 3eme place au Championnat FIA Baja
- 2010: Trophée de Navigation Henri Magne
- 2014: 3eme place au Rallye OiLibya du Maroc
3eme place au Rallye Pharaons Cross Country, Egypte
- 2015: 3eme place au Challenge du Désert , Abu Dhabi
5eme place au Baja, Russie
4eme place au Dakar



Pilote:
Adam Malysz (POL)

- Né le 03/12/1997 (Age 37) a Wista, Pologne
- Une des plus grand sauteur a ski jamais connu
- Quatre médailles en individuel aux jeux d'hiver de Salt Lake City et Vancouver
- Quatre titres de Champion du Monde en individuel (record partage avec Matti Nykänen)
- 39 compétitions en individuel gagnées.
- 96 podiums (en individuel et en equipe)
- Le seul sauteur a ski qui ai gagne trois titres de Coupes de Monde de façon consécutive.
- Concurrent dans le Rallye Dakar en 2012, 2013, 2014, terminant 37eme, 15eme et 13eme.



Co-Pilote:
Xavier Panseri (FRA)

- Né le 21/05/1971 (Age 44 ans)
- 2007: 1er Rallye de Pologne
2008: 2eme Rallye de Pologne
2009: 3eme Rallye de Pologne
2011: Vainqueur du Rallye de Monte Carlo





Pilote:
Jakub 'Kuba' Przygonski (POL)

- Né le 24/03/1985 (Age 30 ans) a Varsovie, Pologne.
- Un mauvais accident Durant le Challenge du Désert Abu Dhabi l'a contraint a ne plus piloter pour plus de cinq mois.
- Blessures accidentelles: vertèbres tassées, multiples fractures
- Dakar 2014 6eme place (Moto)

Co-Pilote:
Andrei Rudnitski (RUS)

- Né le 12/11/1979 (Age 36 ans)
- Coureur du 400m
- Médaille d'argent du 4x400m a Budapest en 2004 Silver (Championnat du monde en salle)



Pilote:
Harry Hunt (GB)

- Né le 03/09/1988 (Age 27 ans) a Londres, Angleterre
- Passions: course, sports nautiques, parachutisme, rallye
- Il a été surnommé le "bleu de l'année" dans sa première année de participation au championnat de rallyes, en 2011.
- Ambassadeur de la marque MINI

2009: Premier Rallye international
2010: 1ere place au WRC – Coupe JWRC Rookie
1ere place au IRC – Championnat IRC 2WD
2011: 1ere place au WRC – Championnat PWRC 2WD
2012: 1ere place au WRC – Championnat PWRC 2WD
2015: Place sur le podium place au Challenge du Désert d'Abu Dhabi
8eme place au Rallye du Maroc
13eme place au Baja, Aragon, Espagne
3eme place au Challenge du Désert d'Abu Dhabi

Co-Pilote:
Andreas Schulz (GER)

- Né le 03/03/1955 (Age 60 ans) a Munich, Allemagne
- Passions: ski

2001: 1ere place Rallye Dakar (Co-pilote de J. Kleinschmidt)
2003: 1ere place Rallye Dakar (Co-pilote de H. Masuoka)
2010: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA (Co-pilote de L. Novitskiy)
2011: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA (Co-pilote de L. Novitskiy)
2012: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA (Co-pilote de K. Al Mutaiwei)
2013: 1ere place Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country FIA (Co-pilote de K. Holowczyc)
1ere place au Baja Portalegre 500
2015: 3eme Challenge du Désert d'Abu Dhabi



Pilote:
Boris Garafulic (CHL)

- Né le 11/07/1963 (Age 52 ans) a Santiago, Chili
- 2011: 3eme place au Rallye OiLybia du Maroc
2012: 3eme place au Desafío Litoral (Series Dakar)
2015: 12eme place au Rallye Dakar



Co-Pilote:
Filipe Palmeiro (PRT)

- Né le 11/07/1977 (Age 38 ans) Portalegre, Portugal
- 2005: Premier Rallye du Dakar
2009: 1ere place Rallye de Tunisie (Co-pilote de O. Terranova)
2eme place Rallye Transiberico (Co-pilote de H. Oliveira)
2eme place aux Championnats du Monde
2012: 1ere place au Baja Poland (Co-pilote de K. Holowczyc)
2013: 2eme place Baja Portalegre 500 (Co-pilote de M. Kaczmariski)
2015: 12eme pace au Rallye Dakar





Pilote:
Nazareno Lopez (ARG)

- Né le 25/11/1984 (Age 31 ans) a Rada Tilly, Province du Chibut, Argentine

Co-Pilote:
Sergio Lafuente (URY)

- Né le 22/05/1966 (Age 49 ans) a Maldonado, Uruguay
- aux J.O. de Barcelone 1992 et d'Atlanta 1996

2011: 14eme place
2012: 5eme place
2014: (n'a pas terminé)
2015: (n'a pas terminé)
Rallyes Dakar (Quad)



Pilote:
Stephan Schott (GER)

- Né le 15/10/1952 (Age 63 ans) a Frankfurt, Allemagne
- Passions: Lévriers, sports de rallye

2012: 10eme place Challenge du Désert d'Abu Dhabi
2013: 8eme place Challenge du Désert d'Abu Dhabi
2014: 8eme place Baja, Pologne
5eme place Challenge du Désert d'Abu Dhabi
19eme place Rallye Dakar
2015: 8eme place Baja, Pologne

Co-Pilote:
Holm Schmidt (GER)

- Né le 10/08/1965 (Age 50 ans) a Makranstädt, Allemagne

2005: 16eme place Challenge du Désert d'Abu Dhabi
2012: 30eme place Rallye Dakar
10eme place Challenge du Désert d'Abu Dhabi
2014: 8eme place Baja, Pologne
19eme place Rallye Dakar
2015: 22eme place Rallye Dakar



Pilote:
Guo Meiling (CHN)

- Né le 11/10/1968 (Age 47 ans) a Beijing, Chine
- Passions: Escalade, randonnée, canoe
- Femme d'affaires prospère
- Anciennement coureuse de VTT
- A travaille pour des oeuvres caritatives



Co-Pilote:
Min Liao (CHN)

- Né le 15/06/1970 (Age 45 ans) a Shanghai, Chine
- Passions: Activités en plein air, cuisine, photographie
- Participations a Dakar: 2
- Meilleur résultat au Dakar: 18eme (2012)





08/ RALLYE DAKAR 2016: PREPARATION PHYSIQUE ET ENTRETIEN.

Le Rallye Dakar est très exigeant pour les voitures qui y concourent. Mais ayons une pensée pour les équipages qui ne sont pas si résistants – ou le sont-ils?

Comme son nom le suggère, le rallye Cross-country est réputé pour son terrain changeant. Chaque jour, chaque heure, chaque seconde vont mettre les concurrent face à des surfaces de toutes sortes. La conduite rapide multiplie les effets générés par les bosses, les sauts, les secousses rencontrées sur des terrains difficiles. Durant les 14 jours du Rallye Dakar, cela peut mettre beaucoup de pression voire faire casser des pièces des voitures qui ne sont pas préalablement préparées pour le Dakar. Heureusement, la MINI ALL4 Racing a été conçue pour être exceptionnellement fiable: à la fin du Rallye Dakar 2014, les 11 voitures MINI ALL4 Racing ont passé la ligne d'arrivée.

Concourir sur des terrains redoutables et changeants à différentes altitudes et dans des conditions météo variables à quelque allure que ce soit auront les mêmes effets sur les pilotes et co-pilotes. Bien que nous pensons qu'ils soient surhumains, leurs corps ne sont pas plus que de la chair et des os. Quand la suspension est comprimée au plus bas, la force transmise circule dans le reste de la voiture, ce qui inclut le volant et le siège, et donc la personne assise dans le siège.

Faire du rallye cross-country est un sport immédiatement excitant mais aussi très physique. Les douleurs, la souffrance, la fatigue et les blessures font partie des maux à anticiper. De ce fait le bien-être de tous les équipiers du MINI ALL4 Racing est extrêmement important. Des entraînements avant la course jusqu'à la ligne de départ du Dakar et tout au long de la course, les équipes concurrentes bénéficient des meilleurs services médicaux. En plus des équipes médicales du Dakar, les équipages MINI ALL4 Racing seront sous les soins de X-raid – le partenaire technique de MINI- et de ses trois kinésithérapeutes sportifs.

Les Kinésithérapeutes sportifs de X-raid sont plutôt connus comme des mécanos du corps humain. C'est leur boulot de réparer les équipages après à la fin de chaque étape et ce n'est qu'à la fin de chaque étape qu'il savent si il y a des problèmes. Si les équipages sont en retard en arrivant de la course, ce sont alors les kinésithérapeutes qui deviennent nerveux à la pensée qu'un accident et des blessures graves auraient pu se produire.

En conduisant huit heures et plus, le problème le plus commun pour les équipages se produit dans le dos, le bas de la colonne vertébrale, le fessier ainsi que pour les pilotes sous les bras en raison de l'utilisation constante du Volant – il y a énormément de mouvements de ce côté et les bras doivent absorber le retour de force du volant et des roues.

Chaque problème est différent et nécessite différents traitements. La meilleure façon de décrire la façon dont le traitement est administré est de penser aux membres de l'équipage comme à des voitures – ils ont besoin de différents outils pour les réparer, et les kinésithérapeutes X-raid ont une énorme boîte à outils à leur côté. Certains de ces outils incluent notamment la thérapie manuelle, les drainages lymphatiques, les massages, l'ostéopathie, la thérapie des points de réflexes (thérapie qui utilise le système nerveux pour obtenir différentes réactions telles que l'atténuation de la douleur, une meilleure réaction musculaire ou encore en réduction d'œdème), et bien bien plus encore.

Ce dont il faut se rappeler est que chaque personne est différente, tout spécialement les équipiers de course. Les différences de taille et de corpulence peuvent produire différents effets selon les conditions de conduite. Être bien harnaché dans un siège baquet peut réduire la pression sur la colonne vertébrale mais chaque saut et atterrissage sont comme des rochers et des trous: tous différents. L'utilisation de dispositifs HANS (support de tête et de cou) est obligatoire pour les concurrents puisqu'il les prémunit de nombreuses blessures possibles de la colonne vertébrale supérieure. La plupart des blessures arrivent sur le bas de la colonne vertébrale. Le niveau d'aptitude physique de l'équipage est également très important pour limiter les blessures.

"Les équipages MINI ALL4 Racing sont très en forme," dit la kinésithérapeute contrôleur des sports de X-Raid, Annett Fischer. "Les pilotes et co-pilotes s'entraînent toujours énormément avant de participer aux courses, mais ils le font d'autant plus pour le Dakar parce qu'ils veulent tout donner. Ils ont leurs propres routines. Certains vont à la gym pour s'entraîner, d'autres font du vélo et de la course à pied, ou bien font tout cela et encore plus." Du fait de leurs différences en termes de corpulence, chaque équipier a son propre programme de mise en forme et de régime alimentaire pour les maintenir au plus haut niveau de leur performance physique.

Le Dakar est réputé pour ses étapes en haute altitude et les malaises liés à l'altitude peuvent être un problème. Le Rallye Dakar 2016 va inclure le temps le plus long qu'aucune autre course n'ait été faite en altitude. Il y a beaucoup de produits sur le marché qui aident à combattre le mal de montagne mais la plupart contiennent des substances prohibées qui violeraient les règles d'antidopage. Les produits naturels peuvent être utilisés, cependant ils doivent être approuvés.

“Les équipages MINI ALL4 Racing sont très en forme. Les pilotes et co-pilotes s’entraînent toujours énormément avant de participer aux courses, mais ils le font d’autant plus pour le Dakar parce qu’ils veulent tout donner.”

Annett Fischer,
dit la kinésithérapeute contrôleur
des sports de X-Raid

Certaines équipes préfèrent s’entraîner pour des événements de haute altitude en combinant différents types d’entraînements basés sur peu d’oxygène. Sur le principe d’entraînement à basse altitude et de sommeil en haute altitude, certains d’entre eux louent des tentes hypoxiques, ou un air amoindri en oxygène est pompé dans la tente pendant qu’ils y dorment. Cependant l’entraînement mécanique avec une machine, en utilisant un masque hypoxique peut être tout aussi aidant. Ce devrait être le standard numéro un pour la préparation à l’altitude. Si certaines personnes sont assez chanceuses pour vivre en montagne, elles ont déjà alors des avantages certains dans ces conditions. Et il sera beaucoup plus facile pour elles de s’entraîner à basse altitude et dormir en haute altitude.

Dans la voiture, chaque membre d’équipage a trois litres de boissons. C’est un mélange nutritionnel spécialement créé pour eux qui consiste notamment de glucides et autres nécessités. Ils ont également un paquetage de survie avec eux qui leur fournira plus de 1500 calories. C’est essentiel quand ils sont dans le désert.

Il y aura aussi des gels énergétiques, des mousses de fruits ainsi que des barres énergétiques. Des saucisses BiFi sont également incluses du fait de leur contenu en sel. Tout ceci a besoin bien sûr d’être ouvrable facilement et à proximité car il n’est pas facile de boire et manger pendant la conduite, et l’équipage ne peut avoir aucune distraction pendant la conduite. Les équipages vont manger sur la route à des heures précises afin d’assurer une prise contrôlée et consistante des nutriments.

Un grand camion de cuisine soutient X-raid afin de préparer les repas. Des repas spéciaux y sont préparés afin d’apporter des sucres lents comme avec les pâtes, ou des protéines comme avec la viande. La chose la plus importante pour les équipes est de manger et boire dans les 30 premières minutes d’arrivée au bivouac. Ce n’est pas si facile considérant les débriefings et rendez-vous avec la presse. C’est pour cela qu’immédiatement les équipes reçoivent une boisson énergisante contenant beaucoup de glucides et de calcium. Le sommeil est également très important afin de maintenir l’endurance et repousser la fatigue. Dans des termes simples, l’attention et la maintenance consentie portée à l’équipage n’est aucunement différente de celle donnée aux voitures MINI ALL4 Racing dans laquelle ils sont harnachés.



09/ MINI ALL4 RACING: UN INTERPRETE BRILLANT.



Depuis sa première apparition en 2010, la MINI ALL4 Racing a réellement pris ses marques en 2011 durant le rythme effréné de la Coupe du Monde des Rallyes Cross-Country. A partir de là elle a rapidement évolué comme un pur-sang en remportant le titre de la Coupe du Monde Rallye Cross-Country FIA quatre fois consécutives (2012-2015) et en remportant quatre victoires également consécutives du Rallye Dakar (2012-2015).

Sous la coupe de MINI et X-raid Allemagne, le MINI ALL4 Racing est devenue la quintessence d'une voiture de rallye cross-country. Etablie sur la base de la magnifique voiture de production MINI John Cooper Works Countryman, il est juste de dire que la MINI ALL4 Racing est devenue le symbole iconique équivalent des voitures de rallye sport que l'originale Mini Cooper S qui avait gagné le cœur de tant d'équipages et fans de courses au début des années 60.

Aujourd'hui, la MINI ALL4 Racing, ou pour être précis les 12 qui seront alignées sur le départ du Rallye Dakar, ne diffère que de peu de la version originale de celle qui a goûté la première le sol du Dakar en 2011. En fait, la seule modification qui soit importante à mentionner est l'adaptation du châssis de la MINI ALL4 Racing afin de permettre que deux roues de secours soient transportées sous les zones du pilote et du co-pilote, tandis que la troisième demeure à l'arrière de la voiture. Un affinage et développement progressif. Durant des milliers de kilomètres de course alliés à des programmes de tests intensifs ont permis d'assurer à la MINI ALL4 Racing une capacité à exceller sur toutes les scènes de rallyes cross-country de longue distance à l'international.

1. MOTEUR

TwinPower turbo, moteur six cylindres en ligne diesel de BMW Motoren GmbH, Steyr, Autriche. Conçu pour les compétitions d'endurance, le moteur de 2993cc produit plus de 320 chevaux à 3250 tours minute pour faire marcher le MINI ALL4 Racing à une vitesse de pointe de 178 km/h, avec le limiteur de débit d'air de 38mm réglementaire

en place. Le système refroidissement par liquide est utilisé pour réduire le poids total du moteur et assurer la lubrification dans des conditions extrêmes de course. Le système d'échappement en Iconel est réalisé par le fabricant spécialiste des systèmes d'échappement Akrapovič.

2. BOITE DE VITESSE

La MINI ALL4 Racing est équipée d'une boîte de vitesses séquentielle de marque Sadev à six rapports + marche arrière est conçue pour réduire le poids et fournir une fiabilité extrême. Les vitesses sont sélectionnées grâce au levier qui est positionné entre le pilote et le copilote. Puisque séquentiel, le levier est simplement poussé en avant ou en arrière pour la vitesse appropriée.

Un embrayage multi-disques AP Racing en métal fritte capable de transmettre le large couple de sortie moteur d'à peu près 800 Nm à 2100 tours minute, permettant des changements de vitesse sans débrayage lorsque la MINI ALL4 Racing est en marche avant. La MINI ALL4 Racing est aussi également équipée d'un système de refroidissement d'huile verrouillable Xtract avant, et d'un différentiel milieu et arrière SADEV.

3. CHASSIS

La plus grande partie de la carrosserie de la MINI ALL4 Racing est faite d'un mélange de fibres carbone/Kevlar et sa dimension est 9% plus grande qu'une MINI John Cooper Works Countryman standard. L'intérieur de la MINI ALL4 Racing est compact et sécurisé afin de fournir le plus haut niveau de sécurité pour les deux occupants. Un cadre en tube sur mesure consistant de tuyaux d'acier est spécialement conçu -comme pour tous les aciers et alliages utilisés- afin d'atteindre, voir de surpasser les rigoureux standards de l'aérospatial.

4. AMENAGEMENT DU COCKPIT

La fibre de carbone est utilisée pour la zone du tableau de bord et est constituée de trois sections: tableau de bord pilote, centre et co-pilote. Les informations présentées sont réduites aux informations uniquement essentielles. Le pilote a l'affichage de la vitesse sélectionnée et des tours par minute, et des LED qui indiquent si un différent ratio de vitesse est requis. La vitesse, la pression d'huile, la température de fluides et les fonctions électroniques sont présentées sur le tableau de bord central afin de permettre aux deux personnes de les voir. C'est également une unité de changement rapide pour réduire le temps d'entretien de la voiture. Tous les systèmes de navigation sont situés sur le tableau de bord du co-pilote.

5. ROUES ET FREINS

Les pneus Michelin tout-terrain (245/80R x 16) fournissent adhérence et retour sur toutes surfaces. Un total de sept roues/pneus sont dans la voiture – quatre installés et trois de secours, dont deux sont situés sous le châssis et une dans le compartiment arrière. Des freins à disque ventilés (320 mm x 32 mm) sont utilisés et mordus par des étriers à six pistons refroidis par air sur l'essieu avant, par des étriers à six pistons refroidis par eau sur l'essieu arrière.

6. SUSPENSION

Les absorbeurs de chocs Reiger faits en Hollande (4 sur chaque essieu) sont ajustables dans les bosses, rebonds etc. L'huile comprimée est refroidie par des réservoirs externes pour assurer un amortissement constant et une haute fiabilité.

MINI ALL4 RACING: SPECIFICATIONS TECHNIQUE

• Moteur	TwinPower turbo diesel
• Rotation	320 bhp / 3250 rpm
• Couple	approx. 800 Nm / 2100 rpm
• Capacité	2993 cc
• Bride d'air	38 mm de diamètre
• Vitesse maximale	environ 178 km/h
• Transmission	boîte de vitesses séquentielle à six rapports (Sadev)
• Embrayage	Embrayage AP Racing
• Système de refroidissement	Xtrac
• Freins	Freins à disque ventilés (320 mm x 32 mm) refroidis par air sur l'essieu avant, et par eau sur l'essieu arrière.
• Longueur / Largeur / Hauteur	4333/1998/1966 mm
• Base des pneus	2900 mm
• Train arrière	1736 mm
• Poids à vide	1952.5 kg
• Capacité du réservoir	environ 385 litres
• Cadre de châssis	CP Autosport
• Pneus	Michelin Tout-Terrain (size: 245/80R 16)



MINI ALL4 RACING – FAITS RAPIDES

- Les pneus Michelin ne fonctionnent qu'avec de l'air.
- La pression typique est de 2.7 Bar dans le sable et va jusqu'à 1.1 Bar.
- Toutes les voitures MINI ALL4 Racing concurrentes sont enregistrées et autorisées pour la route par le TÜV allemand.
- La qualité de l'essence diesel utilisée est celle des stations de service standard.
- Afin de surmonter la production de chaleur montante du système de freinage, le fluide de frein AP Racing "RadiCal" est utilisé.
- Les systèmes électriques sont alimentés par des batteries en lithium de phosphate de fer de 12 Volts – une grande (400 A / 1200A / 20 Ah), et une petite (200A / 600A / 10Ah) connectée comme recharge.
- Les voitures MINI ALL4 Racing embarquent des outils et kits de rechange exhaustifs pour utilisation durant la course: une boîte à outils avec diverses clés, pinces, tournevis, pelles, plaques de désensablage, ainsi qu'un marteau. Pièces de rechange: cylindres, arbre de transmission, alternateur.
- Deux vérins hydrauliques télescopiques fixés et cachés sur le châssis sont opérés de l'intérieur du véhicule et un vérin hydraulique manuel est embarqué comme rechange en cas d'urgence.
- Les vérins hydrauliques sont utilisés pour surélever la MINI ALL4 Racing afin de permettre aux équipages de changer des pneus crevés le plus vite que possible.
- Bien que cela se traduise par de la perte de temps, l'équipage MINI ALL4 Racing doit recycler les écrous de roues sur la roue de remplacement au chiffre exact de 140 Nm.
- Un seul essuie-glace de pare-brise de route modifié Bosch est utilisé pour garder le pare-brise de la MINI John Cooper Works Countryman pour repousser la pluie, la boue, la poussière, les insectes, etc.
- La capacité en huile du moteur BMW TwinPower est de 12 litres.
- Une MINI ALL4 Racing pèse le poids minimum requis par la FIA de 1952.5 Kg (inclus 2 roues de secours, mais sans essence, équipement ou pièces de rechange).



10/ SECURITE DU PILOTE ET DU CO-PILOTE: EQUIPEMENTS NECESSAIRES.

Bien que la MINI ALL4 Racing soit tenue en haute estime pour sa performance et sa fiabilité, il est exact que les talents du pilote et du co-pilote sont une autre raison pour laquelle MINI et ses MINI ALL4 Racing ont prouvé être des forces dominantes dans le monde des rallyes cross-country. De ce fait la sécurité des équipages est primordial. Non seulement l'utilisation d'un dispositif HANS (support de tête et de cou) est obligatoire pour tous les concurrents, mais le reste des équipements de compétition doivent respecter des normes rigoureuses tout en étant confortables à utiliser lors de compétition dans des échelles de températures diamétralement opposées.

Les harnais de sécurité et les dispositifs HANS sont importants mais l'utilisation d'un casque l'est également – personne ne peut prévoir les problèmes et dangers possibles qui peuvent arriver lors de courses de rallye à grande vitesse, et un casque professionnel peut sauver la vie, tout autant que le système d'intercommunication entre le pilote et co-pilote.

Casque et Intercom

La coque du casque de course fréquemment utilisée par les équipages de la MINI ALL4 Racing est faite de fibre de carbone, le rembourrage intérieur est constitué de matériaux d'absorption et de tissu ignifugé de haute performance et cela inclut la jugulaire à boucle Double-D. Suite à des tests de sécurité rigoureux on obtient une certification de sécurité Snell 2p15, la dernière version de la fondation Snell. Certains pilotes préfèrent cependant d'autres modèles de casques sélectionnés qui sont certifiés aux normes FIA 8860-2010 and Snell 2005.

La plupart des casques commandés sont normalement livrés en taille standard mais les membres de l'équipage ont la possibilité d'un ajustement personnalisé, ou tous les composants intérieurs sont adaptés à la forme de leur tête et à leur confort. Les casques sont normalement livrés en blanc mais certaines équipes préfèrent leurs propres palettes de couleur pour se démarquer ou personnaliser leur casque. Les coquilles vides sont fournies au peintre de leur choix et une fois le travail effectué, la coquille est retournée au fabricant, assemblée, vérifiée et ensuite délivrée avec les étiquettes d'homologation.

Habituellement, les casques commandés sont ouverts et ne demandant pas l'installation spécifique de système de ventilation. Un système de ventilation d'air peut être fourni. Il fonctionne en utilisant des trous préconçus dans la coquille et arrangés de façon à permettre à l'air frais de rentrer à l'intérieur et à l'air chaud de s'évacuer.

Les casques ouverts nécessitent si requis des adaptations spéciales en termes de connexion eau ou air différentes. Les casques viennent avec un viseur ajustable dont l'utilisateur peut se servir lorsque le soleil est bas sur l'horizon et il est possible de rajouter une petite viseur qui agira comme lunettes de soleil. Un intercom installé dans le véhicule permet à l'équipage de communiquer – le bruit dans le cockpit peut atteindre de très hauts niveaux et une communication claire est primordiale. Les types de casques WRC servent également en tant que centre de communication et arrivent avec un bras intégré pour le microphone, une oreillette, ainsi qu'une prise intégrée dans la coquille qui est utilisée pour connecter le casque (et son kit radio) au système intercom de la MINI.

Vêtements

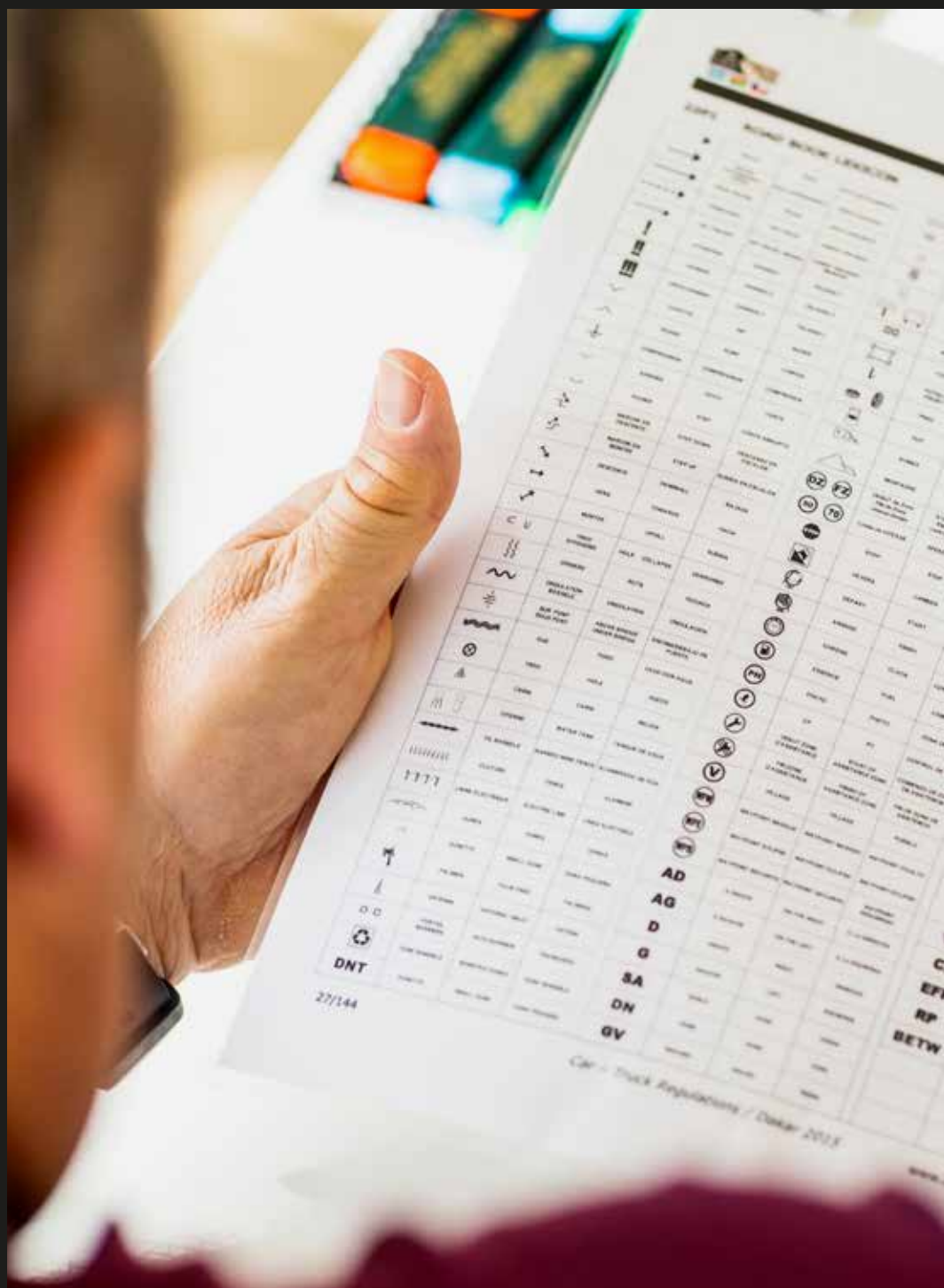
Les vêtements de course sont également très importants en termes de sécurité et de confort. Généralement la combinaison des équipes MINI ALL4 Racing de l'équipe X-raid est un costume une pièce faite de trois couches de matériaux: le tissu extérieur est 100% end meta-aramid, le tissu interne est une structure de tricot à double face avec doublure en Nomex, et la combinaison est aussi traitée à l'argent X-Cool. La fermeture est assurée par une fermeture éclair ainsi qu'une bande Velcro sur le devant. La combinaison pèse environ 1100g, est ignifugée et est fabriquée conformément aux règles FIA 8856/2000.

La combinaison n'a pas de ventilation mais un fini réfrigérant appelé Argent X-Cool. Le traitement X-Cool fournit la sensation de fraîcheur et est également antibactérien. Durant le Rallye Dakar les températures peuvent atteindre les 50 degrés mais cela dépend des dépressions. Il y a des endroits où vous pouvez atteindre des altitudes de 3500-4000 mètres avec des températures extrêmement froides. Les combinaisons produites pour l'équipe sont personnalisées avec nos sponsors et couleurs.

Les gants des équipiers ont des coutures externes et sont préformés pour un ajustement meilleur. Ils sont également pourvus d'un matériel de haute adhérence situé sur des points stratégiques sur la paume de la main et sont ignifugés conformément à la norme FIA8856/2000. Le même standard de confort s'applique aussi aux chaussures en cuir de course qui offrent un grand niveau de confort et une sensation d'équilibre lors de la conduite. Des semelles de caoutchouc ultra fines augmentent encore plus le niveau de sensation disponible sur les pédales, tout en étant antistatiques et résistantes au carburant et à l'huile.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, les équipiers portent également des sous-vêtements normalisés, des chemises à manches longues, aux pantalons, aux cagoules et chaussettes qui sont conçues pour s'adapter à la forme du corps. Le matériau utilisé est en mélange de jersey et tricots Nomex/Viscose/Modacrilic/EA. Dans l'ensemble la tenue vestimentaire d'une équipe de rallye cross-country donne une nouvelle dimension au concept de "s'habiller pour le travail".

11/ RALLYE DAKAR 2016: STATISTIQUES ESSENTIELLES.



- Départ: Buenos Aires (31m – le point le plus bas du Rallye)
- Arrivée: Rosario – lieu de naissance de Ernesto 'Che' Guevara + Lionel Messi
- Etapes 4: 6/1/16 San Salvador de Jujuy:
 - 429km de section spéciale prend place à une altitude moyenne de 3500m, alternant des terrains sableux et rocheux.
 - Cette année, le défi de San Salvador de Jujuy a été conçu qui n'a pas été vu depuis l'édition de 1998: une zone totalement fermée aux véhicules à laquelle même les concurrents n'ont pas accès. Privés de leurs équipes d'assistance, qui sont déjà en route pour la Bolivie, les pilotes et co-pilotes devront se débrouiller avec cette contrainte supplémentaire.
- |Etapes 5: 7/1/16 San Salvador de Jujuy - Uyuni:
 - 327km section spéciale à 4600m d'altitude (le point le plus haut dans l'histoire du Dakar)
- Le mal de l'altitude est dû au manque d'oxygène à une telle altitude. Cela commence généralement vers 2,400 mètres.
- Etapes 6: 8/1/16 sont les sections spéciales les plus longues: 524km @ 3500-4200m d'altitude
- Etapes 10: 13/1/16 la plus haute du Né à Fiambala
 - environ 1230m de haut (Burj Khalifa = 828m).





STAGE 4:
San Salvador de Jujuy
Section spéciale
429km à lieu à une
moyenne de **3,500m**,
alternance de sable, terrain rocheux.

STAGE 5:
Maladie de l'altitude
produit ci-dessus
2,400m
et est causée par la
faible et le manque de
pression oxygène.



Regardé à la télévision par
1 milliard
téléspectateurs dans
190 pays



Près de **600** concurrents.

STAGE 10:
Fiambala Dunes
1,230m
haut
éclipser la Burj Khalifa
à seulement 828m.





12/ RALLYE DAKAR 2016: HISTORIQUE DES PREPARATIONS.



Le Rallye Dakar est une course de sports mécaniques d'endurance très réputée. Participer à un événement si prestigieux nécessite non seulement une voiture de haute performance et de grande fiabilité, telle que la MINI ALL4 Racing, mais aussi des pilotes et co-pilotes expérimentés. Mais comme vous le diront n'importe quel concurrent, à n'importe quel niveau de compétition et surtout lors du Dakar il faut une équipe de soutien de début jusqu'à la fin.

Derrière la MINI ALL4 Racing et tout son équipage se trouve un énorme équipe de soutien, avec des spécialistes de différentes compétences. Techniciens, cuisiniers, conducteurs de camions de support, équipe médicale, et encore bien d'autres, pour que la MINI participe au Rallye du Dakar – et non pas avec une seule mais avec 12 de ses voitures hautement spécialisées pour le cross-country lors du Dakar 2016.

L'équipe derrière la scène est X-raid, une société indépendante de sport mécaniques de course, basée à Telbur en Allemagne. Sven Quandt est le co-fondateur de l'équipe principale de X-raid. En tant qu'ancien pilote de rallye à l'international, son expérience des compétitions et de management l'on conduit à former X-raid en 2002. Sous sa direction, les hommes et les femmes qui forment X-raid ont goûté au succès des championnats de rallyes cross-country de grande échelle. À l'heure d'aujourd'hui X-raid a gagné neuf titres de Coupe du Monde, 2015 étant l'année où X-raid a célébré l'obtention de 8 de ces titres de façon consécutive – les quatre dernières années avec la MINI ALL4 Racing – et une incroyable suite de quatre victoires consécutives au Rallye Dakar avec la MINI ALL4 Racing.

Être victorieuse quatre fois sur le Rallye Dakar et la Coupe du Monde des Rallyes cross-country FIA prouve sans l'ombre d'un doute que la MINI ALL4 Racing et X-raid forment une association formidable. Basées sur la MINI John Cooper Works Countryman, les voitures MINI ALL4 Racing sont construites et préparées pour la course grâce à l'expérience technique et la grande passion du staff extrêmement qualifié de X-raid. Cette

équipe de techniciens est soutenue par d'autres personnes qui organisent le déplacement des voitures MINI ALL4 Racing en compétition vers les différents lieux de course. Dans le cas du Dakar 2016, 12 MINI ALL4 Racing vont devoir être acheminées d'Allemagne en Argentine.

En plus des conducteurs de véhicules de sport, des ingénieurs, des techniciens et des équipes médicales qui vont tous participer au Dakar, il y aura plusieurs tonnes d'équipement et de pièces de rechange envoyées au point de départ. Tout cela demande des mois de planification en amont du Dakar. Comme pour la course en elle-même, préparer et participer au Dakar est un défi en soi-même.

EN CHIFFRES:

- **Combinaison de pneus et roues de rechange envoyées au DAKAR: 800**
- **Personnel X-Raid participant au Dakar (techniciens, kinésithérapeutes, etc.): 130**
- **Véhicules de support X-raid au Dakar: 5 camping-cars, 16 camions de service (incluent cuisine et bureau), 10 voitures de service et 4 voitures de presse**
- **Poids total des équipement et pièces de rechange envoyées au Dakar: 50 tonnes**
- **Nombres d'employés de X-raid célébrant leur anniversaire lors du Dakar: 3**
- **Durée de tous les équipement et des voitures MINI ALL4 Racing sur des bateaux pour Dakar: 21 jours.**
- **Jour de collecte des MINI ALL4 Racing et de l'équipement X-raid à Buenos Aires: 29 Décembre 2015.**
- **Prologue du Rallye Dakar 2016: 2 janvier 2016**



13/ RALLYE DAKAR 2016: GLOSSAIRE.

BIVOUAC: A la fin de chaque étape, c'est le campement où toutes les équipes et concurrents établissent leur point de maintenance mécanique. En plus du centre médical et du centre media, le bivouac comprend également un large campement de restauration qui sert de point de ralliement pour tous les membres des équipes du Dakar.

BRIEFING: Durant le rallye, l'organisation va tenir une séance d'information pour pilotes chaque soir. Dans cette séance d'information, les incidents spéciaux qui ont eu lieu dans la journée seront revus et des indices pour la prochaine étape seront fournis.

POINT DE CONTROLE: Aux points de contrôle, les concurrents doivent récupérer un timbre sur leurs fiches de présence afin de prouver qu'ils ont bien passé le point de contrôle. Si un concurrent devait rater un point de contrôle (ou oublier de récupérer le timbre) il recevra une pénalité.

ASSISTANCE RAPIDE: Comme seulement les concurrents ont le droit de s'entraider, dans le Dakar, beaucoup d'équipes entrent en mode "Assistance rapide". Cette Assistance Rapide consiste habituellement d'un camion qui concourt dans la catégorie camion et fournit au concurrent un support exhaustif en cas d'accident ou de problème technique. Le camion a des pièces de rechange et des outils à bord.

FESH FESH: A type spécifique de sable très fin du Sahara, appelé "Guadal" en Argentine.

GPS: Dans le Dakar, le GPS est utilisé comme système de contrôle. Dans les étapes spéciales, les concurrents doivent uniquement naviguer avec leur feuille de route. Le GPS ne fait que confirmer l'arrivée et le passage des points de contrôle.

INTERCOM: Utilisé par le pilote et le co-pilote afin de communiquer les instructions de feuille de route.

IRITRACK: Ce système connecté au réseau satellite permet le contrôle du positionnement. Avec ce système, le PC de la course peut contrôler la position et la vitesse de chaque concurrent. En cas d'urgence, les concurrents peuvent contacter le PC en utilisant un téléphone satellite intégré.

LIAISON: La liaison amène les concurrents à point de départ et ensuite au point d'arrivée au bivouac. Elle doit être achevée dans un temps spécifique.

MINI AA4 RACING: La MINI entrée dans le Dakar par X-raid est basée sur la MINI John Cooper Works Countryman. Son moteur TwinPower turbo, a une capacité de 2993cc et est basé sur un moteur de production BMW qui génère plus de 320 chevaux à 3250 tours/minute. Cela permet à la MINI ALL4 Racing de générer à une vitesse de pointe de 178 km/h. La capacité du réservoir est d'environ 375 litres d'essence diesel. 12 MINI ALL4 Racing vont concourir lors du Dakar 2016. Avec ses victoires de 2012 à 2015 la MINI ALL4 Racing est la championne de quatre victoires consécutives et le défendant du titre.

NEUTRALISATION: Une phase de neutralisation peut être intégrée dans une étape spéciale. Dans cette zone, aucun temps n'est rajouté dans le temps du concurrent.



PARC FERMÉ: Une zone dans laquelle les véhicules doivent être garés à certains moments Durant l'évènement. Réparations, ravitaillement ou changement de pneus y sont interdits. Les voitures doivent être couvertes avec une protection d'aluminium transparent.

PC COURSE: Ce control de course est responsable des aspects sportifs et sécuritaires ainsi que des éventuels recours.

JOUR DE REPOS: Ce jour la, au milieu du rallye, aucune étape n'est concourue et les concurrents et leurs véhicules restent au bivouac. Les équipes utilisent cette journée pour mener à bien des travaux d'entretien importants sur leurs voitures.

FEUILLE DE ROUTE: Les concurrents reçoivent la feuille de route lorsqu'ils entrent au bivouac à la fin de chaque étape. Elle fournit toutes les informations de navigation essentielles: distances, passages dangereux et astuces. Les informations sont affichées par l'utilisation de flèches et de symboles.

SCRUTATEURS: Les voitures de course et d'entretien sont vérifiées afin de s'assurer qu'elles soient conformes à toutes les réglementations techniques.

SENTINEL: Le système de signalisation acoustique et optique est utilisé afin de prévenir les concurrents qu'un véhicule plus rapide arrive de derrière, ce qui doit rendre le dépassement plus facile et plus sûr.

ROUTE D'ENTRETIEN: Toutes les voitures d'entretien – c'est à dire toutes les voitures hormis celles des concurrents et de la presse- vont conduire de bivouac en bivouac sur cette route qui est définie par l'organisation.

ETAPE SPECIALE: Les concurrents doivent prendre part à cette étape comme une course contre la montre. Le temps, du début à la fin est utilisé pour évaluer la position des concurrents au classement général.

ZONE DE VITESSE: Dans une zone de vitesse, les concurrents doivent obtenir à une limite de vitesse spécifique (30, 50 ou 90 km/h). Ces zones ont été introduites afin de protéger des spectateurs potentiels ou encore le terrain qui est traversé.

ETAPE: Une étape inclue des liaisons que les concurrents prennent à partir du bivouac de départ jusqu'au bivouac d'arrivée, et l'étape spéciale.

FICHE DE PRESENCE: Les heures de départ et d'arrivée sont enregistrées sur ce document. De plus, les co-pilotes récupèrent les timbres nécessaires sur ce documents aux points de contrôle de passage.

TRIPMASTER: Ce système de mesure électronique a pour but d'aider le co-pilote. Il mesure la distance totale à la distance des étapes individuelles (par exemple entre deux points de la feuille de route), et peut être ajusté par le co-pilote.

WAY POINT WP: Ces points le long de la route sont déterminés par l'organisation et doivent être passés par les concurrents. Il y a quatre différents types de points: WPV, WPM (point caché), WPE (point éclipse) et WPS (point de sécurité).

X-RAID: Equipe de sports automobile privée basée à Trebur en Allemagne. Gagnant du Rallye Dakar de 2012, 2013, 2014 et 2015 Dakar avec la MINI ALL4 Racing. Elle concoure également dans la Coupe du Monde des Rallyes Cross-country FIA. Vainqueur de la Coupe du Monde depuis 2008. Equipe dirigée par Sven Quandt.



14/ MEDIA CONTACT.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telephone: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Media website: www.press.bmwgroup-sport.com