

10 décembre 2013

MINI Dossier de Presse Rallye Dakar 2014.

01	Intro : Jochen Goller, Senior Vice President MINI.	Pg. 01
02	Dakar 2014 : Le prochain challenge pour MINI.	Pg. 02
03	MINI ALL4 Racing : Technologie.	Pg. 05
04	MINI ALL4 Racing : Caractéristiques Techniques.	Pg. 08
05	Les MINI Pilotes et Copilotes pour le Dakar 2014.	Pg. 10
06	MINI et le Rallye Dakar.	Pg. 19
07	MINI en Rallye.	Pg. 22
08	Entretien avec Sven Quandt, directeur Team X-raid.	Pg. 24
09	Entretien avec Stéphane Peterhansel.	Pg. 29
10	Le parcours du Rallye Dakar 2014.	Pg. 33
11	Vainqueurs du Rallye Dakar 1979-2013 (Voitures).	Pg. 40
12	Le lexique du Dakar.	Pg. 42
13	Règlement et Procédures du Dakar 2014 en bref.	Pg. 47
14	Contacts Presse.	Pg. 51

0

01 – Introduction : Jochen Goller, Senior Vice President MINI.

Du 5 au 18 janvier 2014, MINI sera engagé dans le Rallye Dakar avec la MINI ALL4 Racing. En 2012 et en 2013, la MINI a été la voiture à battre dans le rallye marathon le plus difficile du monde. Le Français Stéphane Peterhansel a remporté les deux dernières éditions du Dakar au volant d'une MINI ALL4 Racing préparée par le Team X-raid, dont la base se trouve à Trebur (DE).

“La victoire de la MINI ALL4 Racing dans le Dakar 2012 a certainement surpris beaucoup de gens”, dit Jochen Goller, vice-président directeur de MINI. “Mais le fait qu'elle ait défendu son titre en 2013 prouve que cette victoire inaugurale n'était pas une coïncidence. Le Dakar 2014 constituera un autre challenge d'envergure que la marque MINI accepte volontiers. “En 2014, Peterhansel prend le départ avec la volonté de réaliser la passe de trois pour MINI et le Team X-raid”.

1

“Depuis qu'elle a été inventée, la MINI a toujours été étroitement associée au sport automobile et au rallye grâce à plusieurs victoires dans le prestigieux Rallye Monte Carlo”, poursuit Goller. La passion et le dynamisme ont toujours été les valeurs fondamentales de la marque MINI. Ces valeurs sont partagées par ceux qui sont impliqués dans les sports mécaniques et sont cohérentes avec l'image du Dakar”.

Le 36^e Rallye Dakar est d'ores-et-déjà considéré comme le plus difficile depuis que l'épreuve a quitté l'Afrique pour le continent sud-américain en 2009. Cette fois-ci, les concurrents devront venir à bout d'un parcours de plus de 9000 kilomètres. “Le Team X-raid s'est méticuleusement préparé pour ce qui est sans aucun doute un défi majeur pour les hommes comme pour les machines”, ajoute Goller. “Avec la MINI ALL4 Racing, le team dispose d'un véhicule qui a

montré son potentiel avec succès dans des épreuves internationales longue distance. La fiabilité, l'endurance et la maniabilité sont les traits de caractère de la MINI ALL4 Racing. Des traits de caractère qui sont indispensables pour triompher dans le Rallye Dakar”.

02 –Dakar 2014 : Le prochain challenge pour MINI.

“Un défi pour ceux qui partent. Du rêve pour ceux qui restent”. La phrase du Français Thierry Sabine est solidement ancrée dans le milieu du sport automobile. Il est difficile de trouver des mots plus judicieux que ceux du fondateur du mythique Rallye Dakar lui-même pour résumer la fascination qu'exerce ce rallye, probablement le plus connu parmi ceux figurant au calendrier international des sports mécaniques.

2

Depuis 1979, de courageux compétiteurs sont revenus inlassablement, année après année, en voiture et en camion mais aussi à moto ou en quad, pour relever l'énorme gageure que représente le Rallye Dakar. Organisé pour la plus grande part en Afrique jusqu'en 2008, le Dakar s'est déplacé en Amérique du Sud en 2009 en raison de la situation politique instable sur le continent africain. Un nouveau continent et un nouveau défi. Malgré tout, le Dakar n'a rien perdu de son attrait originel.

MINI s'est attaqué pour la première fois aux challenges démesurés auxquels sont soumis les hommes et les machines dans le rallye marathon le plus difficile du monde en 2011. “Pour la marque MINI, prendre part au Rallye Dakar est devenu un rendez-vous traditionnel parce que surmonter des défis majeurs est inscrit dans les gènes de MINI”, explique Jochen Goller, vice-président directeur de MINI. A la

fin des années cinquante, l'ingénieur britannique John Cooper (GB) fut le premier à réaliser un rêve, celui de transformer une petite voiture économique en une multiple vainqueur du fameux Rallye Monte Carlo (MC). Il s'est lancé lui-même dans cette aventure et, peu après, sa Mini a remporté le légendaire rallye à trois reprises, devenant immédiatement une icône pour les fans du monde entier. Goller raconte: "La petite contre les grandes, David versus Goliath, réussissant ce qui paraissait impossible: voilà le genre de défi que les gens de MINI ont justement envie de relever, encore et encore. Et les résultats obtenus au fil des années sont pour le moins impressionnants".

En 2011, la MINI ALL4 Racing faisait ses débuts dans le légendaire Rallye Dakar. "Engager un véhicule tout terrain compact dans une course d'endurance proposant les conditions les plus difficiles possible, voilà le challenge que nous voulions surmonter", dit Goller. Basée sur la MINI John Cooper Works Countryman, la MINI ALL4 Racing s'est immédiatement montrée compétitive dans le Dakar. Tout juste un an plus tard, cinq MINI ALL4 Racing étaient alignées dans ce même Dakar. Avec une combinaison de puissance, de fiabilité, d'efficacité et de précision technique, à laquelle s'ajoute la présence derrière le volant du pilote au palmarès le plus étoffé de tous les temps dans le Dakar, la marque MINI a fait une percée éclatante dès sa deuxième participation: la MINI ALL4 Racing et Stéphane Peterhansel (FR) ont remporté le Rallye Dakar 2012. "Un défi accepté, un défi surmonté. Une histoire qui sied parfaitement à la tradition de MINI", précise Goller.

Avant même de se préparer à participer au Dakar suivant, la MINI ALL4 Racing avait déjà prouvé que son succès en 2012 ne devait rien à la chance. Avant de reprendre la route de la classique du désert, la MINI ALL4 Racing avait affronté des conditions changeant



constamment à l'occasion d'une saison entière dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA et, à la fin de 2012, elle était récompensée par le titre mondial. Les anicroches et les péripéties survenues dans non moins de sept rallyes d'endurance qui se déroulent dans différents pays et sur des terrains variés ont par ailleurs constitué une préparation idéale pour le Rallye Dakar 2013.

MINI a fait sa troisième apparition sur la scène du Dakar en janvier 2013 – de nouveau avec cinq MINI ALL4 Racing – et a défendu son titre du premier coup. “La deuxième victoire dans le Dakar a apporté une nouvelle preuve de la pérennité des valeurs qu'incarne la MINI ALL4 Racing: puissance, fiabilité et efficacité”, explique Goller.

Stéphane Peterhansel a une fois encore fait honneur à son surnom de “Monsieur Dakar” en s'adjudgeant un deuxième triomphe avec la MINI ALL4 Racing, ce qui porte le total de ses victoires dans le Dakar à 11. Avant même de prendre part au Dakar avec une MINI pour la première fois, Peterhansel avait déjà été convaincu par la voiture: “MINI est prêt pour gagner le Dakar”. Sa prédiction était en plein dans le mille, comme l'ont clairement prouvé ses deux victoires dans le Dakar.

4

“Le Dakar le plus difficile est toujours le prochain”, ainsi que l'on a coutume de dire au bivouac. Ce dicton pourrait bien être confirmé par le 36^e Rallye Dakar – du 5 au 18 janvier 2014 –, qui promet d'être une rude épreuve pour tous les participants. Les voitures doivent arriver au bout d'un itinéraire de 9374 kilomètres à travers le continent sud-américain. Le parcours de 2014 comprend en outre 1367 kilomètres supplémentaires d'épreuves contre la montre par rapport à 2013. “Le parcours n'est pas seulement plus long mais aussi plus difficile et plus exigeant”, constate Peterhansel. Le Français pense qu'il s'agit d'un désir de la part des organisateurs de redonner au Dakar une partie du caractère qui était le sien lorsqu'il

se déroulait en Afrique. Peterhansel n'en a pas moins de grands espoirs d'épingler une nouvelle victoire à son palmarès, tout en étant sur ses gardes: "Ce ne sera pas facile".

"Le Rallye Dakar est et sera toujours un challenge", dit Goller. "Un challenge que MINI, dans la plus pure ligne de sa longue tradition dans le sport automobile, n'est que trop heureux d'affronter une nouvelle fois". En 2014, le plateau comprendra un nombre record de 11 MINI ALL4 Racing.

03 – MINI ALL4 Racing : Technologie.

Ses victoires dans le Rallye Dakar en 2012 et en 2013 font de l'histoire de la MINI ALL4 Racing une réussite unique. Depuis ses tout premiers tours de roue, la MINI ALL4 Racing a toujours représenté la quintessence en matière de puissance pure, de fiabilité absolue et de précision technique.

5

La technologie que recèle la MINI ALL4 Racing en détail:

Carrosserie

Le châssis de la MINI ALL4 Racing a été conçu de manière ad hoc pour affronter les rallyes dans des conditions extrêmes. Au total, les dimensions de la MINI ALL4 Racing sont environ cinq pour cent plus importantes que celles de la version de série de la MINI John Cooper Works Countryman. La grande majorité de la carrosserie est faite de fibre de carbone. Les tubes en acier de l'arceau intégré sont conformes aux standards de l'industrie aéronautique (comme le sont

toutes les pièces en acier). Certaines parties de l'arceau sont accolées au châssis monocoque. La cellule qui forme le compartiment destiné aux passagers est le seul composant de la voiture qui ne peut pas être démonté, tandis que tous les autres éléments de la MINI ALL4 Racing peuvent être désassemblés individuellement.

Châssis/Transmission

La MINI ALL4 Racing est équipée d'une boîte de vitesses séquentielle à six rapports + marche arrière de marque Sadev. Au démarrage, le passage des vitesses se fait à l'aide d'un embrayage AP Racing. Une fois en marche, les rapports s'enclenchent sans débrayer. Comme sur la voiture de série, le levier est placé entre le pilote et le copilote. Néanmoins, il ne s'agit pas d'une grille en « H » conventionnelle. Le levier doit simplement être tiré pour monter les rapports et poussé pour rétrograder. L'embrayage multi-disques est en métal fritté de manière à pouvoir supporter l'énorme couple transmis par le moteur. La MINI ALL4 Racing est également dotée de différentiels avant, central et arrière Xtrac blocables à refroidissement par huile.

6

Moteur

Le moteur Diesel qui propulse la MINI ALL4 Racing a été conçu par BMW Motoren GmbH à Steyr, en Autriche, pour affronter des courses d'endurance dans les conditions les plus difficiles. Ce moteur TwinPower turbo de 2993 cm³ développe plus de 300 ch. à 3250 tr/min. Cela permet à la MINI ALL4 Racing d'atteindre une vitesse de pointe de 185 km/h. Le diamètre de la bride d'air est de 38 mm. Le moteur est équipé d'un carter sec afin de limiter la hauteur de caisse

et d'optimiser la lubrification dans des conditions extrêmes. Tout le câblage a été simplifié au minimum pour réduire encore plus le poids.

Pneus/Freins

La MINI ALL4 Racing est chaussée de pneus Michelin All-Terrain de dimensions 245/80R 16. Outre les quatre pneus montés sur la voiture, jusqu'à trois roues de secours peuvent être embarquées à l'arrière de la MINI ALL4 Racing. Les disques de freins ventilés (320 mm par 32 mm) sont refroidis par air à l'avant, par eau et air à l'arrière (avec étriers à six pistons pour chacun). Les amortisseurs (quatre sur chaque train) sont entièrement réglables. Une valve de réglage permet de modifier la configuration de la suspension. Le refroidissement de l'huile des amortisseurs est assuré par un réservoir externe, ce qui rend l'absorption plus progressive et augmente la durée de vie des amortisseurs.

7

Habitacle

L'habitacle de la MINI ALL4 Racing est très spacieux pour l'équipage. Pilote et copilote sont assis dans des baquets Recaro Motorsport moulés spécialement et sont maintenus par des harnais six points. Le système de sécurité HANS (Head and Neck Support ou maintien de la tête et du cou) est également utilisé. Le tableau de bord est en fibre de carbone. Il est divisé en trois parties: un tableau de bord pour le pilote, un autre au centre et un troisième destiné au copilote. Les informations affichées sont réduites au strict minimum. Le pilote dispose d'un affichage de rapport de boîte et d'un témoin lui indiquant qu'il doit changer de rapport. Sur l'écran central se

trouvent la vitesse, la pression d'huile, les températures et les relevés électroniques, qui peuvent par conséquent être vus par le pilote et par le copilote. Afin de faciliter le travail à l'assistance s'il devait tomber en panne pour une raison quelconque, cet élément peut être remplacé en trois minutes. Le tableau de bord du copilote comporte tous les éléments nécessaires à la navigation.

Aérodynamique

Au Dakar, l'optimisation du flux d'air autour de la MINI ALL4 Racing est aussi importante que dans toutes les autres formes de sport automobile. La ventilation de la MINI ALL4 Racing s'effectue par le toit. Les trois orifices dans la partie arrière du toit permettent de le vérifier. A l'arrière de ces derniers se trouve un spoiler arrondi qui guide l'air chaud de la partie postérieure de la voiture vers le dessus du toit et produit ainsi un appui aérodynamique. La MINI Countryman de série qui a servi de base à la MINI ALL4 Racing bénéficiant déjà d'un spoiler sur le bord de fuite du toit, il n'a pas été nécessaire d'intégrer un autre spoiler arrière sur la MINI ALL4 Racing. Il a simplement suffi de modifier le flux d'air pour les besoins du Rallye Dakar.

04 – MINI ALL4 Racing : Caractéristiques Techniques.

Moteur	TwinPower turbo Diesel
Puissance	307 ch. à 3250 tr/min



Couple	environ 700 Nm à 2100 tr/min
Cylindrée	2993 cm ³
Bride d'admission d'air	38 mm de diamètre
Vitesse maxi	environ 185 km/h
Transmission	boîte séquentielle à six rapports (Sadev)
Embrayage	AP Racing
Différentiels	Xtrac
Freins	disques AP (320 x 32mm), refroidissement par air à l'avant, par air et eau à l'arrière
Longueur / Largeur / Hauteur	4333 / 1998 / 1966 mm
Empattement	2906 mm
Voie	1736 mm
Poids à vide	1900 kg
Contenance du réservoir	environ 375 litres
Châssis	Heggemann Autosport
Pneumatiques	Michelin All-Terrain (dimensions: 245/80R 16)

05 – Les MINI Pilotes et Copilotes pour le Dakar 2014.

Le Rallye Dakar 2014 est un jalon de plus dans l'histoire de la participation de MINI au rallye d'endurance le plus difficile du monde. Jamais auparavant il n'y avait eu autant de MINI ALL4 Racing engagées dans le Dakar que pour cette 36^e édition. Quatre équipages de deux personnes formeront le team que l'on peut qualifier de principal à bord de MINI ALL4 Racing en 2014. Ils seront rejoints par sept autres équipes 'compétition-client' – également avec des MINI ALL4 Racing, dont la conception et les spécifications sont standards.

En tête de liste figure Stéphane Peterhansel (FR), le détenteur du record des victoires dans le Dakar. Le Français de 48 ans a remporté le Rallye Dakar à 11 reprises depuis sa première participation en 1988: six fois sur une moto, cinq fois dans la catégorie voitures. Et les deux dernières victoires dans le Dakar sont aussi revenues à Peterhansel qui s'est imposé avec la MINI ALL4 Racing en 2012 et en 2013. En 2014, à l'occasion de son 25^e départ, Peterhansel peut viser un troisième triomphe consécutif – un exploit qu'il a déjà réalisé sur deux roues (1991-1993).

10

Tour d'horizon des équipages du team principal de MINI pour le Rallye Dakar 2014:

MINI ALL4 Racing #300 – Team X-raid Monster Energy

Stéphane Peterhansel

Né le: 6 août 1965 à Échenoz-la-Méline, France

Nationalité: Français

Hobbies: Voyages, ski, jet-ski, squash, marche, VTT

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans le Rallye Dakar 1991, 1992, 1993, 1995, 1997, 1998 (tous à moto), 2004, 2005, 2007, 2012, 2013 (tous en voiture)
- Première place dans le Desert Challenge d'Abou Dhabi (première victoire pour une MINI ALL4 Racing)

Copilote: Jean-Paul Cottret

Jean-Paul Cottret

Né le: 19 juin 1963 à Gien, France

Nationalité: Français

11

Hobbies: Sport, cinéma, passer du temps avec sa famille

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans le Rallye Dakar 2004, 2005, 2007, 2012, 2013
- Première place dans le Desert Challenge d'Abou Dhabi (première victoire pour une MINI ALL4 Racing)

Copilote de: Stéphane Peterhansel

MINI ALL4 Racing #304 – Team X-raid Monster Energy

Joan “Nani” Roma

Né le: 17 février 1972 à Folgueroles, Espagne

Nationalité: Espagnol

Hobbies: Moto, ski, alpinisme

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans le Rallye Dakar 2004 (moto)
- Deuxième place dans le Rallye Dakar 2012 (voiture)
- Troisième place dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA 2013

Copilote: Michel Périn

12

Michel Périn

Né le: 19 janvier 1959 à Saint-Mihiel, France

Nationalité: Français

Hobbies: Course à pied, natation, marche nordique, cinéma, lecture

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans le Rallye Dakar 1994, 1995, 1996
- Première place dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA 1993, 1994, 1995, 1996, 2005, 2007

Copilote de: Joan “Nani” Roma

MINI ALL4 Racing #307 – Team X-raid Monster Energy

Orlando Terranova

Né le: 10 novembre 1979 à Mendoza, Argentine

Nationalité: Argentin

Hobbies: -

Faits marquants de sa carrière:

- Cinquième place dans le Rallye Dakar 2013
- Première place dans le Championnat d'Argentine d'Enduro 1998

Copilote: Paulo Fiúza

Paulo Fiúza

13

Né le: 19 avril 1975 à Mafra, Portugal

Nationalité: Portugais

Hobbies: Sport, vélo, surf

Faits marquants de sa carrière:

- Cinquième place dans le Rallye Dakar 2013
- Première place dans le Rallye Dakar 2007, catégorie T1.1 (Groupe Diesel Amateur)
- Première place dans le Championnat du Portugal de Tout Terrain 2003 (T1)

Copilote de: Orlando Terranova

MINI ALL4 Racing #309 – Team X-raid Monster Energy

Krzysztof Holowczyc

Né le: 4 juin 1962 à Olsztyn, Pologne

Nationalité: Polonais

Hobbies: Sports nautiques, moto, musique rock

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA 2013
- Première place dans la Coupe Internationale des Bajas Tout Terrain de la FIA 2010
- Cinquième place dans le Rallye Dakar 2009, 2011
- Champion d'Europe des Rallyes 1997

14

Copilote: Konstantin Zhiltsov

Konstantin Zhiltsov

Né le: 5 avril 1965 à Moscou, Russie

Nationalité: Russe

Hobbies: Rallyes, wakeboard, snowboard

Faits marquants de sa carrière:

- Troisième place dans le Rallye Dakar 2013

Copilote de: Krzysztof Holowczyc

Tour d'horizon des équipages compétition-client de MINI:

MINI ALL4 Racing #301 – Team X-raid

Nasser Al-Attiyah

Né le: 21 décembre 1970 à Doha, Qatar

Nationalité: Qatari

Hobbies: Tir au pigeon d'argile

Faits marquants de sa carrière:

- Première place dans le Rallye Dakar 2011
- Première place dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA 2008
- Médaille de bronze de tir au pigeon d'argile aux jeux olympiques de 2012

15

Copilote: Lucas Cruz

Lucas Cruz

Né le: 26 décembre 1974 à Barcelone, Espagne

Nationalité: Espagne

Hobbies: -

Copilote de: Nasser Al-Attiyah

MINI ALL4 Racing #314 – Team X-raid

Vladimir Vasilyev

Né le: 11 août 1969 à Saint Petersburg, Russie

Nationalité: Russe

Hobbies: Rallye, chasse, sa famille, vin

Copilote: Vitaliy Yevtyekhov

Vitaliy Yevtyekhov

Né le: 19 mai 1977 à Dnepropetrovsk, Russie

Nationalité: Russe

Hobbies: Rallyes tout terrain, ski, parachutisme, wakeboard

Copilote de: Vladimir Vasilyev

16

MINI ALL4 Racing #317 – Team X-raid

Boris Garafulic

Né le: 11 juillet 1963 à Santiago, Chili

Nationalité: Chilien

Hobbies: -

Copilote: Gilles Picard

Gilles Picard

Né le: 19 mars 1955 à Nancy, France

Nationalité: Français

Hobbies: Moto, VTT

Copilote de: Boris Garafulic

MINI ALL4 Racing #319 – Team X-raid

Zhou Yong

Né le: 9 février 1969 à Pékin, Chine

Nationalité: Chinois

Hobbies: Voyages

Copilote: A confirmer.

17

MINI ALL4 Racing #330 – Team X-raid

Federico Villagra

Né le: 2 mai 1969 à Córdoba, Argentine

Nationalité: Argentin

Hobbies: Moto Cross

Copilote: Jorge Pérez Companc

Jorge Pérez Companc

Né le: 18 juillet 1966 à Buenos Aires, Argentine

Nationalité: Argentin

Hobbies: Voitures

Copilote de: Federico Villagra

MINI ALL4 Racing #332 – Team X-raid

Martin Kaczmarski

Né le: 30 juillet 1990 à Essen, Allemagne

Nationalité: Polonais

Hobbies: Golf, rallye

Copilote: Filipe Palmeiro

18

Filipe Palmeiro

Né le: 11 juillet 1977 à Portalegre, Portugal

Nationalité: Portugais

Hobbies: Ski, pêche

Copilote de: Martin Kaczmarski

MINI ALL4 Racing #337 – Team X-raid

Stephan Schott

Né le: 15 octobre 1952 à Francfort sur le Main, Allemagne

Nationalité: Allemand

Hobbies: Rallye, chiens

Copilote: Holm Schmidt

Holm Schmidt

Né le: 10 août 1965 à Markranstädt, Allemagne

Nationalité: Allemand

Hobbies: Sport

Copilote de: Stephan Schott

19

06 – MINI et le Rallye Dakar.

Depuis maintenant quatre ans, l'histoire de MINI dans le Rallye Dakar, le rallye d'endurance le plus difficile du monde, a été celle d'un remarquable succès. En compagnie du team indépendant X-raid, basé en Allemagne, MINI s'est adjugé deux victoires éclatantes dans le Dakar en 2012 et en 2013. Assemblée par le Team X-raid sur la base de la MINI John Cooper Works Countryman pour être utilisée dans le Rallye Dakar et dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA, la MINI ALL4 Racing a été une réussite dès ses tout

débuts, grâce à sa puissance pure, à sa fiabilité à toute épreuve et à sa précision technique.

Construite en seulement 90 jours à Trebur (DE) – à temps pour ses premiers tours de roue en décembre 2010 – et par la suite notablement perfectionnée pour faire face aux sévères exigences de la compétition internationale, la MINI ALL4 Racing a fait sa première apparition en conditions de course lors d'une séance de déverminage au Creusot (FR) le 13 décembre 2010. Le but était clair dès le début: briller dans le Rallye Dakar.

La MINI ALL4 Racing fut ensuite engagée sur la scène internationale du Dakar pour la première fois en 2011. Avec Guerlain Chicherit (FR) au volant, la MINI ALL4 Racing a d'emblée conquis les faveurs des fans. Même si elle ne parvint pas à rallier l'arrivée du Dakar en 2011, le Team X-raid et MINI avaient la ferme intention de revenir sur le Rallye Dakar avec la MINI ALL4 Racing l'année suivante.

20

Toutefois, avant de se lancer de nouveau dans l'aventure du Dakar et d'affronter son parcours épuisant de plus de 8000 kilomètres à travers le continent sud-américain, la MINI ALL4 Racing obtint son premier succès international en avril 2011 avec la victoire dans le Desert Challenge d'Abou Dhabi qui compte pour la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA. Stéphane Peterhansel (FR), à ce jour 11 fois vainqueur du Rallye Dakar, était au volant de la MINI ALL4 Racing victorieuse.

Peterhansel était aussi dans le cockpit de la MINI ALL4 Racing quand la voiture fut alignée dans le Dakar pour la deuxième fois en janvier 2012. Dès le signal du départ, la vaste expérience du Dakar de Peterhansel et la fiabilité de la MINI ALL4 Racing formèrent une combinaison imbattable. Après 15 jours d'action palpitante dans le Dakar, Peterhansel franchissait en vainqueur la ligne d'arrivée à

Lima, la capitale du Pérou, le 15 janvier 2012. Il s'agissait de la 10^e victoire de Peterhansel dans le Dakar mais de sa première pour le compte du Team X-raid et avec la MINI ALL4 Racing. Avant même que le Dakar 2012 ne démarre, Peterhansel avait affirmé: "La MINI ALL4 Racing est prête pour gagner le Dakar". La suite des événements lui a donné raison. En 2012, les cinq MINI ALL4 Racing de X-raid sont toutes parvenues à rallier l'arrivée. Peterhansel était suivi par l'Espagnol Joan "Nani" Roma qui complétait le remarquable doublé des MINI ALL4 Racing grâce à sa deuxième place au classement général. Exactement une année plus tard, le team allait prouver que ce succès dans le Dakar n'était pas qu'un feu de paille.

Après avoir remporté la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA avec la MINI ALL4 Racing en automne 2012, le Team X-raid engagea de nouveau cinq MINI ALL4 Racing dans le Dakar, dont le départ fut donné le 5 janvier 2013. Et une fois encore, c'est Peterhansel qui sortit du lot, tandis que MINI pouvait s'enorgueillir d'un succès encore plus glorieux avec trois voitures dans les cinq premiers.

21

Et la MINI ALL4 Racing est bien partie pour jouer une nouvelle fois les premiers rôles dans le Dakar 2014. Non moins de 11 d'entre elles prendront le départ à Rosario, en Argentine, le 5 janvier. Peterhansel peut envisager de s'adjuger une troisième victoire d'affilée pour la seconde fois. Cependant, ses compagnons d'écurie, Nani Roma, Krzysztof Holowczyc (PL) et Nasser Al-Attiyah (QA), le vainqueur du Dakar 2011 qui porte cette fois-ci les couleurs du Team X-raid, sont tout aussi déterminés et auront leur mot à dire dans la lutte pour la première place du classement général en 2014.

Quoi qu'il arrive lors du Dakar 2014, une chose est déjà certaine: un nouveau chapitre prometteur de l'histoire de MINI dans le Rallye Dakar est sur le point d'être écrit.

07 – MINI en Rallye.

Depuis que l'ingénieur britannique Alec Issigonis a créé l'Austin Mini dans les années cinquante, la marque MINI a toujours été intrinsèquement associée au sport automobile. Partenaire en affaires et ami d'Issigonis, John Cooper (GB), alors concepteur de voitures de sport, fut celui qui vit dans les qualités de la Mini au quotidien une base adéquate pour une prometteuse voiture de sport. Avant même son lancement, John Cooper avait déjà commencé à bricoler la Mini, laquelle avait été conçue à l'origine comme une petite voiture économique. Ce n'était que le début d'une réussite sans précédent pour MINI sur la scène des sports mécaniques internationaux.

22

De nos jours, le nom de John Cooper est toujours lié à la légende sportive de MINI. Les multiples victoires dans un Rallye Monte Carlo à la réputation impitoyable dans les années soixante font partie de l'histoire de la marque au même titre que les modèles de série qui ont connu un grand succès et portent toujours le nom de Cooper aujourd'hui.

La Mini Cooper S a attiré les regards pour la première fois lors du Monte Carlo en 1962. Avec Rauno Aaltonen (FI) à son volant, elle y avait largement distancé des rivales considérablement plus puissantes. Malheureusement, à seulement trois kilomètres de l'arrivée et alors qu'il était en tête, Aaltonen avait mal évalué un virage et avait abandonné après être parti en tonneau. Le Finlandais

revint cependant l'année suivante pour prendre sa revanche: Aaltonen mena la Mini Cooper S à la victoire de classe et termina à la troisième place du classement général.

Dotée d'un moteur plus puissant, la Mini Cooper S fit encore mieux en 1964. Paddy Hopkirk (GB) signa la première victoire du constructeur dans le Rallye Monte Carlo. Le Finlandais Timo Mäkinen répéta le triomphe du "Monte" une année plus tard. Des 237 voitures qui avaient pris le départ en 1965, seules 35 parvinrent à rallier l'arrivée, parmi lesquelles trois Mini Cooper S.

L'année suivante, l'objectif était de conquérir une troisième victoire consécutive et les pilotes, Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen et Paddy Hopkirk s'empressèrent de remplir leur mission avec la manière en terminant premier, deuxième et troisième. Néanmoins, le trio vainqueur fut par la suite disqualifié après que les commissaires sportifs aient jugé que le système d'éclairage de la Mini n'était pas conforme à la fiche d'homologation.

23

Malgré tout, la déception d'avoir laissé passer un succès historique ne porta nullement atteinte à la ferveur du public pour Mini et ses pilotes. Au moment où Aaltonen s'adjugeait une nouvelle victoire absolue avec la Mini Cooper S dans le Rallye Monte Carlo 1967, les trois pilotes de Mini avaient depuis longtemps inscrit leur nom dans les livres d'histoire du sport automobile international. Grâce à leurs magnifiques victoires, Hopkirk, Mäkinen et Aaltonen entrèrent dans la légende du rallye sous le nom des "Trois Mousquetaires".

En 1965, Aaltonen a aussi triomphé dans le Championnat d'Europe des Rallyes. Tony Ambrose (GB) et Timo Mäkinen terminèrent deuxième et troisième, parachevant ainsi les excellents résultats de la Mini Cooper S. D'innombrables pilotes de Mini ont aussi connu des succès individuels dans des rallyes réputés à travers toute l'Europe.

Ce qui n'empêchait pas la Mini de faire également sensation ailleurs que sur la scène des rallyes. Elle a aussi gagné une foule de courses sur des circuits urbains dans les années soixante. Les succès accumulés par la Mini étaient tels qu'elle est devenue l'une des voitures de compétition ayant connu le plus de réussite de toute la décennie.

En 2011, MINI a enchaîné sur les traces de ses exploits internationaux des années passées en rallye en s'engageant dans le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (WRC). Une homologation à long terme permettant de concourir dans la catégorie la plus élevée de la discipline au niveau international a été accordée par les autorités gouvernant le sport à la MINI John Cooper Works WRC. Aujourd'hui, on ne compte plus les teams 'compétition-client' qui sont engagés avec succès dans les rallyes internationaux avec la MINI John Cooper Works WRC.

24

Comme si tout cela ne suffisait pas, la MINI ALL4 Racing représente également la marque MINI avec beaucoup de réussite dans les rallyes d'endurance internationaux. En 2012 comme en 2013, la MINI ALL4 Racing a remporté la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA.

08 – Entretien avec Sven Quandt, directeur du Team X-raid.

Le Team X-raid aborde avec beaucoup de confiance le Rallye Dakar 2014 pour lequel il s'est préparé aussi minutieusement que possible. Après ses deux victoires consécutives en 2012 et en 2013, Sven Quandt, le directeur, sait très bien ce qui fait la force de son équipe. L'un des facteurs importants pour concrétiser ses ambitions de

défendre son titre est la MINI ALL4 Racing, la voiture par excellence pour la structure dirigée par Quandt. Dans un entretien, cet homme de 57 ans qui a lui-même participé au Dakar à sept reprises révèle les points forts de la MINI ALL4 Racing, analyse le parcours exigeant du Dakar 2014 et évalue les chances du team de remporter le Dakar pour la troisième fois.

Question: Le Team X-raid est le partenaire stratégique de la marque MINI. Quels sont vos objectifs communs?

Sven Quandt: Les objectifs communs sont évidents. Nous souhaitons que la MINI ALL4 Racing ne soit pas seulement compétitive sur le plan international mais qu'elle soit une authentique gagnante. Grâce à ses performances et à ses victoires, le nombre de MINI ALL4 Racing engagées dans des compétitions internationales ne cesse de croître: sur la ligne de départ du Dakar 2014, il y aura 11 MINI ALL4 Racing aux mains de pilotes internationaux venus de plusieurs pays. D'une part, cela augmente l'intérêt de la part des médias et la visibilité. D'autre part, cela attire de plus en plus les équipes privées.

25

Question: Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionne la coopération entre votre équipe et MINI?

Quandt: Dans cet environnement très compétitif, la coopération avec MINI est un élément fondamental qui permet d'améliorer le niveau de performances de la MINI ALL4 Racing et de parfaire en permanence la fiabilité de notre voiture. Le Team X-raid propose les meilleures solutions techniques permettant à la voiture d'être rapide en course et, d'un autre côté, fournit à MINI un laboratoire d'essais impitoyables pour tester de nouvelles solutions qui pourraient être

implémentées dans le futur. Nous sommes fiers de pouvoir dire que la coopération avec MINI est une grande réussite et que les résultats sont excellents: deux victoires consécutives dans le Rallye Dakar et dans la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA.

Question: Onze MINI ALL4 Racing prendront le départ du Dakar 2014. Est-ce que cela traduit à quel point la ALL4 Racing est devenue populaire auprès de vos clients?

Quandt: Les performances de la MINI sont incontestablement remarquables. Cela dit, sa plus grande qualité réside dans son incroyable fiabilité. Nous l'avons prouvé à diverses occasions au cours de ces dernières années. C'est l'une des raisons pour lesquelles tant de gens intéressés par une voiture viennent se renseigner auprès de nous. Ils savent qu'ils doivent seulement se préoccuper d'eux-mêmes car ils peuvent compter sur la résistance de la voiture. Ce fut le cas ces deux dernières années. Bien sûr, il pourrait en aller complètement différemment dans le Dakar de cette année. Mais quoi qu'il arrive, la fiabilité est sans aucun doute la raison pour laquelle il existe un aussi grand intérêt pour la MINI. Au bout du compte, c'est celui qui dispose de la voiture la plus fiable qui gagne le Dakar.

26

Question: En dehors de sa fiabilité, quels sont les autres points forts de la MINI ALL4 Racing?

Quandt: La MINI est très à l'aise que ce soit sur les terrains durs ainsi que dans les dunes. En ce qui concerne la vitesse de pointe, elle n'est pas aussi rapide que ses concurrentes. Sa vitesse maxi est légèrement supérieure à 180 km/h. L'important débattement de

suspension qui caractérise notamment les buggies procure un avantage à nos rivaux du Dakar en rase campagne. Mais dès qu'il s'agit de négocier des épreuves spéciales de type rallye, la MINI prend nettement le dessus. Elles conviennent tout simplement mieux à la MINI.

Question: Comment la MINI a-t-elle été développée depuis le Dakar 2013?

Quandt: Nous avons optimisé la répartition des masses. Il y a désormais plus de poids en-dessous du poste de pilotage. L'an dernier, il était plus vers l'arrière de la voiture. Ce déplacement nous a donné la possibilité d'améliorer les réglages de suspensions dans leur ensemble. La voiture se pilote maintenant vraiment comme un go-kart – même dans les étendues ouvertes. C'est réellement quelque chose de très spécial. Nous avons beaucoup progressé dans ce domaine. Nous pouvons dire que nous avons fait un plus grand pas en avant entre 2013 et 2014 que cela n'avait été le cas entre 2012 et 2013. En revanche, cela a évidemment nécessité un effort beaucoup plus important et les séances d'essais ont été beaucoup plus approfondies. Nous avons effectué près de 10000 kilomètres. Nous sommes donc confiants quant à nos chances d'obtenir de bons résultats encore une fois.

27

Question: Pouvez-vous évaluer vos chances de défendre votre titre?

Quandt: Avec l'ajout de Nasser Al-Attiyah, nous disposons d'un nombre important de pilotes de pointe dans notre équipe, ce qui peut laisser penser que ce devrait être possible. Mais rien n'est jamais acquis d'avance. Nous sommes opposés à cinq buggies performants, dont deux sont aux mains de pilotes qui ont déjà

accumulé à eux deux une énorme expérience du Dakar. L'un d'eux est Carlos Sainz, qui a déjà remporté le Dakar. Tout repose donc sur la fiabilité. Je suis sûr que nous aurons une course très intéressante et très éprouvante, dont l'issue sera probablement imprévisible jusqu'à la fin.

Question: Que pensez-vous du parcours du Dakar 2014?

Quandt: Le parcours est très intéressant. De nombreuses épreuves spéciales devraient bien convenir à nos MINI ALL4 Racing. Toutefois, la lutte pour la victoire devrait être serrée jusqu'au bout. C'est d'ailleurs ce qui rend le Dakar si séduisant et si passionnant. Jusqu'aux dernières étapes, les épreuves spéciales favorisent les buggies. Ils y auront l'avantage. Le sort du rallye ne sera pas réglé avant les deux ou trois derniers jours, ce qui est bien pour le suspense. De manière générale, notre moral est néanmoins au beau fixe.

28

Question: En quoi le parcours de 2014 est-il différent de celui de 2013?

Quandt: En 2013, les spéciales exigeantes étaient abordées au début du rallye, tandis que celles qui nous convenaient le mieux se trouvaient vers la fin. Cette fois, le Dakar débute par les épreuves spéciales en Argentine et se termine au Chili avec les sections hors-piste. La situation est donc complètement inversée. Comme je l'ai dit: la course sera passionnante jusqu'aux tout derniers kilomètres.

Question: MINI est le partenaire stratégique du Team X-raid.

Comment décririez-vous votre coopération et quels sont les objectifs communs?

Quandt: Nous avons toujours travaillé en étroite collaboration avec MINI depuis le début du développement de la MINI ALL4 Racing pour les rallyes au long cours. Dans le processus de développement de la voiture, le transfert des connaissances techniques est permanent. Le résultat est excellent. Deux victoires dans le Rallye Dakar et un nombre toujours croissant de MINI ALL4 Racing engagées dans des compétitions internationales illustrent le succès mondial du Team X-raid et de la marque MINI. Les objectifs communs sont évidents. Nous souhaitons que la MINI ALL4 Racing ne soit pas seulement compétitive sur le plan international mais qu'elle soit une authentique gagnante. Il était aussi important que le caractère de la marque MINI se reflète dans nos voitures: une conception unique, une fiabilité à toute épreuve et, à coup sûr, le pur plaisir de conduire également. Le résultat est une MINI ALL4 Racing au meilleur de sa forme.

09 – Entretien avec Stéphane Peterhansel.

Il répond au sobriquet de “Monsieur Dakar”. Avec 11 premières places à son actif dans le rallye d'endurance le plus exigeant du monde, Stéphane Peterhansel (FR) est le détenteur indiscutable du record de victoires dans le Rallye Dakar. Après ses débuts en 1988 dans ce qui est probablement le rallye marathon le plus connu du monde, le Français s'est octroyé six victoires dans le Dakar à moto dans les années quatre-vingt-dix avant de passer sur quatre roues

pour la première fois en 1999. Agé aujourd'hui de 48 ans, Peterhansel était de retour sur la plus haute marche du podium en 2004, 2005 et 2007. Peterhansel a obtenu ses dernières victoires au volant de la MINI ALL4 Racing portant les couleurs du Team X-raid basé à Trebur (DE). Dans un entretien, le champion en titre révèle ce qui rend son prochain Dakar si excitant et évoque le parcours exigeant ainsi que les qualités de la MINI ALL4 Racing.

Question: Vous avez déjà remporté le Rallye Dakar à 11 reprises. Comment faites-vous pour conserver votre motivation?

Stéphane Peterhansel: J'ai tendance à ne pas trop m'inquiéter à propos de ma motivation. Simplement, je prends vraiment beaucoup de plaisir à piloter la MINI ALL4 Racing. Je suis un pilote extrêmement passionné, qui adore conduire vite et découvrir de nouvelles régions et d'autres paysages. Cela me suffit pour être motivé.

30

Question: Vous aurez sûrement l'occasion de découvrir de nouvelles régions et d'autres paysages lors du Dakar 2014. Le parcours est plus long qu'en 2013 et comprend de nouvelles étapes. Que vous inspire l'itinéraire du Dakar 2014?

Peterhansel: Le parcours est en effet plus long. En particulier, la distance contre le chronomètre est accrue. En 2014, nous avons à parcourir 1367 kilomètres de plus qu'en 2013 dans les épreuves spéciales. Cela représente une augmentation de près de 33 pour cent. En outre, le parcours n'est pas seulement plus long mais aussi plus difficile et plus éprouvant. Les organisateurs essaient de réintroduire un peu de ce qui caractérisait l'épreuve en Afrique, où le

Dakar était beaucoup plus exigeant. Depuis qu'il s'est déplacé en Amérique du Sud en 2009, le parcours a toujours allié beauté et variété mais il est aussi beaucoup plus facile qu'il ne l'était en Afrique du Nord. Je pense que les organisateurs voulaient raviver le véritable esprit du Dakar, ce qui explique pourquoi ils ont opté pour un itinéraire plus difficile. C'est un défi auquel j'attends avec impatience de m'attaquer.

Question: Vous avez dit que vous preniez du plaisir à conduire la MINI ALL4 Racing. Quels sont les points forts de la voiture?

Peterhansel: La principale qualité de la MINI ALL4 Racing est sans aucun doute sa fiabilité. Nous n'avons eu absolument aucun problème au cours des deux derniers Dakar. La voiture n'a pas connu la moindre défaillance. Ce n'est évidemment pas pour autant la seule qualité que possède la MINI. Nous disposons également d'un moteur très puissant qui génère un couple phénoménal. La voiture est aussi facile à piloter et ses réactions sont facilement prévisibles. A la base, le package dans son entier est bon. Cela me permet d'être en pleine confiance à tout moment quand je suis derrière le volant.

31

Question: Selon vous, quelles sont vos chances de gagner cette année?

Peterhansel: Tout est possible. Nous savons que nous avons une bonne équipe et une bonne voiture qui a déjà fait la preuve de ce dont elle est capable. Toutefois, nous devons faire face à une concurrence étoffée – aussi bien au sein du team qu'en dehors. Nous

avons sans doute une bonne chance de gagner mais ce ne sera pas facile.

Question: Vous êtes déjà de loin le recordman des victoires dans le Dakar. Est-ce qu'une victoire supplémentaire à l'occasion de votre 25^e participation au Dakar aurait quelque chose d'encore plus spécial?

Peterhansel: Chaque victoire est spéciale – cela va sans dire – et gagner le Dakar pour la 12^e fois serait évidemment magnifique. Le fait que cela soit ma 25^e participation au Dakar ne fait aucune différence. Jusqu'à présent, j'ai apprécié chaque Dakar.

Question: Quand vous avez gagné le Dakar en 2012 et en 2013, vous aviez sur vous le même foulard bleu que vous portiez quand vous gagniez le Dakar sur votre moto. Emmènerez-vous de nouveau ce porte-bonheur avec vous en 2014?

32

Peterhansel: C'est vrai, le foulard se trouvait dans mon sac pendant toute la durée du rallye quand je l'ai gagné en 2012. Je ne l'avais dit à personne jusqu'au moment de franchir la ligne d'arrivée. Et je l'avais de nouveau avec moi en 2013. Toutefois, je ne vais pas vous révéler tout de suite s'il voyagera avec moi en 2014. Il s'agit avant tout d'un souvenir du temps où je participais au Dakar en tant que motard et pas nécessairement d'un porte-bonheur – même s'il ne m'a certainement pas causé de tort lors de mes deux dernières participations au Dakar.

10 – Le parcours du Rallye Dakar 2014.

Le parcours du Rallye Dakar 2014 représente une fois de plus un véritable défi pour tous ceux qui s'y attaquent. Le 36^e Dakar aura lieu entre le 5 et le 18 janvier 2014 et consistera pour les concurrents en un voyage de 14 jours (y compris une journée de repos, le 11 janvier 2014) long de 9374 kilomètres entre Rosario, en Argentine, et l'arrivée à Valparaíso, au Chili. Non moins de 5522 kilomètres seront parcourus contre le chronomètre – ce qui correspond à 58,9 pour cent de la distance totale, cette dernière étant supérieure de 9,3 pour cent à celle de l'an dernier. Les épreuves spéciales de 2014 sont aussi plus longues que celles de 2013. Cette année, les concurrents affronteront le chronomètre sur 1367 kilomètres supplémentaires par rapport à 2013. Cela représente une augmentation de 32,9 pour cent.

Contrairement à 2013, quand le Dakar débutait à Lima, au Pérou, avant de suivre un axe du nord au sud pour rejoindre Santiago du Chili via l'Argentine, l'édition 2014 du rallye empruntera une boucle du sud au nord puis du nord au sud entre le départ et l'arrivée. Cette fois-ci, les voitures ne traverseront que deux pays d'Amérique du Sud, l'Argentine et le Chili, tandis que les motards feront une excursion en Bolivie.

33

Le parcours du Rallye Dakar 2014 en détail:

Jour 1 (5 janvier 2014).

Départ/arrivée: Rosario/San Luis (Etape 1)

Distance totale: 809 km, Epreuve spéciale: 180 km, Liaison: 629 km

Départ du Rallye Dakar 2014. La prudence est à l'ordre du jour dès que les concurrents s'élancent: le tracé débute avec des routes particulièrement étroites dans la province de Córdoba. Des passages rocaillieux leur succèdent, avec de nombreux sauts peu visibles. Au bout de 809 kilomètres, les pilotes atteignent finalement l'arrivée. Même si les écarts de temps ne devraient pas encore être spécialement importants, les pilotes de pointe auront déjà à cœur de marquer la course de leur empreinte au cours de cette première étape.

Jour 2 (6 janvier 2014).

Départ/arrivée: San Luis/San Rafael (Etape 2)

Distance totale: 798 km, Epreuve spéciale: 433 km, Liaison: 365 km

C'est l'épreuve spéciale la plus rapide du Rallye Dakar 2014. Les concurrents rencontreront les dunes pour la première fois dans la première section de cette étape. Ils passeront toute la journée à batailler pour triompher du sable. Les dunes grises de Nihuil constituent un réel challenge pour les pilotes au cours des 100 derniers kilomètres. Bien que le sable y soit assez ferme, cette étape met les pilotes et les voitures à l'épreuve. San Rafael est aussi le point le plus au sud du Dakar 2014.

34

Jour 3 (7 janvier 2014).

Départ/arrivée: San Rafael/San Juan (Etape 3)

Distance totale: 596 km, Epreuve spéciale: 301 km, Liaison: 295 km

Le troisième jour, la caravane prend la direction des montagnes. Dans les contreforts des Andes, il est indispensable d'être habitué à la haute altitude. Les pilotes seront heureux d'avoir cette étape de 600 kilomètres derrière eux quand ils arriveront au bivouac, au pied de l'Aconcagua qui culmine à 6962 mètres.

Jour 4 (8 janvier 2014).

Départ/arrivée: San Juan/Chilecito (Etape 4)

Distance totale: 868 km, Epreuve spéciale: 657 km, Liaison: 211 km

Il s'agit de la plus longue épreuve spéciale du Rallye Dakar depuis le parcours historique entre Zouerate et Tichit en 2005. Les pilotes doivent franchir des rivières, composer avec des ravins et se méfier de leurs adversaires. Le parcours du jour offre de grands espaces qui permettent des dépassements relativement faciles pour cette quatrième étape. Par la même occasion, l'épreuve spéciale qui mène à Chilecito est la plus longue du Dakar 2014 pour les voitures.

35

Jour 5 (9 janvier 2014).

Départ/arrivée: Chilecito/Tucumán (Etape 5)

Distance totale: 911 km, Epreuve spéciale: 527 km, Liaison: 384 km

Avec une distance imposante de 911 kilomètres, le cinquième jour constitue l'étape la plus longue du Rallye Dakar 2014. Les moteurs sont poussés dans leurs derniers retranchements par une épreuve spéciale sablonneuse et une chaleur torride. Dans cette étape, les rêves de podium de certains pilotes pourraient être anéantis par la surchauffe de leur moteur.

Jour 6 (10 janvier 2014).

Départ/arrivée: Tucumán/Salta (Etape 6)

Distance totale: 694 km, Epreuve spéciale: 424 km, Liaison: 270 km

Parties de Tucumán, les voitures prennent la direction du nord pour la dernière étape avant la journée de repos. Les équipages empruntent la mythique Ruta 40 dans un paysage qui figure parmi les plus attrayants que compte l'Argentine.

Jour 7 (11 janvier 2014).

Journée de repos

Lieu: Salta

Atteindre la journée de repos à Salta est déjà une forme de victoire pour les concurrents les moins expérimentés du Dakar. Cette année, des milliers de fans du Dakar sont une fois de plus attendus au bivouac pour la journée de repos. Pour les pilotes, cette dernière est une occasion propice de reprendre leur souffle après les souffrances et les vicissitudes de la première moitié du Dakar.

36

Jour 8 (12 janvier 2014).

Départ/arrivée: Salta/Salta (Etape 7)

Distance totale: 763 km, Epreuve spéciale: 533 km, Liaison: 230 km

La seconde moitié du Dakar démarre avec une autre mise à l'épreuve de choix: une épreuve spéciale de 533 kilomètres attend les pilotes et ce à une altitude moyenne de 3500 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les routes sont toujours très rocailleuses au

début mais les voitures atteignent leur vitesse maximum durant la deuxième partie de l'étape. Sur les 20 derniers kilomètres, les concurrents traversent un désert salé qui semble s'étendre à l'infini.

Jour 9 (13 janvier 2014).

Départ/arrivée: Salta/Calama (Etape 8)

Distance totale: 812 km, Epreuve spéciale: 302 km, Liaison: 510 km

Au cours de la huitième étape, les pilotes traversent la partie Chilienne des Andes. En raison des dangers que présentent les passages à flanc de coteau, les voitures ne sont pas autorisées à dépasser les motos ou les quads. Dans l'épreuve spéciale, ceux qui sauront garder leur sang-froid dans les parties étroites et rapides du tracé auront un avantage. Dès le départ, les pilotes doivent être vigilants en matière de navigation afin de trouver l'itinéraire le plus judicieux. Les responsables de la course seront particulièrement attentifs aux données fournies par les GPS.

37

Jour 10 (14 janvier 2014).

Départ/arrivée: Calama/Iquique (Etape 9)

Distance totale: 451 km, Epreuve spéciale: 422 km, Liaison: 29 km

A Iquique, les pilotes se retrouvent au point situé le plus au nord du Rallye Dakar, où ils atteignent la rive de l'Océan Pacifique pour la première fois. Les équipages se dirigent ensuite vers les dunes éreintantes du Désert de l'Atacama – la région la plus aride de la planète – pour un petit peu moins de 150 kilomètres. Les trois derniers kilomètres sont particulièrement éprouvants: les pilotes

doivent composer avec une déclivité de 30 pour cent alors qu'ils descendent vers Iquique.

Jour 11 (15 janvier 2014).

Départ/arrivée: Iquique/Antofagasta (Etape 10)

Distance totale: 689 km, Epreuve spéciale: 631 km, Liaison: 58 km

Les pilotes se retrouvent d'abord dans le sable pour les 200 premiers kilomètres en direction de la côte. Dans la seconde partie de l'épreuve spéciale, ils doivent venir à bout du périlleux "Fech Fech", qui ressemble à des sables mouvants. Tous ceux qui restent bloqués dans ce sable très fin peuvent se vanter d'avoir de la chance s'ils s'en tirent avec seulement un peu de temps perdu. Pour les moins fortunés, cela peut signifier la fin de leur rallye. La journée s'achève avec des routes en pente sinueuses dans la région minière autour de La Portuda.

38

Jour 12 (16 janvier 2014).

Départ/arrivée: Antofagasta/El Salvador (Etape 11)

Distance totale: 749 km, Epreuve spéciale: 605 km, Liaison: 144 km

Cette étape exige une expérience hors classe du tout terrain. Le Désert de l'Atacama soumet une fois encore les pilotes à rude épreuve tout au long des 605 kilomètres de l'épreuve spéciale. Les dunes de Copiapó sont remplies de nombreux pièges qui peuvent redistribuer les cartes en ce qui concerne la lutte pour la victoire finale. La 11^e étape sera certainement une journée charnière du Dakar 2014.

Jour 13 (17 janvier 2014).

Départ/arrivée: El Salvador/La Serena (Etape 12)

Distance totale: 699 km, Epreuve spéciale: 350 km, Liaison: 349 km

A El Salvador, le départ est donné à haute altitude. Là, il n'y a pas de Camanchaca – le fameux brouillard du petit matin qui a souvent empêché le rallye de s'élancer dans le passé. Une fois de plus, le sable constitue le menu principal de cette épreuve spéciale, celle-ci s'achevant par un cordon de dunes que les pilotes doivent franchir. Les pilotes en lice pour la victoire doivent tenir compte du fait que ces dunes pernicieuses ont chamboulé la tête de la course à maintes reprises.

Jour 14 (18 janvier 2014).

Départ/arrivée: La Serena/Valparaíso (Etape 13)

Distance totale: 535 km, Epreuve spéciale: 157 km, Liaison: 378 km

Au cours de la dernière épreuve spéciale avant l'arrivée, les pilotes doivent se frayer un chemin sur un parcours montagneux serpentant dans des plantations de cactus. La ligne d'arrivée à Valparaíso se rapproche de plus en plus mais attention: des pilotes sont régulièrement frappés par le sort lors de l'étape finale. Le podium à Valparaíso est la récompense de tous les efforts consentis tout au long des 9374 kilomètres. Au bout de 14 jours de course, le vainqueur du Rallye Dakar 2014 est enfin connu.

11 – Vainqueurs du Rallye Dakar 1979-2013 (Voitures).

Année Pilote/Copilote (Pays)	Marque
1979 Joseph Terbiaut/Jean Lemordant/ Alain Genestier (FR/FR/FR)	Range Rover
1980 Freddy Kottulinsky/Gerd Löffelmann (SE/DE)	Volkswagen
1981 René Metge/Bernard Giroux (FR/FR)	Range Rover
1982 Claude Marreau/Bernard Marreau (FR/FR)	Renault
1983 Jacky Ickx/Claude Brasseur (BE/FR)	Mercedes
1984 René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR)	Porsche
1985 Patrick Zaniroli/Jean da Silva (FR/FR)	Mitsubishi
1986 René Metge/Dominique Lemoyne (FR/FR)	Porsche
1987 Ari Vatanen/Bernard Giroux (FI/FR)	Peugeot
1988 Juha Kankkunen/Juha Piironen (FI/FI)	Peugeot
1989 Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Peugeot
1990 Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Peugeot
1991 Ari Vatanen/Bruno Berglund (FI/SE)	Citroën
1992 Hubert Auriol/Philippe Monnet (FR/FR)	Mitsubishi
1993 Bruno Saby/Dominique Serieys (FR/FR)	Mitsubishi
1994 Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1995 Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën



1996	Pierre Lartigue/Michel Périn (FR/FR)	Citroën
1997	Kenjiro Shinozuka/Henri Magne (JP/FR)	Mitsubishi
1998	Jean-Pierre Fontenay/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
1999	Jean-Louis Schlesser/Philippe Monnet (FR/FR)	Renault
2000	Jean-Louis Schlesser/Henri Magne (FR/FR)	Renault
2001	Jutta Kleinschmidt/Andreas Schulz (DE/DE)	Mitsubishi
2002	Hiroshi Masuoka/Pascal Maimon (JP/FR)	Mitsubishi
2003	Hiroshi Masuoka/Andreas Schulz (JP/DE)	Mitsubishi
2004	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2005	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2006	Luc Alphand/Gilles Picard (FR/FR)	Mitsubishi
2007	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	Mitsubishi
2008	annulé	
2009	Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/DE)	Volkswagen
2010	Carlos Sainz/Lucas Cruz (ES/ES)	Volkswagen
2011	Nasser Al Attiyah/Timo Gottschalk (QA/DE)	Volkswagen
2012	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	MINI
2013	Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (FR/FR)	MINI

12 – Le lexique du Dakar.

Bivouac: Il s'agit du camp où les équipes et les concurrents érigent leur structure d'assistance à la fin de chaque étape. En plus du centre médical et du centre des médias, le bivouac comprend également une grande tente de restauration qui constitue un lieu de rencontre pour tous les membres de la caravane du Dakar.

Briefing: Pendant le rallye, l'organisation tiendra un briefing des pilotes chaque soir. Au cours de ce briefing, les incidents survenus dans la journée seront évoqués et des conseils au sujet de l'étape à venir seront prodigués.

Contrôles de passage - CP: Un contrôle de passage est un point de passage obligatoire où les concurrents doivent faire tamponner leur carnet de pointage afin de prouver qu'ils s'y sont bien présentés. Si un concurrent manque un contrôle de passage (ou omet de faire tamponner son carnet), il fait l'objet d'une pénalisation en temps.

42

GPS: Dans le Dakar, le GPS est utilisé comme un système de contrôle. Dans les épreuves spéciales, les concurrents ne peuvent utiliser que le road book pour assurer la navigation. Le GPS sert seulement à confirmer l'arrivée et le pointage aux contrôles de passage.

Assistance rapide: Comme seuls les concurrents peuvent s'aider les uns les autres dans le Dakar, de nombreux teams engagent une "assistance rapide". Cette assistance rapide est habituellement un

camion de course qui participe à l'épreuve dans la catégorie camions et apporte au concurrent toute sorte de soutien en cas d'accident ou de problème mécanique. Des pièces de rechange et des outils se trouvent à bord du camion.

Fech fech: Une sorte de sable très fin dans le Sahara, appelé "Guadal" en Argentine.

Intercom: Instrument utilisé entre le pilote et le copilote pour la communication des instructions du road book.

MINI ALL4 Racing: La MINI engagée dans le Dakar par le Team X-raid est basée sur la MINI John Cooper Works Countryman. Son moteur turbo TwinPower d'une cylindrée de 2993 centimètres cubes est dérivé d'un propulseur BMW de série et développe 307 ch. à 3250 tours par minute. Cela permet à la MINI ALL4 Racing d'atteindre une vitesse maximale de 185 km/h. La contenance du réservoir est d'environ 375 litres de gasoil. Onze MINI prendront part au Dakar 2014, soit plus que jamais auparavant. La MINI ALL4 Racing est la voiture que le Français Stéphane Peterhansel a conduite à la victoire dans le Dakar en 2012 et en 2013.

Peterhansel, Stéphane: Né à Échenoz-la-Méline, France, le 6 août 1965. Il a remporté un nombre total record de 11 Dakar, six fois avec une moto, cinq fois avec une voiture. Vainqueur du Rallye Dakar 2012 et 2013 avec la MINI ALL4 Racing du Team X-raid.

Etape: Une étape comprend les secteurs de liaison qui amènent les concurrents du bivouac au départ de la spéciale et/ou de l'arrivée de cette dernière au bivouac, ainsi que l'épreuve spéciale elle-même.

Iritrack: Ce système satellitaire permet de contrôler la position des véhicules. Grâce à ce dispositif, le PC Course peut contrôler la position et la vitesse de chaque concurrent. En cas d'urgence, les concurrents peuvent contacter le PC Course à l'aide d'un téléphone satellite intégré.

Neutralisation: Une phase de neutralisation peut intervenir au cours d'une épreuve spéciale. Dans cette zone, les concurrents ne sont pas chronométrés.

44

Parc fermé: Une zone dans laquelle les véhicules doivent être parqués à certains moments durant l'épreuve. Les réparations, le ravitaillement en carburant et les changements de pneumatiques y sont interdits. Les voitures peuvent seulement être recouvertes d'une bâche de protection transparente.

PC Course: C'est l'endroit à partir duquel tous les aspects de la course sont gérés sur le plan sportif et sur celui de la sécurité. Il s'occupe également des réclamations.

Journée de repos: Ce jour-là, qui marque la fin de la première moitié du rallye, il n'y a pas d'épreuve spéciale, les concurrents et les

véhicules restant au bivouac. Les teams profitent de cette journée pour effectuer des opérations de maintenance de grande ampleur sur leurs voitures.

Road book: Le road book est fourni aux concurrents au moment où ils arrivent au bivouac à la fin d'une étape. Il contient des informations vitales concernant la navigation: distances, passages dangereux et recommandations ponctuelles. Les informations sont représentées par des flèches et des symboles.

Vérifications: Les voitures de course et d'assistance sont soumises à des vérifications pour s'assurer qu'elles sont conformes à tous les règlements techniques.

45

Sentinel: Ce système d'alerte acoustique et optique est utilisé pour avertir les concurrents qu'un véhicule plus rapide arrive derrière eux, ce qui permet des dépassements plus faciles et plus sûrs.

Parcours d'assistance: Toutes les voitures d'assistance – c'est-à-dire tous les véhicules sauf les voitures de course et les voitures de presse – vont d'un bivouac à l'autre par cette route, qui est indiquée par l'organisation.

Zone de Contrôle de Vitesse: Dans une zone de contrôle de vitesse, les concurrents doivent respecter une limitation de vitesse spécifique (30, 50 ou 90 km/h). Ces zones ont été introduites dans le but de

protéger les éventuels spectateurs et/ou des territoires vulnérables traversés par les voitures.

Carnet de pointage: les heures de départ et d'arrivée sont inscrites sur ce document. De plus, les copilotes y font apposer les tampons nécessaires aux contrôles de passage (CP).

Tripmaster: Cet instrument de mesure électronique a pour but d'aider le copilote. Il mesure le kilométrage total et les distances partielles dans les épreuves spéciales (par exemple entre deux indications du road book). Il peut être paramétré par le copilote.

Secteurs de Liaison: La liaison est la partie du parcours empruntée par les concurrents pour se rendre du bivouac au départ des spéciales et de l'arrivée de ces dernières au bivouac. Un temps déterminé est imparti aux pilotes pour la parcourir.

46

Epreuve Spéciale: Dans cette partie de l'étape, les concurrents affrontent le chronomètre. L'addition des temps réalisés entre le départ et l'arrivée de chaque épreuve spéciale détermine la position de l'équipage au classement général.

Way Point - WP: Ces points le long du parcours sont définis par les organisateurs et les concurrents doivent impérativement y passer. Il y a quatre types de way points différents: les WPV (Way Points

visibles), les WPM (Way Points masqués), les WPS (Way Points de sécurité) et les WPE (Way Points éclipse).

Team X-raid: Equipe privée spécialisée dans le sport automobile et basée à Trebur, en Allemagne. Vainqueur du Rallye Dakar en 2012 et en 2013 avec la MINI ALL4 Racing. Elle participe également à la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA. Vainqueur de la Coupe du Monde depuis 2008. Le directeur de l'équipe est Sven Quandt.

13 – Le règlement et les procédures du Dakar 2014 en bref.

Véhicules admis: Le groupe T1 comprend les prototypes et, par conséquent, les MINI ALL4 Racing préparées par le Team X-raid. Les buggies appartiennent aussi au groupe T1.

47

Le groupe T2 concerne les voitures proches de la série. Sur celles-ci, seuls certains composants du véhicule peuvent être modifiés ou remplacés pour être adaptés aux contraintes auxquels ils sont soumis.

Le groupe OP "Open" englobe – entre autres – les véhicules qui ont été conçus et construits selon le règlement "Score" en vigueur aux Etats Unis.

Les camions se trouvent dans le groupe T4.

Le plateau comprend également les concurrents qui disputent le Dakar dans la catégorie "Energies Alternatives".

Aide en cas de problèmes mécaniques: Les mécaniciens d'une équipe ne peuvent travailler sur les voitures qu'au bivouac et sur le parcours de liaison quand celui-ci est identique pour les voitures de course et les voitures d'assistance. Donner un coup de main durant une épreuve spéciale est strictement interdit pour les mécaniciens. Seuls des concurrents peuvent aider un autre compétiteur.

Dans la plupart des cas, le pilote et son navigateur sont en mesure de résoudre des problèmes mineurs sans aide extérieure. Lorsque les dommages sont plus importants, ils font appel aux camions de course qui sont engagés par de nombreuses équipes en tant "qu'assistance rapide". Pour le Dakar 2014, le Team X-raid a engagé deux de ces camions de course. Une voiture de course peut être remorquée par un autre concurrent mais dans ce cas, elle doit l'être jusqu'au bivouac.

Les concurrents peuvent avoir un téléphone satellite à bord pour l'utiliser en cas d'urgence mais il leur est interdit de s'en servir en conduisant. Les communications radio et/ou les transferts de données entre les équipages et leur team est interdit.

48

Ordre de départ: Le premier jour uniquement, les concurrents prendront le départ de l'étape dans l'ordre des numéros. A partir du deuxième jour, les résultats de l'étape précédente détermineront l'ordre de départ. Cela signifie que le vainqueur de l'étape de la veille sera le premier à s'élancer dans la spéciale du jour. Si un pilote qui occupe une place dans les 15 premiers rencontre un problème (et se trouve par conséquent relégué plus loin dans le classement), il ou elle est autorisé(e) à demander à trois reprises qu'une meilleure position de départ lui soit attribuée. Cela lui permet d'éviter d'avoir à dépasser de nombreux concurrents plus lents.

Navigation: Le règlement d'ASO en matière de navigation est très strict. Les concurrents ne peuvent utiliser que les fonctions limitées du GPS fourni par les organisateurs, le road book, un trip master et une boussole. En dehors de ces instruments, toute utilisation des autres fonctions du GPS est interdite, sauf en cas d'urgence (dans un tel cas, l'équipage doit s'attendre à encourir une pénalité de plusieurs heures). Si un équipage recourt au déblocage du GPS quatre fois, il est disqualifié.

Durant une épreuve spéciale, les concurrents doivent passer par plusieurs way points déterminés par les organisateurs. S'ils manquent un way point, ils sont susceptibles de recevoir une pénalité en temps ou même d'être disqualifiés. Les way points sont destinés à s'assurer que les concurrents suivent le parcours établi et n'empruntent pas des raccourcis.

Les way points d'un coup d'œil

WPV - Way Point visible: Point d'information de navigation correspondant aux contrôles horaires de départ et d'arrivée de chaque bivouac.

WPS - Way Point sécurité: Ce way point avertit le pilote d'un danger potentiel le long du parcours. Dès que les concurrents entrent dans un rayon de trois kilomètres autour de ce point, ils sont guidés jusqu'à lui par le GPS. Pour valider leur passage à un WPS, les concurrents doivent passer à moins de 90 mètres de celui-ci.

WPM - Way Point masqué: Lorsque les concurrents entrent dans un rayon de 800 mètres autour du WPM, le GPS entre en action et guide les concurrents vers le contrôle de passage. Les pilotes doivent

passer à moins de 200 mètres du Way Point pour valider leur passage.

WPE - Way Point éclipse: Point vers lequel le GPS, avec toutes ses fonctions affichées sur son écran, dirige le concurrent une fois que le Way Point précédent ce WPE a été validé. Les pilotes doivent passer à moins de 200 mètres du Way Point pour valider leur passage.

Les concurrents sont censés trouver leur chemin à l'aide du seul road book. Néanmoins, il existe des zones où les organisateurs balisent la piste correcte à l'aide de banderoles. Ces secteurs sont des zones sensibles, telles que des terrains agricoles et des zones densément peuplées ou dangereuses. Celles-ci sont indiquées dans le road book à l'aide d'une signalisation spéciale. Dans ces zones considérées comme sensibles, ASO sanctionne chaque infraction par des pénalités particulièrement draconiennes, qui peuvent même aller jusqu'à la disqualification en cas de récidive.

50

Contrôles de vitesse même pendant le Dakar: Habituellement, dans les épreuves spéciales, les pilotes des voitures en course sont libres de rouler à la vitesse qu'ils souhaitent. Néanmoins, les organisateurs ont introduit des “zones de contrôle de vitesse” où les pilotes ne doivent pas rouler à plus de 30, 50 ou 90 km/h. Ces contrôles s'appliquent en particulier aux zones où les organisateurs prévoient le rassemblement d'un grand nombre de spectateurs ou quand le parcours de la course traverse des villages. Lorsqu'ils ne sont pas dans une épreuve spéciale, les concurrents doivent respecter les limitations de vitesse locales. Quant aux voitures d'assistance, elles doivent toujours respecter les limitations de vitesse. La vitesse est limitée à 110 km/h pour les voitures et à 90 km/h pour les camions. A tout moment lorsque ces véhicules sont dans le bivouac, le respect

des limitations de vitesse peut être contrôlé grâce au “Tripy” (un road book électronique). Si plusieurs dépassements de la limitation sont enregistrés, des pénalités en temps peuvent même être infligées à la voiture la plus rapide de leur équipe respective.

14 – Contacts Presse.

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Téléphone: +49-176-601-72405

E-Mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

Site web Presse: www.press.bmwgroup-sport.com

Facebook: www.facebook.com/MINImotorsport

YouTube: www.youtube.com/MINImotorsport

Twitter: www.twitter.com/MINImotorsport