



2018 DAKAR RALLY DOSSIER DE PRESSE

01/ AVANT-PROPOS.

Sebastian Mackensen, Vice Président Senior de MINI.

Chers représentants des médias,

Janvier 2018 verra le commencement de la 40e édition du Dakar. Chaque année l'équipe organisatrice du Dakar déploie une arène de compétition dramatique, pleine de défis de la nature qui testent l'endurance des hommes et de leurs machines. Le Dakar 2018 promet un défi tout aussi imposant que ceux ses prédécesseurs ; cette course unique amènera ses concurrents à traverser les déserts, montagnes et plaines du Pérou et de la Bolivie avant de traverser la ligne d'arrivée en Argentine.

Le Dakar est un vrai évènement international qui inspire l'admiration et le respect du monde entier à l'égard de tous ses concurrents, mais surtout de ceux qui parviennent à terminer ce test spectaculaire d'endurance.

Après avoir décroché quatre titres consécutifs au Rallye Dakar pour MINI, entre 2012 et 2015, plus de cinq victoires dans la catégorie quatre roues motrices et six titres au mondial FIA du rallye tout-terrain, MINI Motorsport, X-raid (notre partenaire en sport mécanique) et la MINI Family attaqueront le Dakar 2018 plus déterminés que jamais. Le succès passé de ces partenariats incarne l'héritage et les prouesses sportives de MINI, qui naissent il y a plus de 50 ans avec ses victoires au Monte Carlo Rallye et à de nombreuses autres illustres compétitions de rallye.

C'est sur la scène du Rallye Dakar 2018 que se produira pour la première fois la MINI John Cooper Works Buggy, en plus des MINI John Cooper Works Rally et MINI ALL4 Racing qui connaissent déjà un succès indéniable. Cette nouveauté excitante complète la gamme MINI Motorsport et marquera le premier positionnement de MINI sur la catégorie des deux roues motrices, particulièrement concurrentielle.

Courir dans deux catégories de rallye tout-terrain est typique de l'esprit sport de MINI John Cooper Works, la sous-marque de MINI spécialisée dans la performance. De plus, cette double participation souligne l'engagement de MINI Motorsport vis-à-vis du sport mécanique et des défis



qui l'accompagnent. Faire l'initiation de la MINI John Cooper Works Buggy au Dakar, l'évènement tout-terrain le plus exigeant du monde, est un défi à part entière. Mais le partenariat stratégique entre MINI et X-raid a prouvé déjà que la marque MINI est plus que prête pour le challenge à relever.

En tant que partenaire de MINI Motorsport, X-raid a su mener la MINI Family jusqu'au succès au fil des années grâce à sa maîtrise et son équipe expérimentée, composée d'ingénieurs, de médecins, de managers et d'un personnel de soutien. Puis, il y a les équipages : pilotes et copilotes des quatre coins du globe, unis pour époustoufler les spectateurs et décrocher le succès ultime en terminant le Rallye Dakar.

Au nom de MINI, je souhaite à tous les concurrents, équipes de soutien et spectateurs un Dakar 2018 plein de sensations fortes en toute sécurité.

Sincèrement vôtre,
Sebastian Mackensen

CONTENU.

01/ AVANT-PROPOS

02/ UN LEADERSHIP INNOVANT

MINI TRACE DROIT VERS LA RÉUSSITE
SPÉCIFICATION
LA CONTINUITÉ DU SUCCÈS

03/ LA MINI FAMILY

INTERVIEW AVEC SVEN QUANDT – PDG X-RAID TEAM
INTERVIEW AVEC MIKKO HIRVONEN
INTERVIEW AVEC BRYCE MENZIES
INTERVIEW AVEC YAZEED AL-RAJHI
INTERVIEW AVEC JOAN "NANI" ROMA
INTERVIEW AVEC JAKUB "KUBA" PRZYGONSKI
INTERVIEW AVEC ORLANDO "ORLY" TERRANOVA
PILOTES & COPILOTES

04/ HERITAGE

MINI ET MINI JOHN COOPER WORKS : UNE COMBINAISON GAGNANTE
40 ANS DU DAKAR

05/ INFORMATION

CARTE DU PARCOURS
GLOSSAIRE DES TERMES

06/ CONTACT MEDIAS





02/
UN LEADERSHIP
INNOVANT.

Le Rallye Dakar 2018 verra MINI courir une fois de plus pour le titre de l'ultime course d'endurance. Cette édition du Rallye Dakar consistera en une offensive à deux niveaux où MINI cassera les normes, tout comme la fameuse marque Britannique l'a fait dans les années 1960 dans le sport mécanique.

Le 6 janvier 2018, la nouvelle MINI John Cooper Works Buggy fera son début compétitif au Rallye Dakar 2018, participant dans la catégorie 2 roues motrices (4x2) aux côtés de la MINI John Cooper Works Rally dans la catégorie 4 roues motrices (4x4).

MINI Motorsport s'aventure en terrains inconnus avec la MINI John Cooper Works Rally - un défi duquel MINI se réjouit. Participer au Rallye Dakar avec deux machines de course souligne d'autant plus l'engagement sur le long terme de MINI Motorsport auprès du rallye tout-terrain national et international ; une discipline qui participe à l'esprit aventurier de MINI.

Alors que la MINI John Cooper Works Buggy a un design tout à fait nouveau, cela ne représente pas pour autant un écartement de la catégorie des 4 roues motrices. La nouvelle voiture de course sera partenaire de la John Cooper Works Rally existante, qui devient une nouvelle base de travail pour MINI Motorsport et son partenaire sport mécanique X-raid. Ils continueront ainsi de construire et raffiner leur voiture pour la maîtriser et en faire un nouveau véhicule MINI, spécialisé dans le rallye tout-terrain.

La performance et une fiabilité maximale sont les clés de la réussite en rallye tout-terrain longue distance - chose que MINI et son partenaire sport mécanique X-raid connaissent très bien. Quatre victoires au Rallye Dakar de 2012 à 2015 et quatre titres au prestigieux championnat mondial de rallye tout-terrain de la FIA sont les résultantes directes des prouesses techniques et des efforts de développement de MINI, sans parler de sa soif pour le challenge.

Le développement de la MINI John Cooper Works Buggy doit beaucoup de ses qualités sportives aux longues années d'expérience en rallye compétitif et au développement technique de la MINI John Cooper Works Rally que nous connaissons aujourd'hui. Cette dernière doit elle-même sa prouesse sportive à la MINI ALL4 Racing.

Les éléments clés de la transition technique de la MINI John Cooper Works Rally vers la MINI John Cooper Works Buggy sont la technologie du moteur, le châssis et le design des composantes du châssis, la distribution du poids et l'aérodynamisme. En utilisant ces ingrédients testés et prouvés, X-raid - mené par Sven Quandt - a créé une machine capable d'affronter les ardeurs du Dakar. Mais le Rallye Dakar est bien évidemment une bête légendaire, sans pitié pour les hommes et leurs machines. Le début du Rallye Dakar 2018 sera également le début d'un programme de développement excitant sur le terrain, en direct.



Tout est dans le détail...

Alors que la MINI John Cooper Works Rally et la MINI John Cooper Works Buggy partagent le même moteur TwinPower Turbo Diesel à six cylindres fabriqué par le groupe BMW, ils ne seront pas identiques à 100%. La nouvelle voiture 4x4 comporte deux turbos : Un refroidi à l'air, l'autre à l'eau. La nouvelle voiture à 2 roues motrices a deux unités refroidies à l'air et laisse place à un plus large panel de capteurs et de contrôleurs électroniques. En termes de développement, le moteur de la MINI John Cooper Works Buggy se comportera comme un moteur tout à fait différent, tout comme sa boîte de vitesses et sa transmission.

Le différentiel de la MINI John Cooper Works Buggy et sa boîte de vitesses ont été développés de A à Z par Xtrac. Ce dernier comporte six vitesses séquentielles avec embrayage à l'arrière pour permettre un enlèvement rapide de la boîte et de l'embrayage, alors que la MINI John Cooper Works Rally garde le système Sadev, qui a déjà fait ses preuves.

Les châssis des deux voitures ont des cadres spécialisés fabriqués en acier tubulaire aux standards aérospatiaux et conformes aux régulations de leurs catégories de course respectives. Conçu pour une résistance optimale en compétition afin de garantir la sécurité des équipages, le châssis de la MINI John Cooper Works Buggy est une toute nouvelle création de Heggeman. La carrosserie extérieure des deux voitures est fabriquée en composite de fibre de carbone et de carbone kevlar renforcé pour une résistance structurale avec un minimum de poids. Pour les équipages de BMW Group Design, un point clé du développement de la MINI John Cooper Works Buggy se situait au niveau de l'efficacité aérodynamique, qui vise à réduire la friction et participer à une meilleure agilité dans le maniement, tout comme pour la MINI John Cooper Works Rally déjà existante.



MINI John Cooper Works Buggy

Moteur

Type : BMW Group TwinPower Turbo,
six cylindres en ligne, lubrification par
carter sec
Cylindrée : 2993 cc
Carburant : Diesel
Boîte de vitesses : Xtrac séquentielle à six
vitesses
Embrayage : AP Racing
Différentiel : Xtrac
Traction : Arrière (4x2)

Performance

HP / couple (Nm) : 340 hp @ 3250 rpm /
800 Nm @ 1850 rpm
Diamètre du restricteur d'aspiration : 38 mm
Vitesse max. : 190 km/h

Freins

Avant : Disques Brembo (355 mm x 32 mm),
étriers à six pistons
Arrière : Disques Brembo (355 mm x 32 mm),
étriers à six pistons

Dimensions

Longueur : 4332 mm
Largeur : 2200 mm
Hauteur : 1935 mm
Empattement : 3100 mm
Largeur de voie : 1855 mm
Poids (vide) : 1700 kg
Réservoir (environ) 325 L
Pneus : BF Goodrich 27x12.5 R17

Technologie de caisse

Châssis : Heggemann, acier tubulaire
Carrosserie : Panneaux QD composite–
fibre de carbone, carbone / Kevlar

Détails

- Cockpit en une pièce de fibre de carbone
- Sièges Recaro Motorsport avec système de harnais en six points.
- Système de sécurité HANS (Soutien de la tête et de la nuque).
- Deux pneus de rechange dans le compartiment du moteur.

MINI John Cooper Works Rally

Moteur

Type : BMW Group TwinPower Turbo,
six cylindres en ligne, lubrification par
carter sec
Cylindrée : 2993 cc
Carburant : Diesel
Boîte de vitesses : Xtrac séquentielle à six
vitesses
Embrayage : AP Racing
Différentiel : Xtrac
Traction : ALL4 (4x4)

Performance

HP / couple (Nm) : 340 hp @ 3250 rpm /
800 Nm @ 1850 rpm
Diamètre du restricteur d'aspiration : 38 mm
Vitesse max. : 184 km/h

Freins

Avant : Disques Brembo (320 mm x 32 mm),
étriers à six pistons
Arrière : Disques AP Racing (320 mm x 32
mm), étriers à six pistons refroidis à l'eau

Dimensions

Longueur : 4350 mm
Largeur : 1999 mm
Hauteur : 2000 mm
Empattement : 2900 mm
Largeur de voie : 1736 mm
Poids (vide) : 1850 kg
Réservoir (environ) 385 L
Pneus : BF Goodrich 245/80 R16

Technologie de caisse

Châssis : Heggemann, acier tubulaire
Carrosserie : Panneaux QD composite–
fibre de carbone, carbone / Kevlar

Détails

- Cockpit en une pièce de fibre de carbone
- Sièges Recaro Motorsport avec système de harnais en six points.
- Système de sécurité HANS (Soutien de la tête et de la nuque).
- Trois pneus de rechange montés sous le cockpit.



L'introduction de la MINI John Cooper Works Rally pour le Rallye Dakar 2017 a confirmé l'engagement sur le long-terme de MINI Motorsport vis-à-vis du rallye national et international. Après son début au Rallye Dakar, la MINI John Cooper Works Rally a continué sa succession de victoires à des événements tels que le rallye Silk Way 2017 et la coupe du monde des rallyes tout-terrain de la FIA 2017, où Jakub Przygonski (POL), membre de la MINI Family, termine deuxième à l'issue des 11 rounds du championnat.

Depuis ses premiers tests et au cours du Rallye Dakar 2017, X-raid, partenaire de MINI Motorsport récoltait des données dans le cadre de son programme de développement continu, mesurant les performances de la transmission, la suspension, le châssis et d'autres éléments essentiels. C'est ce même programme qui démarre en 2001 avec le dévoilement de la première MINI de rallye tout-terrain qui décrochera quatre titres consécutifs au Dakar, de 2012 à 2015. L'optimisation est la clé du succès en compétition. Ses résultantes directes sont la performance et la fiabilité ; ingrédients fondamentaux qui définissent John Cooper Works, la sous-marque sportive de MINI.

L'évolution des composantes d'une machine est la norme dans tous les aspects des sports mécaniques. Mais le Rallye Dakar est la compétition de sport mécanique la plus difficile au monde. Quand on pense courses d'endurance longue distance, la fiabilité du moteur est souvent source de problèmes. Mais avec le Rallye Dakar, le châssis et les équipements essentiels au fonctionnement interne tels que les freins, la suspension et les systèmes de direction sont complètement brutalisés par les différents types de terrain. Du jour au lendemain, on peut passer de sable à pistes cahoteuses, suivies de routes montagnardes rocheuses noyées dans la boue. Les différences extrêmes de température peuvent créer le chaos, tout comme le manque d'oxygène à 3-4,000m d'altitude.

En plus de développer et tester les nouvelles composantes, les nouvelles réglementations du sport entrent en jeu afin de permettre plus de compétitivité entre les différentes classes de voitures et renforcer la sécurité des concurrents. Les dernières modifications de la réglementation de la construction ont eu lieu en juillet 2017. Celles-ci signifiait, selon Sven Quandt, PDG de X-raid, que la John Cooper Works Rally devait être revue intégralement.

Sven Quandt :

« Les nouvelles réglementations ont été mises en place en juillet, nous obligeant donc à plus ou moins reconstruire deux voitures, la MINI John Cooper Works Rally et la nouvelle MINI John Cooper Works Buggy. Pour les nouvelles versions légères, dont la MINI John Cooper Works Rally, une réduction de poids de 120kg a été autorisée ainsi que la possibilité d'ajouter 30mm à la course de son système de suspension, et ce pour tous les concurrents au mondial de la FIA et au Rallye Dakar.

« Au final, beaucoup de nouvelles composantes ont dû être intégralement modifiés avec le châssis. Nous avons enlevé environ 20kg du châssis en acier ; 3kg des montures du moteur, et plus de 20kg de la caisse et d'autres endroits. Le châssis revisité a fait les rallyes de Silk Way et la Baja de Pologne.

« Alors que vous ne verrez aucune différence dans l'apparence de la voiture, sa silhouette, si vous regardez dessous vous verrez de nombreuses modifications. Nous avons ajouté du lest pour le premier test car la voiture doit tout de même participer à la course. Tout va bien. Ensuite, nous avons dû remplacer par exemple les unités et les bras suspension pour se conformer aux règles, puis refaire des tests. Il n'y a pas meilleur terrain de test que celui d'une vraie course. Après une course, nous devons faire plus d'ajustements puis enchaîner sur la prochaine pour voir si ces ajustements ont eu l'effet escompté. C'est un processus qui nécessite beaucoup de temps, mais qui est essentiel au maintien du succès et de l'héritage compétitif de MINI. »





03/ LA MINI FAMILY.



03/ LA MINI FAMILY.

Un homme qui a le goût du défi : Sven Quandt – PDG, X-raid

X-raid est le partenaire allemand sport mécanique et rallye tout-terrain de MINI. Grâce à ce partenariat, MINI a décroché quatre titres au Rallye Dakar et à la coupe du monde des rallyes tout-terrain de la FIA. Sven Quandt, PDG de X-raid, est lui-même ancien pilote de rallye et concurrent du Dakar avec une grande expérience qui l'aide à préparer l'équipe, les pilotes et les navigateurs pour un des défis les plus importants de leur vie...

2017 marque la 15e année de X-raid comme élite des équipes de rallye tout-terrain. Vous avez connu un succès incroyable en tant que partenaire de MINI Motorsport. Quelle année reste pour vous la plus marquante ?

Sans hésitation le Dakar 2012, lors de notre première victoire après 10 ans d'efforts, et la première de MINI. 2014 également, lors de la victoire de Nani (Roma).

2018 marque le 40e anniversaire du Rallye Dakar. Comment décririez-vous le Dakar à quelqu'un qui n'y a jamais assisté ?

C'est la plus difficile des courses qui soit, tant mentalement que physiquement. Il s'agit de dépasser ses limites et de créer des souvenirs d'un pays qu'on ne découvrirait peut-être pas en tant que touriste. C'est une manière excellente de se lancer un défi, c'est le Dakar.

Quelle est votre anecdote la plus amusante du Dakar qui peut être dite publiquement ?

Nous avons un pilote portugais dans notre meilleur équipage, qui avait de bonnes performances au démarrage. Au troisième ou quatrième jour, il était très rapide et tenait un bon classement... mais à quelques kilomètres de la ligne d'arrivée, il y avait un gros trou couvert de boue. Quatre ou cinq voitures devant lui l'ont contourné, mais lui a foncé tout droit - en plein milieu ! Nous avons dû faire venir deux tracteurs pour le sortir ! Il n'y avait plus aucun moyen d'obtenir un bon résultat. Depuis ce jour, nous l'appelons Mud King (Roi de la Boue) parce qu'à son retour de cette étape, lui et sa voiture étaient des grands tas de boue.

Si vous pouviez créer le parfait pilote du Rallye Dakar, quels seraient vos 4 ingrédients clé ?

La capacité à se détendre et à utiliser son cerveau plus que ses pieds, être rapide et régulier, avoir de la patience et être en excellente condition physique.

Le Rallye Dakar est un exercice logistique de taille. Quelle est la clé d'un Dakar réussi au delà des pistes ?

Une bonne planification et des personnes exceptionnelles. Une équipe parfaite dépend des gens qui la composent, qu'il s'agisse d'ingénieurs, de mécaniciens ou de logisticiens. Il faut également être accompagné d'un très bon physio, d'un médecin, de camionneurs, cuisiniers, soutiens juridiques et un management tous de grande qualité. Si vous parvenez à réunir tous ces éléments, votre équipe fonctionnera avec la précision d'une horloge. Il est aussi très important de maintenir une bonne communication avec le monde extérieur.

Le Rallye Dakar est un moment très intense pour tout le staff X-Raid, on ne compte pas ses heures et les conditions sont particulièrement difficiles. Auriez-vous choisi la voie du rallye si vous aviez su à vos débuts tout ce que vous savez maintenant ?

Oui, sans hésitation. Le perfectionnisme, la réactivité, une équipe organisée et interdépendante... tout est source de maux de têtes et nuits blanches, mais les conditions dures me plaisent. Pour moi, comparé à l'ascension du Kilimandjaro, le rallye tout-terrain représente tout de même un énorme challenge.



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Mikko Hirvonen

On dit que qu'un homme bon se relève toujours et Mikko Hirvonen en est l'exemple parfait. Après s'être officiellement retiré de la WRC, Hirvonen rejoint X-raid pour développer les voitures MINI, réputées victorieuses, et participer à certains rounds du mondial de la FIA. Les résultats sont vite arrivés et ont amené Hirvonen à participer au Rallye Dakar 2016, qui a vu le « Flying Finn » (Finlandais Volant) finir quatrième du classement général, obtenant le titre de « Meilleur Novice ». Le Rallye Dakar 2018 marquera sa troisième sortie au Dakar...

Qu'est ce qui fait la spécialité, la différence du Dakar ?

Le Dakar, c'est tout ce que le sport mécanique a à proposer de mieux ; c'est une vraie aventure, un vrai test physique pour les voitures, les équipes, les pilotes. La navigation est aussi très difficile et les conditions météorologiques imprévisibles. Il faut rester concentré sur les deux semaines de la compétition. C'est une des courses les plus difficiles qui existe, il n'y a pas d'aventure comparable. Nous passons par des lieux que nous ne pourrions visiter autrement, tout cela fait que c'est une course fantastique.

Comme pour tous les rallyes tout-terrain, la météo peut avoir une influence importante sur le classement final. Avez-vous une préférence pour un certain type de météo en course ?

La météo est parfois vraiment difficile. D'habitude on imagine qu'au Dakar il fera chaud, 40 ou 50 degrés, mais les températures peuvent aller dans l'autre sens aussi – il peut faire un temps pluvieux, boueux, avec du brouillard et des températures tout sauf élevées. On peut rencontrer toutes sortes de conditions et pour moi il est toujours plus facile lorsque le temps est sec et relativement chaud, mais pas trop. Quand il pleut les rivières peuvent être trop profondes pour être traversées. Pareil avec la boue – si c'est trop glissant peut-être que le passage sera impossible à certains endroits, alors je préfère les conditions sèches.

Un pilote assure l'arrivée à destination de sa voiture intacte et rapidement. En tant que pilote, comment décririez-vous le rôle de votre copilote ?

En rallye tout-terrain le copilote est très important car, contrairement aux courses WRC, ici nous ne connaissons pas l'itinéraire à l'avance. Au Dakar beaucoup porte sur la navigation ; nous n'avons aucune idée où nous allons, alors parfois c'est au copilote de décider de notre direction et de ce que nous allons affronter. Je n'arrive même pas à imaginer le stress que subissent les copilotes pour simplement nous faire arriver jusqu'à la fin de chaque étape.

Considèreriez-vous un inversement des rôles pour naviguer pendant que quelqu'un d'autre conduit ?

Non, je pense que je serais très mauvais copilote. J'ai fait un rallye, mais je n'ai pas beaucoup de choses positives à raconter – nous avons fini la course mais ce qu'ils font est réellement incroyable. Je préfère simplement contrôler la vitesse et la direction, avoir le contrôle de la voiture. Je respecte vraiment ce qu'ils font et je suis certain qu'ils sont nettement meilleurs dans leur travail que je ne pourrais l'être.

Cette année vous courrez avec la nouvelle MINI John Cooper Works Buggy. A quel moment avez-vous été impliqué dans le développement de cette nouvelle MINI ?

Je suis plus ou moins impliqué dans le développement depuis le début mais je n'ai pas fait les premiers kilomètres de la voiture. Je suis allé sans hésiter à son premier vrai test au Maroc, où j'ai passé cinq jours à découvrir la voiture et son fonctionnement. Il reste encore du chemin à faire mais c'est un très bon début.

Comment avez-vous du adapter votre style de conduite pour la MINI John Cooper Works Buggy, si l'adapter vous avez dû ?

Le buggy est assez différent en termes de conduite : bien sûr il n'a que deux roues motrices et beaucoup de déplacement de suspension, ce qui différencie son maniement de celui de la MINI John Cooper Works Rally. Il faut parfois prévoir un virage plus à l'avance car le châssis roule beaucoup plus, tout en prévoyant quel type de virage arrive pour vraiment le prendre de côté et le passer proprement. Evidemment sur les longues routes droites et cahoteuses nous n'aurons pas à nous soucier des bosses comme avec un 4x4 alors nous pouvons y aller à pleine vitesse. J'adore.



Quand vous avez testé la MINI John Cooper Works Buggy pour la première fois, y avait-il un aspect de la voiture en particulier qui vous a fait sourire ?

Je crois qu'à la première conduite, c'était la suspension – elle est incroyable sur le buggy. Vous ne pouvez imaginer la vitesse qu'on peut atteindre, malgré les gros trous ou grosses bosses dans la route on ne sent quasiment rien depuis l'intérieur de la voiture.

Le Rallye Dakar est le test ultime pour un véhicule de compétition, on pourrait dire la même chose pour les participants. Qu'attendez vous le plus à la fin de chaque journée de course ?

De façon générale, le Dakar est très dur pour les pilotes et les voitures. Quand on est sur le départ de la course, on sait qu'on sera en dehors de sa zone de confort pendant deux

semaines. Ce sera douloureux, il fera chaud et dans certaines mesures on n'y prend pas toujours du plaisir. Mais justement : quand on arrive à la fin de la course, on se sent si bien, on se dit « je l'ai vraiment fait ». En plus c'est un travail conséquent pour toutes les équipes de tenir les longues nuits ; pour les mécaniciens qui entretiennent les voitures ; puis pour nous lorsque nous faisons les sections de route et les étapes, nous devons rester concentrés. C'est fatigant et difficile mais c'est quelque chose que nous apprécions.

Si vous n'aviez pas transité vers le rallye tout-terrain, qu'auriez-vous fait à la place ?

Question difficile... Je conduis des voitures depuis toujours, depuis mes six ans – j'étais au volant à conduire et faire la course sur des lacs gelés – donc je ne sais pas ce que je ferais. Je faisais beaucoup de foot lorsque j'étais enfant. Peut être que j'aurais pu être footballeur, qui sait...



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Bryce Menzies

Bryce Menzies est originaire des Etats-Unis. A 30 ans, Menzies est déjà un pilote tout-terrain accompli, mais ce n'est qu'en 2016 qu'il émerveille pour la première fois les audiences internationales, à l'occasion de sa participation à la coupe du monde des rallyes tout-terrain de la FIA 2016 avec X-raid, partenaire de MINI Motorsport. La première course de Menzies pour MINI était le Abu Dhabi Desert Challenge 2016. Il a terminé ce parcours marathonnien de 5 jours en quatrième position.

Originaire d'Arizona, Menzies et son copilote Peter Mortensen, également Américain, participaient à deux courses supplémentaires en 2016. C'est à cette occasion que la X-raid Team a réalisé qu'ils méritaient leur place sur la grille du Rallye Dakar 2017 au volant de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally. Malheureusement, ils ont été contraints de se retirer à cause d'une blessure. Les deux Américains sont une fois de plus les « nouveaux arrivants » du Dakar mais cela n'empêche en rien sur leur motivation, parés pour décoller dans le tout nouveau buggy MINI John Cooper Works pour le Rallye Dakar 2018.

MINI : A quelles disciplines avez-vous participé avant de transiter vers le rallye tout-terrain à l'international ?

BM : J'ai pu participer ces dernières années à la série tout-terrain de Lucas Oil, le Best in the Desert et la série Score International.

MINI : Quelles étaient vos motivations pour participer au tout-terrain international, le plus physique des sports mécaniques d'endurance ?

BM : Demandez à n'importe qui quelle est la course la plus difficile du monde et on vous répondra que c'est le Dakar. C'est pourquoi j'ai voulu relever ce défi – pour être le premier Américain à gagner cette course.

MINI : Vous avez commencé à courir tard dans la saison du mondial de la FIA 2016 avec MINI et X-raid. Vous paraissiez pourtant très vite à l'aise. Vous êtes indéniablement un pilote expérimenté, mais était-ce réellement si facile ?

BM : Le rallye tout-terrain n'a rien de facile. Il m'a fallu du temps pour m'habituer à la MINI, pour faire la transition vers une voiture 4x4 avec une suspension rigide et pour comprendre la navigation. Cela dit, grâce à MINI et l'équipe de soutien X-raid la transition a été très fluide.

MINI : 2018 marquera votre première participation au Rallye Dakar. La MINI Family vous a sans doute donné plein de conseils, lequel vous aura le plus marqué ?

BM : Le premier conseil que j'ai tiré de la course rallye pour le moment est qu'il faut fonctionner au jour le jour ; il ne faut pas laisser la frustration l'emporter, il faut savoir se battre et tout donner jusqu'à la fin du rallye. Chaque jour, on repart de zéro. Ce genre de course ne se gagne pas en une seule étape.

MINI : Ce Dakar comporte une fois de plus des étapes en altitude élevée. Que faites-vous pour vous y préparer ?

BM : Pete et moi avons loué une tente d'hypoxie afin de se préparer à l'altitude des étapes. Nous faisons également des entraînements spéciaux avec des masques d'altitude.

MINI : Qu'avez-vous fait en termes de recherche au sujet du Rallye Dakar ?

BM : Tout au long de l'année nous avons participé à des courses outre-mer pour apprendre à connaître le maniement de la voiture et se préparer aux types de terrain que nous affronterons au Dakar. Nous avons également rassemblé des road books pour des zones aux alentours de Las Vegas afin de s'entraîner à la navigation chez nous.

MINI : Vous piloterez sous la bannière de la X-raid Team au volant du nouveau MINI John Cooper Works Buggy. Quelles sont vos premières impressions ?

BM : C'était l'éclate pendant les tests. Le MINI John Cooper Works Buggy bénéficie d'un maniement amélioré qui permettra un passage sur de plus divers terrains. Jusqu'ici, j'en suis plus que satisfait. Dans l'ensemble, la conduite de la nouvelle MINI est un plus grand plaisir que l'ancienne, même si nous y apportons des modifications supplémentaires. C'est peut-être beaucoup demander sachant que le Dakar sera sa première course, mais tout a l'air en ordre.

MINI : Depuis combien d'années Peter Mortensen est-il votre copilote ? Est-ce une relation purement professionnelle ou êtes-vous également amis ?

BM : Pete est mon copilote depuis le jour où nous avons commencé la course désertique, soit en 2011. Pete est le manager de Menzies Motorsports mais aussi un ami avec qui j'entretiens de très bonnes relations depuis des années. Il a investi énormément de temps et fait beaucoup d'efforts pour apprendre à naviguer.

MINI : Il est rare que pilote et copilote arrivent au Dakar tous deux « novices ». Etes-vous aussi nerveux que vous êtes excités ?

BM : Nous sommes tous les deux très excités. Nous affrontons le plus gros défi de notre carrière.

MINI : Comment vous préparez-vous mentalement à chaque nouvelle course ?

BM : Je m'en tiens à ma routine. Je la respecte, étape par étape, elle fonctionne bien pour mon corps et moi.

MINI : Avez-vous un porte bonheur ? Si oui, qu'est-ce que c'est ?

BM : Pas de porte bonheur pour moi.



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Yazeed Al-Rajhi

Yazeed Al-Rajhi est un homme occupé, avec une entreprise à faire tourner et un amour pour la course dans diverses catégories de rallye. Sous l'aile de MINI et X-raid, Al-Rajhi a décroché des résultats impressionnants à la coupe du monde des rallyes tout-terrain de la FIA aux commandes de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally et de la légendaire MINI ALL4 Racing. Avec son quatrième Dakar à l'horizon, Al-Rajhi a l'expérience et le talent naturel au volant pour se positionner à la tête du classement du Dakar 2018, au volant de la nouvelle MINI John Cooper Works Buggy.

Vous avez participé à diverses catégories de course tout au long de votre carrière, diriez-vous que le Dakar est le plus grand des défis rallye ?

Chaque catégorie de rallye amène sa propre forme d'excitation, mais la diversité des terrains, les distances et l'histoire du Dakar en font un rallye d'exception.

Le Dakar est très dur pour le corps. Comment vous préparez-vous à un tel assaut physique ?

Pour résister aux ardeurs du Dakar il faut être en bonne forme physique. Je commence l'entraînement longtemps avant le départ du rallye, en augmentant l'intensité tous les mois avec l'approche du Dakar. Je fais de l'entraînement sur ergomètre afin d'améliorer mon endurance et travailler mes muscles.

Le mal de montagne est sans doute la menace la plus redoutable du Dakar. Comment préparez-vous l'affrontement de ce problème ?

Je me suis rendu compte au cours des dernières années que les altitudes élevées sont un vrai problème pour moi. Je vais intensifier mes préparatifs avec une tente d'altitude et l'utiliser aussi longtemps que possible pendant le rallye, jusqu'à atteindre les altitudes élevées.

Aucune course ne ressemble au Dakar. Quels sont les points forts requis pour gagner ?

Il faut être patient – un Dakar ne se gagne pas comme une course d'une journée. Tant de choses imprévisibles peuvent arriver tous les jours. Il est important de maintenir une bonne vitesse tout au long de la course, et il faut être concentré sur chaque opportunité pour en profiter. Il est également important d'éviter les problèmes.

Y a-t-il une région ou une zone du parcours Dakar où vous pensez que la MINI John Cooper Works Buggy sera particulièrement performante ?

Je suis sûr que X-raid ont fait un excellent travail et qu'ils ont développé une voiture compétitive. Nous espérons que la MINI John Cooper Works Buggy sera rapide sur tout type de terrain, mais comme nous l'avons vu les années précédentes, son moment de gloire viendra sur les dunes et dans le désert, avec ses sections hors-piste et terrains cahoteux.

Y a-t-il un point particulier du design de la MINI John Cooper Works Buggy qui sort du lot ?

Plein de nouvelles idées malines ont été utilisées dans la conception de la voiture du côté de ses performances et je suis sûr que le nouveau coloris final de MINI exteriorisera ces qualités.

Ressentez-vous du stress avant le début du Dakar ?

Pas de stress mais de l'excitation ; la période avant la levée du drapeau est toujours synonyme de tension.

Qu'attendez-vous le plus lorsque vous traversez la ligne d'arrivée ?

Traverser de la ligne d'arrivée après un rallye si long et fatigant représentera toujours un moment spécial. La traversée de la zone finale avec tous les spectateurs enjoués est un moment exceptionnel pour apprécier sa propre réussite.



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Joan "Nani" Roma

Joan "Nani" Roma est un vétéran du Rallye Dakar. Il fait partie des rares personnes ayant gagné à la fois dans la catégorie des deux roues motrices en 2004 et la catégorie 4x4 en 2014 avec une MINI ALL4 Racing. N'ayez aucun doute, lorsque Nani Roma parle du Dakar, sa parole est portée par l'expérience et l'expertise.

Qu'est ce qui rend le Rallye Dakar si spécial que vous ne cessez d'y retourner ?

Chaque année est spéciale, même après 22 éditions du Dakar c'est assez incroyable d'être ici et d'être concurrent. J'ai beaucoup de chance d'avoir eu l'opportunité de gagner dans les catégories moto et voiture ; c'est juste incroyable. Parfois je me dis que je suis trop vieux, mais je me sens en forme.

Votre kilométrage total au Dakar est impressionnant, cela ne doit pas être sans effet sur votre physique ?

Chaque année nous travaillons dur pour préparer mon corps. Il est important de s'entraîner en intérieur tant qu'en extérieur avec les entraînements d'endurance. Personnellement, je préfère l'entraînement extérieur mais nous devons également nous servir d'une salle de sport. Les motos sont plus dynamiques mais l'intérieur d'une voiture est plus douloureux, il faut donc entraîner différents muscles dans le dos et au niveau du cou. J'aime faire du vélo dans les montagnes – j'ai la chance d'avoir cette passion, pour mon métier et pour mon entraînement – c'est un réel plaisir.

Selon vous, quelle est la clé du succès au Dakar ?

Il n'est pas facile d'identifier un seul ingrédient clé. Il y a trop d'éléments à prendre en compte : il faut bien travailler, disposer d'une bonne équipe et s'entourer des bonnes personnes, sans quoi le succès est inatteignable. Je dirais qu'il faut bien se préparer et y croire – ce sont peut-être les ingrédients les plus importants.

La MINI John Cooper Works Rally a fait ses débuts au Rallye Dakar 2017. Elle a récemment été revisitée pour respecter les nouvelles réglementations de la FIA. Comment ces dernières vont-elles vous aider ?

Sans bonne voiture, comme celle que nous avons avec MINI, il est impossible de gagner. Nous avons beaucoup d'expérience – nous avons gagné quatre fois et maintenant nous savons tous faire. Nous sommes contents d'être équipés d'une voiture solide, mais ce n'est pas seulement avec de bons pilotes / copilotes et une bonne voiture que l'on gagne. Avec nos mécaniciens, ingénieurs et logisticiens de qualité je pense que nous avons l'équipe nécessaire.

Quelle est votre plus grande peur lorsque vous affrontez des milliers de kilomètres à travers du terrain inconnu ?

Ma plus grande peur est de perdre la route, perdre du temps, et parfois aussi simplement de me demander si je suis vraiment à la hauteur. Puis il y a les accidents. Vous savez, c'est le Dakar. C'est une course dangereuse en plein milieu du désert. Parfois je me dis que nous devons lui porter le respect qui lui est dû.

Quel est l'équipement de course le plus essentiel dans la voiture ?

Le copilote peut-être ? Haha ! Non, ce sont les éléments de sécurité tels que le casque et les vêtements adaptés qui sont les plus importants, surtout en cas d'accident.

Votre expérience en rallye tout-terrain est très respectée. Quel conseil pourriez-vous donner aux pilotes débutants ?

Le travail et la foi ; si vous croyez en vous, tout est possible. Mais il faut tout de même travailler et viser le succès pendant la course.

Avez-vous un porte bonheur que vous emportez dans la voiture ?

Personnellement je n'en ai pas, mais j'ai des objets que des gens m'ont donnés. Parfois je reçois des cadeaux chez moi ou au cours de la compétition en Amérique du Sud. Je prends toujours ces objets avec moi et finis par faire déborder mes tiroirs, mais je le fais par respect. Par respect pour la personne qui prend le temps de se soucier de mon succès.



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Jakub "Kuba" Przygonski

A 32 ans, Jakub "Kuba" Przygonski est un homme expérimenté du Dakar. Il s'y essaye pour la première fois en 2009, dans la catégorie moto. Kuba roule cinq ans de plus dans la catégorie des deux roues avant de s'essayer à la voiture au Dakar 2016. Pour le Rallye Dakar 2018, le pilote Polonais est encouragé par le fait d'avoir terminé deuxième au mondial des rallyes tout-terrain de la FIA 2017 – la troisième tentative sera-t-elle la bonne ?

C'est votre troisième Dakar derrière un volant. Avez-vous fait des choses différemment depuis votre premier Dakar en voiture ?

L'expérience est la plus grande différence maintenant. Plus nous participons à des courses, plus notre vitesse augmente. Nous devons travailler plus pour aller plus vite.

A votre avis, qu'est ce qui fait de la MINI John Cooper Works Rallye une si bonne voiture de rallye tout-terrain ?

La MINI John Cooper Works Rallye est une des meilleures voitures pour gagner le Dakar – la voiture est très résistante mais également rapide et maniable. Encore plus important, la MINI est très, très fiable. La fiabilité est très importante et, couplée au professionnalisme, fait une équipe gagnante.

Le Rallye Dakar comprend des sections à hautes altitudes. Souffrez-vous du mal d'altitude ?

Je fais partie des pilotes qui ne souffrent pas des altitudes élevées et elles ne me posent aucun souci en situation de course. Je suis très bien préparé physiquement ce qui est d'une grande aide.

Avez-vous un héros que vous admirez ? Si oui, qui est-il/elle et l'avez-vous déjà rencontré(e) ?

N'importe qui qui participe au Dakar et parvient à le terminer peut être considéré comme un héros. Quad, moto, voiture, poids-lourd... Tous les concurrents doivent surmonter la météo, le terrain et la douleur.

En tant que concurrent moto au Dakar vous traversiez de longues distances seul. Qu'est ce que ça fait d'avoir un copilote ?

Après six rallyes Dakar en moto c'était... Au début c'était difficile d'écouter des ordres, mais après trois ans dans la voiture c'est plus facile. Tom et moi coopérons très facilement, nous formons une équipe dans la voiture.

Diriez-vous que la compétition en moto a aidé votre pilotage ?

Après 17 ans de moto j'avais beaucoup d'expérience utile pour la conduite de 4x4, dans le désert, par exemple, je peux aisément deviner si le sable autour est dur ou mou. Je connais la partie course de la compétition, les règles et les tactiques propres au Dakar. La seule chose qu'il me restait à apprendre était la conduite en elle-même.

Tom Colsole est une fois de plus votre copilote. C'est un homme d'expérience, comment décririez-vous votre relation ?

Tom est mon ami et mon copilote et notre relation fait que nous communiquons très bien. Les choses doivent être ainsi entre pilote et copilote car le Dakar est une compétition fortement stressante et il est bien trop facile de se trouver dans une situation qu'une relation faible ne supporterait pas.

Quel est votre accessoire de conduite préféré ?

Mon accessoire préféré... C'est une photo de ma femme et ma fille !



03/ LA MINI FAMILY.

Interview avec Orlando "Orly" Terranova

Egalement membre de la MINI Family, Orlando "Orly" Terranova pourrait également s'appeler, à juste titre, "M Expérience". Avec 11 départs du Rallye Dakar derrière lui – les deux premiers dans la catégorie moto – Terranova connaît tout du rallye tout-terrain, du pilotage à la navigation en passant par la technique. Aux commandes de sa MINI favorite, ce gentil géant est une force à ne pas sous-estimer, comme nous avons pu le voir au Desafio Ruta 40 Norte 2017, où il gagne toutes les étapes.

Pouvons nous dire que le Dakar est plus compétitif que jamais ?

Pour sûr. Le Dakar s'est transformé de rallye en course haute-vitesse, ou les mécaniciens et les équipages ont fait de grands pas vers l'avant en termes d'innovation et donc de performances.

Des changements ont été appliqués aux règles techniques cette année, avec une autorisation de suspension plus grande et une réduction du poids. Sur quelles sections du parcours Dakar ces changements seront-ils bénéfiques ?

Je pense que nous bénéficierons de meilleures performances sur tous les types d'étape, de terrain et de météo. La voiture a gagné au moins une demi seconde de vitesse, peut-être plus. Le département de développement et ingénierie de MINI a fait un travail fabuleux.

Certains disent que vos origines argentines vous procurent l'avantage du domicile. Ont-ils raison sachant que le parcours de navigation est tenu secret jusqu'à la veille de chaque étape ?

Non, je ne pense pas. J'ai un emploi du temps très chargé en dehors des courses et je ne passe pas de temps à explorer ou rechercher des parcours potentiels.

Parmi tous les Dakars auxquels vous avez participé, quel est votre moment le plus mémorable et pourquoi ?

En 2015 nous avons fait une course inimitable en gagnant cinq étapes avec un très bon niveau. 2014 était une bonne année également. Je pense que ce sont mes deux meilleurs souvenirs. Cependant 2013 était une année clé pour moi car j'ai dû me prouver que j'étais capable de participer au niveau international.

Il y a beaucoup de variations de météo et de terrain au cours du Dakar. Quel est votre terrain préféré et lequel aimez-vous le moins ?

Je n'aime pas rouler dans la boue. Ce sont les plaines humides, notamment leurs sections techniques qui imposent une vitesse intermédiaire, que je préfère. Le sable a toujours été mon point faible, mais après avoir participé au dernier rallye du Maroc je pense avoir surmonté ce problème – nous avons maintenu un rythme, une conviction et une vitesses excellents au cours de ses étapes sableuses.

Les températures au Dakar peuvent varier énormément entre son début et sa fin. Quelle fourchette de température attendez-vous, vu ce que vous savez déjà du parcours ?

C'est en Bolivie qu'il fera le plus froid, en raison de l'altitude élevé. Je ne pense pas qu'il fera trop chaud au Pérou grâce à la proximité avec la mer, mais plus on s'écartera du littoral péruvien, plus les températures seront élevées. L'Argentine risque d'être un enfer – nous serons en plein été et nous serons au Nord.

Pensez-vous que tous ceux qui parviennent à terminer le Rallye Dakar sont gagnants ? Après tout, c'est le plus difficile des rallyes tout-terrain !

Je pense que c'est un défi de taille, où 10% des concurrents sont contre la montre et le reste essaye simplement de traverser la ligne d'arrivée. Tous vivent le Rallye Dakar comme une expérience et un challenge personnel incomparable.

MINI John Cooper Works Buggy



Pilote :
MIKKO HIRVONEN, 31/07/1980, Kannonkoski/FIN

MOMENTS FORTS

- 2017 : 13e place Rallye Dakar
2e Baja Hongroise
3e Baja d'Aragon
- 2016 : 1er Baja Hongrois
3e Baja Aragon
3e Abu Dhabi Desert Challenge
4e Rallye Dakar
- 2015 : 5e Rallye du Maroc, Maroc
3e Baja Aragon, Espagne Test MINI ALL4 Racing
- 2014 : 4e WRC
- 2013 : 4e WRC
- 2012 : 2e WRC
- 2011 : 2e WRC
- 2010 : 6e WRC
- 2009 : 2e WRC
- 2008 : 2e WRC
- 2007 : 3e WRC
- 2006 : 3e WRC
- 2005 : 10e WRC
- 2004 : 7e WRC
- 2001 : 2e Championnat Finlandais de Rallye
- 2000 : 7e Championnat Junior Finlandais



Copilote :
ANDREAS SCHULZ, 03/03/1955, Munich/GER

MOMENTS FORTS

- 2017 : 6e place Rallye Dakar
2e Baja Hongroise
3e Baja d'Aragon
- 2016 : 4e Rallye Silk Way
4e Abu Dhabi Desert Challenge
10e Rallye Dakar
- 2015 : 8e Rallye du Maroc, Maroc
7e Baja Polonais
Rallye Sealine Cross Country du Qatar
3e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014 : Rallye Sealine Cross Country du Qatar
5e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Baja Portalegre 500
2e Baja Hongrois
4e Baja Aragon - Espagne
2e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
5e Abu Dhabi Desert Challenge
2e Baja italien
- 2012 : 4e Rallye Dakar
- 2012/10 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
- 2003/01 : 1er Rallye Dakar

MINI John Cooper Works Buggy



Pilote :
YAZEED AL-RAJHI, 30/09/1981, Riad/KSA

MOMENTS FORTS

- 2017 : 27e place Rallye Dakar
- 2016 : 2e Rallye Silk Way
6e Baja italien
2e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
2e Abu Dhabi Desert Challenge
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2015 : Première participation au Rallye Dakar (1 victoire d'étape)
1er Rallye Jeddah (Championnat Saoudien)
1er Rallye internationale de Hail (Championnat Saoudien)
- 2014 : 3e Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Rallye de Chypres (ERC)
1er Rallye des Pharaons
1er Baja Italien
1er Baja Russe Northern Forest
1er Rallye Jeddah (Baja)
- 2012 : 5e Gesamtwertung WRC2
5e Gesamtwertung Championnat Rallye du Moyen-Orient
1er Rallye Schweden (WRC2)
- 2010 : 1er Rallye Jordan (Championnat Rallye du Moyen-Orient)
1er Sharqia Rally (Championnat Saoudien/Championnat Rallye du Moyen-Orient)
1er Hail Rally (Baja) (Championnat Saoudien)



Copilote :
TIMO GOTTSCHALK, 28/08/1974, Neuruppin/GER

MOMENTS FORTS

- 2017 : 27e place Rallye Dakar
- 2016 : 2e Rallye Silk Way
6e Baja italien
2e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
2e Abu Dhabi Desert Challenge
11e Rallye Dakar
3. FIA World Cup for Cross Country Rallies
- 2014 : 3e global Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain (Co-pilote de Yazeed Al-Rajhi)
- 2011 : 1er Rallye Dakar
- 2010 : 2e Rallye Dakar
2e Rallye Silk Way
- 2009 : 6e Rallye Dakar
- 2008 : 3e catégorie voiture du Rallye d'Europe Centrale
- 2004 : 2e global Championnat Rallye d'Asie Pacifique
- 2002 : 6e global (1er de la classe) Championnat de Rallye Allemand
- 2001 : 4e global (2e de la classe) Championnat de Rallye Allemand

MINI John Cooper Works Buggy



Pilote :
BRYCE MENZIES, 21/08/1987, Arizona/USA

MOMENTS FORTS

2015 : 2e Série Lucas Oil Off-road Racing - Pro-4 (R1 &2)
2014 : Champion du SCORE Baja 500 Trophy Truck
2013 : Champion du Pro-2 TORC
Champion du BITD MINT 400 Trophy Truck
2012 : Champion du TORC Pro-2
Champion du SCORE Baja 500 Trophy Truck
2011 : Champion du SCORE
Novice de l'année
Champion du TORC Pro-2



Copilote :
PETE MORTENSEN, 05/01/1984, Los Angeles/USA

MOMENTS FORTS

2016 : 2e Baja Hongrois
2014 : 1er Baja 500
2013 : 1er Mint 400
2012 : 1er Baja 500
2011 : Champion du Score Trophy Truck
1er Baja 500
1er Laughlin Challenge

MINI John Cooper Works Rally



Pilote :
ORLANDO "ORLY" TERRANOVA, 11/10/1979, Mendoza/ARG

MOMENTS FORTS

- 2017 : 6e place Rallye Dakar
- 2016 : 4e Rallye du Maroc, Maroc
5e Baja Aragon
- 2015 : 2e Baja Aragon, Espagne
1er Desafío Ruta 40
6e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2014 : 2e OiLibya Rallye du Maroc
3e Baja Hongrois, Hongrie
2e Baja Aragon, Espagne
5e Rallye Dakar
- 2013 : 1er OiLibya Rally du Maroc
2e Baja Aragon - Espagne
2e Desafío Ruta 40, Argentine
5e Rallye Dakar
- 2012 : 1er Desafío Litoral (Series Dakar)
1er Ruta 40, Argentin
- 2010 : 9e Rallye Dakar
- 2009 : 1er Rally OiLibya Tunisia
- 2007 : 2e catégorie voiture de série, Patagonia Atacama
- 2006 : 4e Rallye des Pharaons, Egypte



Copilote :
BERNARDO "RONNIE" GRAUE, 12/05/1969, Mendoza/ARG

MOMENTS FORTS

- | | | | |
|--------|--|--------|--|
| 2017 : | 9e place Rallye du Maroc
1e place Desafío Ruta 40 | 2002 : | 1e place au Rallye de Tunisie
1e place à la Baja España Aragón |
| 2016 : | 12e place Rallye Dakar | 1997 : | 1e place au Championnat de Rallyes Tout-terrain d'Espagne
1e place Championnat Espagnol de Raids
Medaille d'or au ISDE |
| 2015 : | 2e place Baja d'Aragon, Espagne
1e place Desafío Ruta 40 | 1996 : | 1e participation au Rallye Dakar |
| 2014 : | 1e place Rallye Dakar pour Mini X-raid
2e place OiLibya Rallye du Maroc
3e place Baja Hongroise, Hongrie
22e place Rallye Dakar | 1994 : | 1e place au Championnat Européen de Rallyes
Tout-terrain Senior
Medaille d'or au ISDE |
| 2013 : | 10e place Rallye Dakar | | |
| 2012 : | 6e place Rallye Dakar | | |
| 2011 : | Rallye Dakar | | |
| 2010 : | 9e place Rallye Dakar (Quad) | | |
| 2005 : | 1e place à la Baja España Aragón | | |
| 2004 : | 1e place au Clermont-Ferrand-Rallye Dakar (moto)
1e place Rallye Dakar (moto) | | |
| 2003 : | 1e place au Rallye d'Egypte
1e place au Rallye de Sardaigne | | |

MINI John Cooper Works Rally



Pilote :
BORIS GARAFULIC, 11/07/1963, Santiago/CHL

MOMENTS FORTS

2017 : 3e Baja de Portalegre
2016 : 9e Rallye du Maroc, Maroc
9e Baja Polonais
2015 : 5e Baja Portalegre, Portugal
2014 : 6e OiLibya Rallye du Maroc
2013 : 4e OiLibya Rallye du Maroc
2012 : 4e OiLibya Rallye du Maroc
3e Desafío Litoral (Séries Dakar)
2011 : 3e OiLibya Rallye du Maroc
4e OiLibya Rallye tunisien



Copilote :
FILIFE PALMEIRO, 11/07/1977, Portalegre/PRT

MOMENTS FORTS

2017 : 3e Baja de Portalegre
2016 : 9e Rallye du Maroc, Maroc
9e Baja Polonais
2015 : 5e Baja Portalegre, Portugal
2014 : 6e OiLibya Rallye du Maroc
5e Baja Italien
4e Baja Russe - Northern Forest
9e Rallye Dakar
2013 : 2e Baja Portalegre 500
8e Abu Dhabi Desert Challenge
2012 : 1er Baja Polonais
2011 : 2e Rallye dos Sertões
2010 : 10e Rallye Dakar
2009 : 1er Rallye Tunisie
2e Rallye Transiberico
2e Coupe du monde
2005 : Première participation au Rallye Dakar

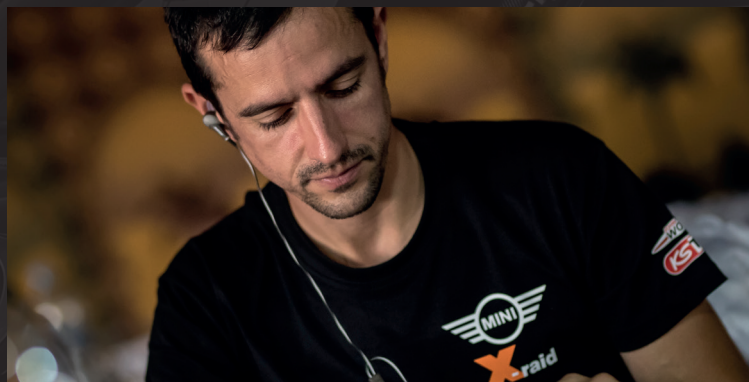
MINI John Cooper Works Rally



Pilote :
JOAN "NANI" ROMA, 17/02/1972, Barcelona/SPA

MOMENTS FORTS

- 2017 : 4e place Rallye Dakar
3e Rallye du Maroc
- 2016 : 1e place Rallye Navarre
1e place Rallye Bellpuig
- 2015 : 2e place Rallye Tierras Altas de Lorca
1e place Rallye de Navarra
1e place Baja España Aragón
1e place Rallye Vidreres-Maçanet
- 2014 : 1e place Rallye Dakar
- 2013 : 4e Rallye Dakar
- 2012 : 2e Rallye Dakar
2e au Championnat Litoral Challenge de Rallye de Catalogne
- 2011 : 3e place Rallye de Tunisie
- 2010 : 3e place Championnat de Rallye de Catalogne
- 2009 : 1e place Baja d'Aragón
- 2008 : 2e place Baja d'Aragón
2e place Rallye de Guíjuelo
- 2007 : 2e place Baja d'Aragón
- 2006 : 1e place Cáceres Rallye (Groupe N)
1e place Ourense Rallye (Groupe N)
- 2005 : 1e place Baja España Aragón
- 1996 : 1e participation au Rallye Dakar



Copilote :
ALEX HARO, 14/03/1980, Barcelona/SPA

MOMENTS FORTS

- 2017 : 4e place Rallye Dakar (Nani Roma)
3e Rallye du Maroc
- 2016 : 6e place Rallye Dakar (Nani Roma)
- 2015 : 1e place Baja d'Aragon, Espagne
- 2014 : Championnat Mondial de Rallye (WRC) – 2e en Suède avec J.Font, 2e au Mexique avec R.Treviño
- 2013 : Finaliste mondial de la WRC2 (Ricardo Triviño)
- 2012 : 1e place Copilote Cup Groupe N Spanish Gravel Championship (Copilote de A. Llovera)
6e place World Rallye Championship (Ricardo Triviño)
4e place Championnat Espagnol de Land Rallye (Albert Llovera)
Champion de la Coupe des Copilotes (Groupe N), Rallye Espagnol Championnat Eare (Albert Llovera)
- 2011 : 4e place du championnat de Rallye Espagnol sur Asphalt (Xevi Pons)
3e place Championnat d'Espagne de Rallye Eare (Xavi Tanyà)
- 2010 : 1e place Mondial de Rallye S-2000 FIA
- 2009 : 1e place Rallye des Nations Team Espagne
3e in le/la Spanish Rallye on Land Championship (Xevi Pons)
- 2007 : 1e place Mitsubishi Evo Cup in Spanish Tarmac Championship (Copilote de J. Basols)
4e in le/la Spanish Rallye on Asphalt Championship (Josep Basols)
- 2005 : 1e place Championnat Espagnol sur Piste Desafio Peugeot Spanish
- 2003 : 1e place Copa Fiat Punto Catalogne (Copilote de J. Basols)
- 2002 : 1e place Rallye sur Piste de Catalogne open class (Copilote de J. Basols)
1e place Rallye sur Piste de Catalogne Junior open class (Copilote de J. Basols)

MINI John Cooper Works Rally



Pilote :
JAKUB "KUBA" PRZYGONSKI, 24/03/1985, Warsaw/POL

MOMENTS FORTS

- 2017 : 7e place Rallye Dakar
2e Baja de Pologne
3e Baja Hongroise
1e Baja Italienne
2e Rallye du Kazakhstan
2e Rallye Tout Terrain du Qatar
- 2016 : 5e Rallye du Maroc, Maroc
4e Baja Polonais
5e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015 : 7e Baja Polonais – premier Rallye
en catégorie voiture
1er King of Europe drift
- 2014 : 6e Rallye Dakar
- 2013 : Record mondial Guinness en vitesse
de drift - 217.97 km / h
3e Championnat Mondial de
Rallyes Tout-terrain
- 2012 : 3e Championnat Mondial de Rallye Tout-terrain
- 2011 : 2e Championnat Mondial de Rallye Tout-terrain (450 cc)
1er Rallye Merzouga
- 2010 : 2e Championnat Mondial de Rallye Tout-terrain (450 cc)
8e Rallye Dakar



Copilote :
TOM COLSOUL, 20/04/1976, Tinen/BEL

MOMENTS FORTS

- 2017 : 7e place Rallye Dakar
2e Baja de Pologne
3e Baja Hongroise
1e Baja Italienne
2e Rallye du Kazakhstan
2e Rallye Tout Terrain du Qatar
- 2016 : 4e Baja Polonais
5e Baja Aragon
5e Baja Italien
7e Platz Rallye Seeline Cross Country du Qatar
5e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2015 : 9e OiLibya Rallye du Maroc
3e Baja Polonais
2e Baja Hongrois
7e Rallye Dakar
- 2014 : 4e OiLibya Rallye du Maroc
2e Rallye Dakar (Poids lourd)
- 2013 : 1er Baja300 Allemagne
4e Rallye Dakar
- 2012 : 1er OiLibya Rallye Maroc
1er Rallye Dakar
- 2011 : 2e OiLibya Rallye Maroc



04/ HERITAGE.



C'est Alec Issigonis qui créa MINI, la marque Britannique classique. Ses idées et ses dessins d'une voiture abordable du quotidien furent grandement appréciés par John Cooper, son ami et son associé. En tant que constructeur de voitures et amateur de sport mécanique, John Cooper fut le premier à reconnaître le grand potentiel compétitif de ce qui deviendrait par la suite la première MINI.

Grace à John Cooper et son savoir-faire d'ingénieur, MINI gouta pour la première fois à la victoire en 1959, lorsque Pat Moss (GB) gagna le rallye national de Miglia au volant d'une MINI 850 préparée par les soins de Cooper. A partir de là, le partenariat de MINI et John Cooper devint synonyme de sport mécanique et de rallye.

1960 fut l'année de l'avènement de la série limitée MINI Cooper 1000cc, résultante directe de la participation de MINI au rallye de Monte Carlo en 1960. La MINI Cooper était également une MINI customisée par John Cooper, avec une nouvelle capacité de 997cc et des composantes de châssis améliorées. Les résultats obtenus avec la MINI Cooper poussèrent John Cooper et Issigonis à produire une version largement revisitée. Le résultat final était une MINI avec un moteur 1071cc – la légendaire MINI Cooper S.





C'est au rallye de Monte Carlo de 1962 que la volonté de John Cooper porta ses fruits, ce dernier cherchant à placer la MINI Cooper S au-dessus de la concurrence internationale, plus puissante à l'époque. C'est à ce moment là que le monde reconnut MINI comme réelle menace dans le milieu de la compétition internationale de rallye. C'est lorsqu'une MINI Cooper S termina troisième du classement général et première de sa catégorie au rallye de Monte Carlo 1963 que cette menace fut confirmée. La première victoire de MINI à Monte Carlo vint en 1964 avec Paddy Hopkirk (IR) au volant. Ce résultat fut une autre étape dans l'incroyable succession de victoires rallye pour MINI et John Cooper, dont le rallye de Monte Carlo 1966 et une troisième victoire officielle en 1968.

La MINI Cooper S d'il y a quelques années est une légende à part entière. Mais pendant ses années d'activité, une autre légende était en cours de fabrication : la MINI ALL4 Racing, dérivée de la voiture grand public John Cooper Works Countryman.

Avec le soutien de X-raid, partenaire en sport mécanique de MINI Motorsport, la MINI ALL4 Racing décrocha la victoire au Dakar sur quatre années consécutives (2012), puis encore dans la catégorie des voitures à quatre roues motrices en 2016. Le même niveau de succès vint aux coupes du monde des rallyes tout-terrain de la FIA 2012-2015, imposant ainsi la ALL4 Racing comme voiture légendaire en compétition de rallyes raid et d'endurance longue distance.

En 2016, MINI révéla la nouvelle MINI John Cooper Works Rally pour le Rallye Dakar 2017. Cette première participation puis le mondial de rallye tout-terrain de la FIA furent d'une valeur inestimable au maintien du succès de son prédécesseur, la MINI ALL4 Racing. Le Rallye Dakar 2018 servira de nouvelle arène et de point de départ pour la dernière génération de voitures rallye de John Cooper Works, filiale de MINI : Non seulement pour la MINI John Cooper Works Rally, mais également la nouvelle MINI John Cooper Works Buggy. Le succès engendrera-t-il une fois de plus le succès ?

LE PLUS GRAND RALLYE-RAID DU MONDE



DAKAR 2017

Plus de 4 millions
de spectateurs
le long du
parcours



501
concurrents
au départ



26%
de nouveaux
participants



10e
édition sur
le continent sud
américain



29 pays
3 en Europe
5 en Amérique du Sud
21 en Afrique

2e plus gros
événement de course
mécanique au monde
(77%) *

*Source: Repucom



MEDIA

70
chaines TV diffusent
le rallye dans
190 pays



1,460
journalistes
accrédités présents
au rallye

DIGITAL



4,200,000
visites de
l'application live



441,000
téléchargements de
l'application mobile
(iOS et Android)



1,717,300
fans sur Facebook



349,500
abonnés sur
Twitter



9,007,000
visites du site
Dakar.com

Une communauté de
2,300,000
fans



100 tonnes
de déchets collectées aux bivouacs
puis recyclées au Dakar 2017



Le Rallye Dakar a compensé
100% de ses émissions
carbone en 2017





05/ INFORMATION.



PERU

DÉBUT
LIMA

PISCO

SAN JUAN
DE MARCONA

AREQUIPA

LA PAZ

BOLIVIA

UYUNI

TUPIZA

SALTA

ARGENTINA

BELÉN

CHILECITO

SAN JUAN

FIN
CÓRDOBA



BIVOUAC : Campement où tous les équipages et participants montent leurs points de maintenance à la fin de chaque étape. En plus du centre médical et du centre presse, le bivouac comprend une grande installation d'accueil qui sert de lieu de rencontre pour tous les membres des équipes du Dakar. Certains bivouacs seront de type Marathon, où aucun soutien extérieur n'est autorisé, seul le soutien des autres participants est permis.

BRIEFING : L'organisation fera un briefing chaque soir au cours du rallye. Ce briefing contiendra tous les incidents particuliers de la journée et des informations et indices concernant l'étape à venir.

POINT DE CONTRÔLE ou CONTRÔLE DE PASSAGE : Les participants devront faire tamponner leurs cartons de pointage à chaque point de contrôle/contrôle de passage. Une pénalité sera appliquée au temps de celui qui passerait à côté d'un de ces points (ou qui oublierait son tampon).

ASSISTANCE RAPIDE : Puisque seuls les participants ont le droit de s'entraider, beaucoup d'équipes dépendent d'une « Assistance Rapide » au Dakar. Cette Assistance Rapide se matérialise sous la forme d'un poids lourd de course participant à l'évènement dans la catégorie des semi-remorques, qui fournit un soutien complet au concurrent en cas d'accident ou de problème technique. Le poids lourd transporte des pièces détachées et des outils à bord.

FESH FESH : Un type de sable très fin du Sahara, appelé « Guadal » en Argentine.

GPS : Au Dakar, le GPS est utilisé uniquement comme dispositif de contrôle. Au cours des étapes spéciales, les concurrents ne peuvent naviguer qu'avec leur road book. Le GPS ne fait que confirmer leur passage des points de contrôle ou de points GPS (way points).

INTERCOM : Système de communication utilisé par le pilote et le co-pilote pour se communiquer les instructions du road book.

IRITRACK : Ce système utilise un réseau satellite pour permettre la géolocalisation. Grâce à ce système, le PCO peut localiser chaque concurrent et faire le contrôle de sa vitesse. En cas d'urgence, les concurrents peuvent contacter le PC Course grâce à un téléphone satellite intégré.

SECTEUR DE LIAISON : Le secteur de liaison est le tronçon d'itinéraire entre le bivouac et les lignes d'arrivée et de départ. Il doit être complété par les pilotes en un temps donné.

NEUTRALISATION : Temps pendant lequel les équipages sont stoppés par la Direction de Course ou de Secteur à temps imparti mais non chronométré entre deux Secteurs Sélectifs.

PARC FERMÉ : Zone dans laquelle les véhicules doivent être stationnés à certaines périodes de l'évènement. Aucune assistance, préparation, présence, ni intervention n'y est autorisée. Les voitures ne peuvent être couvertes que d'un film protecteur transparent.

PCO / PC COURSE : Le Poste de Coordination Opérationnelle de la Course est responsable de tous les aspects relatifs au sport et à la sécurité ainsi que des demandes d'intervention.

JOUR DE REPOS : Sur ces journées, à la mi-temps du rallye, aucune étape n'est parcourue et concurrents comme véhicules restent au bivouac. Les équipes se servent de cette journée pour faire un travail de maintenance intégral de leurs voitures.

ROAD BOOK : On fournit aux concurrents leur road book en arrivant au bivouac en fin d'étape. Il leur donne toutes les informations importantes relatives à la navigation : distances, passages dangereux et indices pour la prochaine étape. L'information est donnée sous forme de flèches et de symboles.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES : Les voitures de course et d'assistance sont vérifiées pour assurer qu'elles soient conformes au règlement technique.

SENTINEL : Ce système de prévention optique et sonore est utilisé pour alerter les concurrents de l'arrivée d'un véhicule d'un autre concurrent plus rapide, ce qui devrait sécuriser les dépassements.





PARCOURS D'ASSISTANCE : Il est stipulé par l'organisation que toutes les voitures d'assistance – c'est à dire toutes les voitures qui ne sont pas des voitures de course ou de presse – devront se diriger de bivouac en bivouac sur ce parcours.

ÉTAPE SPÉCIALE : Les concurrents doivent parcourir cette partie de l'étape en course contre la montre. Le temps obtenu entre le début et la fin de cette étape spéciale est utilisé pour évaluer le positionnement des concurrents dans le classement général.

ZONE DE CONTROLE DE VITESSE : Dans une zone de contrôle de vitesse les concurrents doivent se tenir à une limitation de vitesse donnée (30, 50 ou 90km/h). Ces zones ont été introduites pour protéger les potentiels spectateurs et/ou certains types de terrain traversés.

ÉTAPE : Une étape est composée de repères qui mènent les concurrents du bivouac au départ et/ou de la ligne d'arrivée au bivouac et l'étape spéciale.

CARTON DE POINTAGE : Les heures de départ et d'arrivée sont reportées sur ce document. Par ailleurs, les co-pilotes rassemblent les tampons nécessaires sur ce document aux points de contrôle (PCs).

TRIPMASTER : Ce système de mesure électronique sert de support pour le co-pilote. Il mesure la distance totale et la distance individuelle des étapes (par exemple entre deux points du road book) et peut être ajusté par le co-pilote.

Point GPS - WAY POINT (WPT) : Un Way Point est un point géographique défini par sa latitude et sa longitude. Il existe cinq types de Way Point : WPV – Way Point Visible, WPM – Way Point Masqué (Le GPS ne dirige les concurrents vers ce point que lorsqu'ils sont à moins de 800 mètres de celui-ci, la validation du passage se fait à moins de 200 mètres), WPE – Way Point Eclipsé (Le commencement des Secteurs Sélectifs seront des WPE. Pour valider le passage d'un WPE, les concurrents doivent passer à moins de 200m de celui-ci. Si le WPE est un DZ ou FZ le rayon de validation est réduit à 90 mètres), WPS – Way Point Sécurité (Le GPS indique la direction du point une fois que le concurrent se trouve à moins de 800m de celui-ci. Pour valider le passage, ils doivent en passer à moins de 90 mètres), WPC – Way Point Contrôle. Chaque Way Point noté sur le road book est un point de passage obligatoire.

X-RAID : Partenaire de MINI Motorsport basé à Trebur en Allemagne. Gagnant du Rallye Dakar en 2012, 2013, 2014 et 2015 avec la MINI ALL4 Racing. Egalement concurrent au championnat mondial FIA de rallyes tout-terrain. Dix fois champion du monde. Sven Quandt est le PDG de l'équipe.



06/ CONTACT MEDIAS.

MINI Motorsport Communications

Matthias Schepke

Téléphone : +49 (0)151 – 601 90450

Email : matthias.schepke@bmwgroup.com

Site Media : www.press.bmwgroup.com/global

Facebook : www.facebook.com/bmwgroupsports