



2017 DAKAR RALLY DOSSIER DE PRESSE



01/ AVANT-PROPOS.

Sebastian Mackensen, Vice Président Senior MINI.

Chers représentants presse,

Le Rallye Dakar est sans doute la course de rallye d'endurance la plus épuisante et la plus difficile du monde du sport mécanique, une course qui valorise la compétitivité et la résistance de ses participants et bien sûr les performances et la fiabilité de leurs voitures. Le Dakar 2017 a toutes les caractéristiques d'un Dakar classique – un défi que MINI Motorsport, X-raid, notre partenaire en sport mécanique, et la MINI Family, que composent nos équipages, relèvent avec un réel esprit d'aventurier.

Le 2 janvier, sept équipages MINI s'aligneront au départ du Rallye Dakar 2017. Ils espèrent maintenir la brillance des titres obtenus au Rallye Dakar de 2012 à 2015 ainsi que la défense impénétrable de la classe 4x4 du Dakar 2016. Ce succès au Dakar est reflété par les titres obtenus au FIA Cross Country Rally World Cup et s'ajoute bien sûr au victorieux héritage de MINI ; un héritage datant des années 1960 avec la première MINI Cooper S.

La 39^e édition du Rallye Dakar marquera le franchissement d'une étape importante de plus pour MINI, avec le début compétitif de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally : une voiture affinée pour la course qui symbolise l'esprit sportif de MINI John Cooper Works, sous-marque de MINI spécialisée dans les voitures de performance. Ce dernier concurrent rallye, basé sur la nouvelle MINI Countryman, a été dessiné et conçu avec la même passion et la même excellence technique en

termes de technologies de châssis et de moteur qui définissent l'esprit sportif même de MINI.

Une fois de plus, le Rallye Dakar lancera d'importants défis à tous ses concurrents et leurs véhicules. Ce sont l'affrontement de terres inconnues et la difficulté de piloter à des altitudes importantes qui font de ce rallye un rallye de référence. Ajoutez à cela une météo imprévisible et des étapes spéciales plus longues et on comprend pourquoi le Dakar est vu comme le plus gros défi de l'Homme et de la machine.

L'expérience et l'équipement ne peuvent garantir seuls la victoire pour quelconque concurrent de cette spectaculaire course tout-terrain de deux semaines. Cependant, l'expérience de X-raid, partenaire en sport mécanique de MINI, saura garantir la sécurité des huit équipages et de leurs voitures dans leur bataille pour la victoire, avec un soutien incroyable. Les ingénieurs et équipes managerielles de X-raid ont aidé MINI Motorsport à obtenir de fantastiques triomphes au Dakar et aux championnats mondiaux de ces dernières années – le dévouement et le désir de gagner sont toujours aussi fervents au sein de la famille de MINI Motorsport.

A tous les concurrents MINI au Rallye Dakar, de la part de MINI, je vous souhaite à tous une fin victorieuse face au défi du Rallye Dakar 2017.

Avec toute ma sincérité,
Sebastian Mackensen



TABLE DES MATIÈRES.

01/ INTRODUCTION/AVANT-PROPOS

02/ MINI : LE NOUVEAU CHALLENGEUR

02/ MINI : LE NOUVEAU CHALLENGEUR.
CONÇU POUR VAINCRE.

03/ LES PARTICIPANTS :
INTERVIEW DE SVEN QUANDT – PDG
TEAM X-RAID

03/ LES PARTICIPANTS : INTERVIEW DE
MIKKO HIRVONEN

03/ LES PARTICIPANTS : INTERVIEW DE
YAZEED AL-RAJHI

03/ LES PARTICIPANTS : ANALYSE DE
L'ITINÉRAIRE PAR MICHEL PÉRIN

03/ LES PARTICIPANTS :
PILOTES & CO-PILOTES

03/ LES PARTICIPANTS :
MINI : UNE FAMILLE

04/ CHIFFRES CLÉS DU
RALLYE DAKAR 2017

05/ RALLYE DAKAR 2017 :
GLOSSAIRE

06/ RALLYE DAKAR 2017 :
CONTACT PRESSE





02/ MINI: LE NOUVEAU CONCURRENT.



Le Rallye Dakar 2017 sera la première course pour la toute nouvelle MINI John Cooper Works Rally. L'arrivée de ce nouveau concurrent tout-terrain longue distance souligne l'engagement à terme de MINI Motorsport quant à son implication dans le sport mécanique ; notamment en ce qui concerne les arènes internationaux du raid rallye, que MINI domine depuis son retour en 2011.

La MINI John Cooper Works Rally de 2017 est un nouveau développement excitant de chez MINI et X-raid, son partenaire en sport mécanique. Basée sur la nouvelle MINI

Countryman, la dynamique sportive de cette nouvelle voiture fournit une base solide pour le développement de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally, ainsi que pour celui de son rôle en tant que voiture spécialiste de rallye tout-terrain.

Produire une voiture capable d'affronter et survivre les ardeurs du rallye tout terrain est déjà un défi à part entière. Cependant, la MINI John Cooper Works Rally a été conçue et construite pour atteindre et dépasser le niveau de succès de la voiture précédente, grâce à un programme de développement efficace et minutieux.



Au cours des phases de design, du développement et de la construction de la MINI John Cooper Works Rally, beaucoup de points clés ont été minutieusement examinés puis retravaillés en se référant à l'ancienne voiture de rallye tout-terrain. Les points clés suivants étaient prioritaires dans la création d'un ensemble de compétition d'exception.

- **Aerodynamisme**
- **Gestion thermique**
- **Repartition de masse**
- **Centre de gravité plus bas**
- **Modification du design du cadre de châssis**
- **Nouvelle configuration moteur**

Les points susmentionnés ont été assujettis à des heures de tests de simulation et de design pour assurer une augmentation des performances de la MINI John Cooper Works Rally, ainsi qu'une baisse de sa consommation. Les changements ont par ailleurs mené à un résultat très positif quant à la conduite de la voiture, émanant de gains de stabilité, de traction et d'agilité. Face à toutes conditions de pilotage et de terrain – de pluie à neige à aridité, de sable mou à boue profonde, de pistes montagneuses à 3000m d'altitude à des lits de rivières de vallée – ses améliorations au niveau du châssis et de la configuration du moteur sont extrêmement bénéfiques.

L'extérieur de la MINI John Cooper Works Rally imite celui de la MINI Countryman, reprenant l'agilité et le maniement de MINI, devenu sa marque de fabrique pour ses voitures de course. Les techniciens X-raid ont d'ailleurs porté une attention particulière à cet élément clé du design. De nombreuses heures passées dans le tunnel à vent du groupe BMW avec des résidents spécialistes de sport mécanique ont aidé au perfectionnement de son aérodynamisme, pour une réduction considérable de sa résistance.

Les dimensions globales de la MINI John Cooper Works Rally sont les mêmes (1 :1) que celles de la voiture rallye précédente et les performances du moteur et le poids global de la voiture sont, comme chaque année, déterminés par la FIA. C'est pourquoi le perfectionnement aérodynamique de la MINI John Cooper Works Rally est primordial dans l'augmentation de la vitesse max sur du plat, sa performance sur les sections ouvertes de trial et la stabilité requise pour les vitesses élevées. Cela a également mené à une baisse de sa consommation et une amélioration en termes de refroidissement.

Une carrosserie composite en fibre de carbone et en Kevlar est utilisée pour la coque extérieure de la MINI John Cooper Works Rally, avec une structure en nid d'abeille des mêmes matériaux pour le dessous, sous la carrosserie principale. L'utilisation de ces matériaux a 3 objectifs : 1) augmenter la durabilité et la résistance pour une meilleure protection des deux passagers 2) réduire le poids en augmentant la résistance 3) les panneaux sont facilement enlevés ou remplacés sur des périodes de révision ou en cas de dommages.



Le dessous abrite désormais, en respect des réglementations, les 3 pneus et roues de secours autorisées ainsi que deux vérins hydrauliques opérés depuis la cabine. Précédemment seulement deux roues de secours se trouvaient sous la voiture. Le déplacement de la troisième du coffre vers le dessous a permis de descendre le centre de gravité tout en redistribuant le poids pour améliorer la stabilité et la dynamique de pilotage associée.

Avec l'arrivée de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally viennent de nouveaux coloris et styles, en harmonie avec le positionnement sportif de la gamme tout public John Cooper Works. Celle-ci contiendra d'ailleurs une couleur exclusive aux MINI John Cooper Works Rally, le Rebel Green, avec une toiture contrastée exclusive MINI John Cooper Works Rally de couleur Chili Red, ainsi qu'un nouveau design des bandes blanches Sport. Les autres couleurs pour les voitures X-raid sont Chili Red, White Silver et Light White.

Le design extérieur a été développé en collaboration avec l'équipe de design de MINI. Ainsi, les éléments de design extérieur originaux de la MINI Countryman, raboteux et angulaires, ont été transféré aux voitures de compétition, tels que les pare-chocs, la grille, le capot, les lumières, les hublots ou encore les barres de toit.

Le design original de la nouvelle MINI Countryman a été transféré vers la MINI John Cooper Works Rally en accentuant ses aspects clés. L'équipe de design travaillait en donnant priorité à la fonctionnalité, changeant intentionnellement les éléments fondamentaux de son design. Les élargisseurs d'aile accentuent les nervures caractéristiques de la nouvelle MINI Countryman. Le corps même est beaucoup plus large au niveau des ailes, ce qui permet l'intégration d'une aération à l'avant les portières.

Le capot a été baissé pour une meilleure visibilité pour les pilotes, en travaillant le relief des ailes et du capot bombé, et le pack robuste John Cooper Works ALL4 Exterior Optic a été adapté pour correspondre aux dimensions de la nouvelle voiture. Les couvertures latérales du dessous de la voiture, derrière lesquelles se situent les roues de secours, ont un design « rocker », future icône de la MINI John Cooper Works Rally. Une aération est intégrée à la géométrie du toit, encadrée par les barres de toit originales.

Un cadre de spécialiste, construit avec des tubes d'acier au standard aérospatial, assure la sécurité de l'équipage, en accord avec les réglementations en place. Conçu spécifiquement pour les besoins de la course tout-terrain, il est construit aux standards de CP Autosport.

Alors que le châssis principale porte la carrosserie extérieure en servant de squelette pour les composantes de pilotage, c'est à un sous-cadre à l'avant d'assurer le support du moteur. X-raid,

partenaire sport mécanique de MINI ont conçu un sous-cadre interchangeable qui permet la sortie totale du moteur si nécessaire, en un peu plus d'une heure.

La suspension est fournie par les spécialistes Reiger Racing Suspension. Chaque axe est porté par 4 unités de suspension totalement réglables (deux par roue) avec un débattement de 250mm conformément à la réglementation. Six étriers à piston actionnent sur des disques en acier ventilés de 320mm. Pour assurer un freinage constant dans des conditions difficiles de course, heure après heure, dans des températures ambiantes élevées, les étriers arrières sont refroidis par ventilation et un système hydraulique.

Les performances exemplaires en termes de responsivité, de rapport puissance/torque et de fiabilité générale sont assurées par un moteur BMW TwinPower Turbo Six-Cylinder Diesel. Conçu pour la compétition d'endurance, le moteur 2993cc à carter sec produit 340hp à 3250rpm et un torque d'environ 800 Nm à 1850rpm avec une bride de 38mm, conformément à la réglementation en place.

L'utilisation de la technologie Twin Power Turbo de BMW est un choix facile parmi la famille de moteurs du groupe BMW pour la MINI John Cooper Works Rally. Ce moteur puissant à torque élevé a fait ses preuves en compétition, assurant de nombreuses victoires importantes pour MINI. Sa capacité à fonctionner efficacement à de faibles RPM contribue à la renommée de sa fiabilité, et le rend idéal pour des conditions tout-terrain, de chemins rocheux ascendants aux pistes larges en rocheuses type WRC. Sa facilité de manipulation est également avantageuse dans du sable désertique. La faible consommation d'un moteur diesel paramétré course est aussi importante à prendre en considération.

A la baisse de la consommation de carburant s'ajoute l'utilisation d'un nouveau système de gestion de moteur. De nombreuses heures de test ont conduit à un développement de son potentiel dans des conditions de course, en particulier à des altitudes élevées. Le Rallye Dakar 2017 se déroulera sur des sections montagneuses à environ 3-4.000m au-dessus du niveau de la mer. L'air, très faible en oxygène à ces hauteurs a un effet non seulement sur les fonctions physiques et mentales mais aussi sur la respiration du moteur, pouvant affecter sévèrement les performances de celui-ci. Pour garantir une efficacité maximale du moteur à tout moment, le nouveau système de gestion assure le maintien des performances et de la maniabilité de la MINI John Cooper Works Rally.

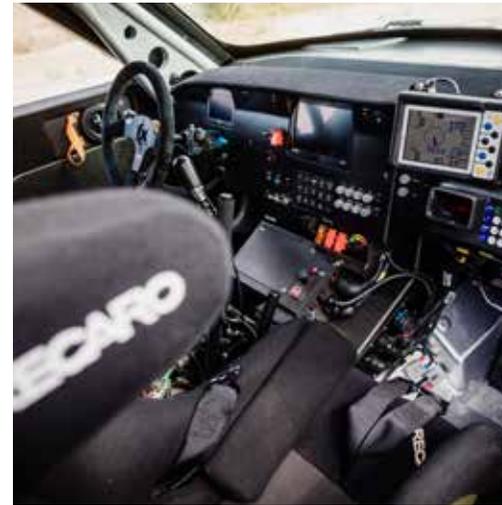
La MINI John Cooper Works Rally garde la transmission réputée de la ALL4 Racing la plaçant dans la catégorie 4x4, que MINI Motorsport domine en compétition rallye tout-terrain depuis quelques années. La transmission comprend un embrayage AP Racing combiné à une boîte de vitesses séquentielle à 6 vitesses SADEV. Avec des différentielles avant et arrière Xtrac débrouillables,



refroidies à l'huile et un unité central SADEV, des performances maximales sont assurées en permanence, peu importe le terrain et les conditions de course. Par ailleurs le nouveau ton du pot d'échappement de la MINI John Cooper Works Rally saura faire battre les cœurs de fans de MINI Motorsport et MINI John Cooper Works. Le pot Akrapovič est d'un nouveau design avec une sortie arrière.

La cabine intérieure a été renouvelée mais retient un tableau de bord en fibre de carbone en 3 unités : pilote, centrale puis co-pilote affichant chacune des informations essentielles. Le pilote voit la vitesse actuelle, un affichage LED pour les RPM et un voyant pour signaler les changements de vitesse. La vitesse actuelle, la pression d'huile, les températures des fluides et les fonctions électroniques sont affichés sur le tableau de bord centrale, visibles pour les deux membres de l'équipage. Tous les systèmes de navigation se situent sur le tableau de bord du co-pilote.

Une évaluation et un développement continus sont primordiaux au succès compétitif. La nouvelle MINI John Cooper Works Rally est actuellement en phase d'évaluation finale pour le Rallye Dakar 2017 et sera l'occupation principale du staff X-raid et des ingénieurs MINI au cours de sa durée de vie.



MINI JOHN COOPER WORKS RALLY : SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Moteur :	BMW Group TwinPower Turbo Six-Cylinder Diesel
Sortie :	340bhp / 3250rpm
Torque (approx.) :	800Nm / 1850rpm
Capacité :	2993cc
Bride :	diamètre de 38mm
Vitesse max (approx.) :	184 km/h
Transmission :	boite séquentielle à six vitesses
Freinage :	4 x six-piston calipers – refroidissement à air à l'avant / refroidissement hydraulique à l'arrière. Disques : 320 x 32 mm
Longueur / largeur / hauteur :	4350 / 1999 / 2000 mm
Empattement :	2900 mm
Largeur de piste :	1736 mm
Poids :	1952,5 kg
Capacité réservoir (approx.) :	385 litres
Châssis :	tubes acier et carrosserie composite
Pneus :	BF Goodrich 245/80R 16





Malgré ce court temps de développement, MINI Motorsport, avec la MINI ALL4 Racing – dérivée de la Countryman de John Cooper Works de 2012 – a atteint un succès compétitif incroyable dans le monde du rallye tout-terrain. Le plus grand défi de cette discipline est sans doute cette course légendaire – le rallye raid longue distance annuel qui s’appelle Rallye Dakar.

Entre les mains expérimentées des spécialistes rallye X-raid et des équipages passionnés, la brillance et la supériorité de cette voiture de course étaient telles que la MINI ALL4 Racing a su remporter la victoire du Dakar sur quatre années consécutives : : 2012-2015. En 2016, MINI obtient à nouveau le statut de vainqueur sur le classement 4x4.

Concourant au FIA Cross Country Rally World Cup, MINI a une fois de plus démontré comment le succès entraîne le succès. Après une première victoire au mondiale de 2012, ce succès fut répété sur les 3 années suivantes (2013-2015). Maintenant, la nouvelle MINI John Cooper Works Rally vise à honorer l’héritage de son prédécesseur.

La nouvelle MINI John Cooper Works Rally sera également assujettie à un développement constant via X-raid, partenaire en sport mécanique. Par ailleurs, le feedback technique obtenu via son programme de développement en compétition pourra, bien évidemment, être utilisé pour améliorer les programmes de fiabilité et de performance de toutes les voitures grand public de MINI.

CRÉÉE POUR VAINCRE

La nouvelle MINI John Cooper Works Rally est une voiture née d'expérience, de passion, et bien évidemment d'un certain héritage – dont 4 victoires au Rallye Dakar et 4 titres au FIA Cross Country Rally World Cup.

Nous avons là une voiture qui a su évoluer de plus de six ans de compétition, sur des terrains difficiles qui inquièteraient n'importe quel aventurier, même les plus audacieux. Nous nous devons de remercier la MINI ALL4 Racing pour ces milliers de kilomètres d'expérience au profit de la conception de la MINI John Cooper Works Rally.

Des remerciements supplémentaires sont dus à ceux et celles qui ont participé, de près comme de loin, au développement continu de cette vainqueur. Pilotes comme co-pilotes, techniciens X-raid (partenaire de MINI Motorsport) comme ingénieurs MINI et designers du groupe BMW, tous ont lu ou enregistré des données ou aidé d'une manière ou d'une autre à faire de la MINI John Cooper Works Rally une réelle championne.

Le développement est le meilleur moyen de renforcer davantage une réputation de gagnant. La MINI John Cooper Works Rally est construite sur la base de connaissances acquises sur le terrain d'évènements rallye raid et endurance, tels que le Rallye Dakar et le Rallye Silk Way – mais le développement ne se finit pas avec la construction.

La MINI John Cooper Works Rally bénéficiera également d'un développement constant de la part de X-raid, partenaire en sport mécanique, de façon à ce que la nouvelle MINI John Cooper Works Rally devienne aussi iconique et victorieuse dans le monde du rallye tout terrain que son prédécesseur. Parallèlement, les données techniques obtenues par son programme de développement pour la course pourront être utilisées pour soutenir les programmes de fiabilité et de performance sur tous les aspects de la gamme grand public de MINI.

Chaque course est une arène de développement. Prenons par exemple le Rallye Dakar 2016, spectacle de course qui a vu ses concurrents grimper jusqu'à 4500m d'altitude. L'air y est si pauvre en oxygène que quasiment aucune voiture ne pouvait « respirer » correctement, ainsi perdant en puissance – tout comme de nombreux pilotes et co-pilotes.

A partir de ces informations, les techniciens de X-raid et MINI Motorsports ont pu concevoir un nouveau programme de carburateur et de démarrage pour contrer les effets de l'altitude, tout en maintenant son rendement – le carburant est probablement la denrée la plus importante lorsqu'on se retrouve dans un désert qui s'étend sur 700km. L'aboutissement de cette démarche est la MINI John Cooper Works Rally, qui à toute altitude maintient des performances élevées, avec des émissions de CO2 réduites !

Les diagnostics sont primordiales pour valoriser les données enregistrées électroniquement. Ils offrent aux ingénieurs X-raid une vue globale sur le bon fonctionnement des composantes, tout en illustrant les retours des pilotes et co-pilotes. Après tout, c'est leur talent et leur expérience humaine qui comptent. Si un pilote a besoin d'un maniement plus responsif ou d'une meilleure stabilité ou adhérence, c'est l'équipage qui sera de conseil pour le paramétrage du châssis ou d'un système clé dans l'amélioration de la dynamique de pilotage d'une voiture.

Enfin, la bonne vieille méthode consiste à mesurer les composantes clés. Cela requiert des mains et un savoir de professionnel, ainsi que des outils de mesure extrêmement précis. La plupart des

composantes sont de qualité reconnue, remplacées uniquement après une distance de parcours ou une période en conditions de course prédéterminées. Ces plannings ne sont élaborés et mis en œuvre qu'après un processus de mesure constant, de course en course et d'essai en essai.

C'est pourquoi en regardant les images de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally, on voit qu'elle est non seulement superbe sur le plan esthétique, mais aussi pensée et conçue pour être superbe sur chaque centimètre carré, jusqu'au moindre détail comme l'explique Sven Quandt, PDG de X-raid...

« Tout le côté technique sous le châssis a été largement repensé pour loger trois roues de secours sur le dessous. C'est quelque chose qui n'avait jamais été fait jusqu'à présent pour faire descendre le centre de gravité. Nous avons par ailleurs baissé le radiateur pour une amélioration notable en comparaison à l'année dernière. Cette voiture est de plus en plus une voiture de rallye. Nous avons fait les plus gros changements vus jusqu'à présent pour la MINI John Cooper Works Rally. Le développement est une priorité. Nous devons constamment aller de l'avant... Littéralement.





03/ LES PARTICIPANTS.

Interview de Sven Quandt – PDG, X-raid

X-raid est une entreprise allemande spécialisée dans le rallye tout-terrain et le partenaire sport mécanique de MINI. Le succès de X-raid en course d'endurance longue distance et au FIA Cross Country World Cup est légendaire – quatre titres au Rallye Dakar et 10 titres au mondial. Sven Quandt est l'homme derrière X-raid, ancien spécialiste rallye, concurrent du Dakar et aujourd'hui une des voix les plus expérimentées dans le monde du rallye.

Qu'est ce que le fait de participer à la course d'endurance automobile la plus dure du monde représente pour vous en tant que PDG de X-raid ; après tant d'années de succès ressentez-vous encore la même excitation ?

Oui, je ressens la même excitation de la performance, de la fiabilité et du succès – le tout avec la meilleure équipe et étant entouré des bonnes personnes. Arriver le premier n'est pas le plus important comme tout le monde le pense ; il faut d'abord finir. Même finir dixième est une réussite en soi dans cette course.

Y a-t-il des aspects du Dakar qui vous empêchent de dormir la nuit ?

Avant son début, tout. En gros, on pense à tout ce qu'on doit prendre en compte en espérant n'avoir rien oublié, car apporter ces choses plus tard dans la course est très difficile. Il faut s'assurer que tous les petits détails qui pourraient poser problème sont bien réglés, surtout en ce qui concerne la voiture.

Pendant la course, je peux vous dire qu'on fait de son mieux pour dormir autant que possible la nuit car le stress de la journée est plutôt important quand les voitures sont en pleine course. Les moments de détente sont donc en réalité lorsque les voitures sont de retour au campement ou sur l'étape spéciale. Ceci dit, quand on va se coucher, on imagine déjà ce qui peut arriver le lendemain. Parfois le sommeil n'est pas très réparateur, mais on est fatigué alors on dort quand même un peu.

Cette année marque la 39e édition du Dakar et l'on dit que ce sera le Rallye Dakar d'Amérique du Sud le plus difficile jusqu'à présent, êtes vous d'accord ?

Au niveau de l'altitude c'est assez fou, cela va pour sûr poser des problèmes. Etre à plus de 4000 mètres d'altitude pendant plus de quatre jours n'est pas facile pour la plupart des gens. En plus d'une navigation complexe, cela va mettre un gros point d'interrogation sur l'identité du futur vainqueur. Il y a tellement d'obstacles différents à surmonter pour gagner le Dakar. Aujourd'hui, il n'est pas possible de dire « oui, c'est cette personne qui va gagner ». Ce Dakar sera le plus dur physiquement !

Il y a aussi l'étape marathon que les concurrents devront gérer...

Le fait d'avoir une étape marathon de plus de 1200km sans assistance de maintenance nocturne

signifie que tous les équipages devront être très prudents avec leurs pneus et leur utilisation de pneus de rechange. Cette étape sera comme une grande partie de poker. Normalement, l'étape marathon fait environ 800km au total, mais celle-ci s'étendra sur plus de 1200km en deux jours et c'est exceptionnel. Nos pneus sont conçus pour une étape spéciale d'environ 800km : quand on sait cela, il est difficile de parcourir 1200km avec un seul jeu de pneus. On a trois pneus de rechange par voiture, mais si vous avez une crevaillon vous vous retrouvez vite limité sur l'utilisation de pneus et cela devient problématique. Cela va jouer sur vos chances de finir dans les premiers sur ces journées.

Avez vous donné des instructions ou une assistance particulière à la famille MINI pour les préparer à ces cinq jours dans les montagnes, ou le mal des montagnes est un vrai problème ?

Ce sont tous des professionnels, ils connaissent les dangers et sont en préparation pour l'altitude. Depuis quelques semaines moi-même je dors dans une tente à hypoxie tous les soirs, pour commencer à développer mes globules rouges dans l'espoir d'avoir les meilleures chances d'être en bonne forme – l'année dernière je me suis vraiment senti mal. Je sais que les autres membres de l'équipe font cet « entraînement » depuis quelques années mais de plus en plus de pilotes et co-pilotes ont commencé aussi.

La baisse en altitude au cours de la deuxième semaine du Dakar sera-t-elle critique pour le résultat final ?

Oui, mais on sera plus fatigués pour sûr. Je peux déjà vous dire que la journée de repos sera mauvaise pour les concurrents, mais quand ils descendront ils seront tous en train de se dire « wow » en voyant la différence dans l'air. Puis ils essaieront de ne pas faire de folie : c'est pour moi une des choses les plus difficiles. Je compare un peu cela à quand j'ai grimpé le Kilimandjaro il y a plusieurs années. C'était un grand défi pour moi d'atteindre le sommet et de redescendre – le Dakar est un peu pareil cette année : on doit surmonter l'altitude puis être capable de finir la deuxième semaine.

La nouvelle MINI John Cooper Works Rally fait son début au Dakar 2017. Avec X-raid, vous êtes-vous préparés différemment pour l'arrivée de cette nouvelle voiture ou fonctionnez vous comme d'habitude ?

Non, pas du tout comme d'habitude. La création d'une nouvelle carrosserie avec un grand travail d'aérodynamisme a été très intense. Baisser le centre de gravité était une grande priorité, et nous avons réussi. Nous sommes passés par le tunnel à vent avec la nouvelle voiture. Nous avons quelques modifications à faire mais globalement nous savons que nous avons atteint notre objectif.





Le fait d'avoir une étape marathon de plus de 1200km sans assistance de maintenance nocturne signifie que tous les équipages devront être très prudents avec leurs pneus et leur utilisation de pneus de rechange. Cette étape sera comme une grande partie de poker.

Sven Quandt – PDG Team X-raid



03/ LES PARTICIPANTS.

Interview de Mikko Hirvonen

Équipe X-raid - MINI John Cooper Works Rally #303

Mikko Hirvonen a une grande expérience du rallye à haute vitesse, après une belle carrière en WRC. Ayant officiellement pris sa retraite, il a accepté l'offre de X-raid de tester et piloter la MINI ALL4 Racing. En moins de deux saisons il a décroché de places clés dans les classements de la FIA World Cup et a affronté le grand Rallye Dakar en 2016, où il a fini quatrième, obtenant le titre de « meilleur novice ». Armé de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally et une fois de plus de son co-pilote Michel Périn, le finlandais a des vues sur la première place du Rallye Dakar 2017.

MINI : A partir de votre expérience en coupe mondiale et votre premier Dakar l'année dernière, quelle est pour vous la recette d'une équipe gagnante ?

MH : La voiture est très importante. Toutes les personnes autour de vous sont des éléments très importants de l'équipe. Mais aucun de nous, ni la voiture ni le pilote, ne peut gagner le Dakar seul. C'est un grand travail d'équipe qui commence dès la fin du Dakar précédent. Un peu de chance de notre côté peut nous aider à gagner aussi.

MINI : Vous devez avoir hâte de piloter la nouvelle MINI John Cooper Works Rally au Dakar. Qu'en pensez-vous après l'avoir testée récemment ?

MH : C'est vrai. Le Dakar, c'était il y a un an et j'ai vraiment hâte de le refaire. L'équipe a bien sûr travaillé très dur sur la nouvelle voiture et fait beaucoup d'améliorations sur différents points – l'aérodynamisme, l'équilibre de freinage et plus encore. J'ai beaucoup travaillé sur son paramétrage aussi pour adapter la voiture à mon style de pilotage. Donc oui, j'ai vraiment hâte d'être au volant de la MINI John Cooper Works Rally au Dakar pour voir ce dont nous avons été capables.

MINI : Une fois de plus vous avez Michel Périn et toute son expérience à vos côtés. Diriez-vous que votre familiarité vous donne plus confiance en votre partenaire d'équipage ?

MH : Pour sûr après notre premier Dakar, au cours duquel il m'a appris beaucoup de choses, nous avons fait beaucoup de courses ensemble, apprenant à se comprendre et encore mieux travailler ensemble. Il sera évidemment bien plus facile de démarrer notre deuxième Dakar ensemble.

MINI : Vous avez eu un an pour réfléchir et revoir votre premier Rallye Dakar. Y a-t-il quelque chose que vous ferez différemment cette année par rapport à votre préparation, votre style de pilotage...?

MH : J'estime que nous avons fait un gros travail depuis. J'ai puisé dans mon expérience personnelle pour travailler sur la voiture et j'ai adapté la suspension à mon style de pilotage. Ce sera déjà d'une grande aide. Il semblerait que le Dakar de cette année sera beaucoup plus difficile parce que l'année dernière ils ont changé le parcours à la dernière minute. Il y aura plus de sections tout-terrain cette année, mais nous avons fait quelques courses qui nous y ont préparés. Il n'y a rien de mieux que l'expérience du Dakar alors nous devons rester humbles et très concentrés chaque jour.

MINI : Comment appréhendez vous l'idée de passer encore plus de temps en altitude élevé pour le Dakar 2017 ?

MH : Peu m'importe. Je le sentais très bien l'année dernière, mais cette année nous aurons des sections sur dunes à haute altitude, chose que je n'ai pas encore essayé. Ce sera un nouveau défi et nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de nous essayer à ces conditions. Ce sera excitant de les découvrir. Après la course je voulais juste y retourner, mais je voulais aussi un plus gros défi. Je devrais peut-être faire attention à ce que je souhaite, mais je suis prêt.

MINI : Qu'est ce que cela signifie pour vous d'être dans la MINI Family – c'est à dire la famille d'équipages et de staff X-raid ?

MH : Je suis très heureux de faire partie de la MINI Family et de travailler avec elle. J'ai été très bien intégré à l'équipe et m'y suis senti le bienvenu. Nous travaillons tous dans un même objectif et c'est une équipe avec une telle expérience et un tel succès que je suis fier d'en faire partie.



L'équipe a bien sûr travaillé très dur sur la nouvelle voiture et fait beaucoup d'améliorations sur différents points – l'aérodynamisme, l'équilibre de freinage et plus encore.

Mikko Hirvonen – X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



03/ LES PARTICIPANTS.

Interview de Yazeed Al-Rajhi

Équipe X-raid - MINI John Cooper Works Rally #306

Yazeed Al-Rajhi et son co-pilote habituel Timo Gottschalk (GER) composent le troisième duo de la X-raid Team. C'est son expérience au World Rally Championship (WRC2) qui explique la rapidité d'Al-Rajhi au cours de son premier Dakar en 2015, finissant dans le top cinq de plusieurs de ses étapes. En 2016, ce sont sa technique de pilotage affinée au volant d'une MINI ALL4 Racing et l'expérience de son co-pilote Gottschalk qui leur ont permis de terminer troisièmes au championnat mondial FIA Cross Country de cette année.

MINI : Qu'est ce que cela signifie pour vous que de participer au Dakar ?

A-R : C'est le plus emblématique des rallyes tout-terrain car c'est la course la plus difficile pour les Hommes et leurs voitures. Faire la course à des altitudes si élevées est un exploit ; ce n'est pas dans n'importe quelle course que l'on passe de pistes montagnardes à conditions désertiques d'un moment à l'autre. C'est un grand défi qui demande de traverser trois pays au cours d'une compétition spectaculaire de deux semaines.

MINI : Pour le Rallye Dakar 2017 vous serez au volant de la nouvelle MINI John Cooper Works Rally. Qu'avez-vous à dire de ses performances jusqu'ici ?

A-R : Tout est en place : j'ai une excellente voiture, Timo, très bon co-pilote, et une super équipe pour nous soutenir. En raison de son itinéraire revisité et de nouvelles obligations de navigation, le Dakar de cette année ne risque pas d'être facile pour qui que ce soit, même avec une nouvelle voiture. Qui dit nouveauté dit travail et préparation. Nous allons tout donner pour terminer le Dakar, avec bien évidemment pour but ultime de le gagner.

MINI : Affronter l'inconnu (en ce qui concerne l'itinéraire, le terrain et la météo par exemple) doit rendre la course très difficile à vivre. Comment faites vous pour gérer cela ?

A-R : Comme je l'ai dit, pour décrocher le succès au Dakar il faut un bon co-pilote et un bon soutien. Ce soutien doit comprendre une assistance pour tout ce qui concerne le corps, avec un conseil nutritionnel

pour maintenir sa santé et sa performance. Les physiothérapeutes aident à réparer nos corps, notamment après les étapes cahoteuses. Les techniciens travaillent sur la voiture pour la préparer pour le lendemain, ce qui nous laisse l'esprit tranquille. Le reste du temps il faut se détendre dès que possible.

MINI : Il semblerait sur papier que la concurrence s'est redressée pour relever le défi du Dakar.

A-R : Pour moi, toutes les équipes professionnelles ont placé la barre très haut. Même les participants privés ont pris des mesures importantes pour finir ce Dakar. Ce qu'il faut retenir c'est que finir le Dakar, c'est déjà un défi à part entière. Cette année les résultats du Dakar pourraient donner n'importe quoi.

MINI : Certaines parties de l'itinéraire dévoilé vous ont-elles surpris ?

A-R : Non, pas vraiment. Mais le fait d'être à de si hautes altitudes pendant si longtemps pourrait poser problème pour certains équipages. Avec le Dakar il y a toujours quelque chose de nouveau, que ce soit au niveau du règlement ou de la route, surtout cette année. Il ne faut jamais sous-estimer le Dakar. Tout ce que l'on peut faire c'est de bien se préparer et essayer de réagir face à ce qui nous arrive.

MINI : Comment décririez-vous en tant que pilote le fait de participer au Rallye Dakar ?

A-R : Ha ! Bonne question. Alors, ce sont de longues journées avec peu de temps pour dormir, se reposer, manger ou faire quoi que ce soit de normal. La course est rapide mais maîtrisée, elle doit l'être car nous n'avons pas le droit de faire de reconnaissance. Nous pilotons dans le froid, nous pilotons dans le chaud. Le temps peut être sec ou pluvieux, nous pouvons affronter des pluies torrentielles. Le terrain peut être sableux ou ferme et peu rocheuse, puis l'inverse total, d'une minute à l'autre. Les hématomes et les problèmes de bras sont d'ordre quotidien. Seulement peu de choses nous empêchent d'avancer : les crevaisons, la météo ou la ligne d'arrivée. C'est la même chose chaque jour et c'est pour cela que le Dakar est un si grand défi.



Tout est en place : j'ai une excellente voiture, Timo, très bon co-pilote, et une super équipe pour nous soutenir. En raison de son itinéraire revisité et de nouvelles obligations de navigation, le Dakar de cette année ne risque pas d'être facile pour qui que ce soit, même avec une nouvelle voiture.

Yazeed Al-Rajhi - X-raid Team - MINI John Cooper Works Rally #306

03/ LES PARTICIPANTS.

2017 Dakar Rally : Analyse de l'itinéraire par Michel Périn
Équipe X-raid - MINI John Cooper Works Rally #303



Michel Périn est une réelle légende vivante dans le monde du rallye tout-terrain longue distance. Agé de 59 ans, cet aimable Français n'a pas du tout perdu son désir de faire la course, ni son envie d'aimer et d'apprendre à connaître le monde. Il partagera à nouveau l'air, la chaleur et le bruit d'une voiture de course MINI (pour 2017 ce sera la nouvelle MINI John Cooper Works Rally) avec Mikko Hirvonen au Dakar. On peut dire, sans risquer de se tromper, que Michel Périn a joué un rôle majeur dans leur obtention de la 4e place au Dakar 2016, et qu'il a aidé Hirvonen à obtenir le titre de "Meilleur Novice". Périn est un habitué du poste de co-pilote, mais son expérience du Dakar est telle qu'il devrait être auteur à son sujet. Il exploserait toutes les ventes...

MINI : Quelles sont vos attentes et votre pressenti pour le parcours de cette année ?

MP : Chaque année, nous nous disons "Ahh, c'est le Dakar, il sera beaucoup plus difficile que l'année dernière". Mais ce n'est que de la spéculation, chaque année le rallye donne plus ou moins la même chose. Mais cette année il y aura de gros changements, et je peux vous garantir que nous affronterons cette année le Dakar le plus difficile depuis dix ans. Ceci pour deux raisons. Premièrement : le choix du terrain – il y a plus de sections hors-piste, ce qui va pour sûr nous mettre en difficulté. Deuxièmement : les règles de navigation seront très complexes et il y a des changements dans la méthode de navigation. Je ne rigole pas du tout quand je dis que cette année va être très difficile pour nous.

MINI : Une idée de quelles étapes seront les plus dures du Dakar 2017 ?

MP : De manière générale, toute la Bolivie sera compliquée en raison de l'altitude et une plus longue distance en hors-piste. Je crois que c'est de Ciletico à San Juan que la course sera rude, car l'ordre de départ comprendra les 10 premières voitures, 10 premiers deux roues et ainsi de suite, en fonction du temps qu'ils auront obtenu la veille. Le début se fera sur un terrain très mou – ce n'est pas idéal. Je préfère normalement, si possible, partir parmi le top cinq quand le terrain le permet, mais avec ce genre de sol la route s'éclate et devient extrêmement molle, ce qui n'aide vraiment pas.

MINI : Est-il possible qu'un équipage soit avantagé sur une étape ?

MP : Il faudra prendre cette réponse avec humour : J'ai vu de mes propres yeux que le Dakar apprend l'humilité, et si certains croient qu'ils vont avoir un avantage pendant le Dakar, alors c'est probablement la première fois qu'ils le tentent !

MINI : Le Rallye Dakar 2016 s'est révélé très humide, ce qui a posé problème pour la course. Est ce vraiment un souci ?

MP : Lorsqu'il pleut beaucoup, comme l'année dernière, oui. Heureusement ils ont dû nous consulter au préalable pour certaines sections. Quand il pleut un peu ce n'est pas si mal parce qu'on n'est plus gêné par la poussière. Bien évidemment le pilote aura plus de mal puisque le terrain sera glissant. Donc oui, en règle générale, nous préférons largement les conditions sèches, mais on ne sait jamais à quoi s'attendre au Dakar.

Ce qui est bien c'est que j'ai Mikko qui est très talentueux. C'est un excellent pilote alors je ne me préoccupe pas de sa conduite. La plupart de temps je peux me concentrer sur ce que j'ai à faire et je sais qu'il me fait confiance.

Michel Périn

X-raid Team – MINI John Cooper Works Rally #303



MINI: What makes a special connection between co-pilot and driver and vice versa? Trust?

MINI : A partir de quoi se crée un lien spécial entre pilote et co-pilote ? La confiance ? Une pensée similaire ? La télépathie ?

MP : Pffff... Ce qui est bien c'est que j'ai Mikko qui est très talentueux. C'est un excellent pilote alors je ne me préoccupe pas de sa conduite. La plupart de temps je peux me concentrer sur ce que j'ai à faire et je sais qu'il me fait confiance. Nous avons besoin de nous faire confiance et connaître nos habitudes respectives. Il faut aussi pouvoir communiquer correctement ; je suis français et Mikko finlandais mais nous communiquons en Anglais, une langue commune. Nous sommes arrivés à un point où tout est automatique – cela prend du temps mais est nécessaire.

MINI : Quel est le meilleur moment du Rallye Dakar pour vous ? La fin ? Le début ? Rentrer chez soi ?

MP : Non, non, non... Je dirais que le meilleur moment est la compétition. J'aurai 60 ans en janvier – oui, je commence à être ancien – et les gens me demandent pourquoi je continue la course, surtout vu mon succès. C'est parce que quand on se lance dans le Dakar pour 15 jours, on est sous le contrôle de son itinéraire. Généralement parlant, c'est probablement ce que tout le monde adore parce que quand je rentre du Dakar cela me manque déjà. Quand on est en situation de course, on est dans une telle euphorie, une telle excitation pour des bonnes et mauvaises raisons. En plus on traverse des pays donc on découvre de nouvelles choses. La Bolivie sera intéressante. Même si on est en conditions de course, on voit des choses inoubliables.

MINI : En quelques mots, décrivez les hauts et le bas pour co-pilote.

MP : Quand nous parvenons à bien nous positionner à la fin d'une journée, nous sommes fiers de nous. Que se passera-t-il en 2017 ? Je pense, en tous cas j'espère, qu'il y aura des journées de ce type. Mais je suis sûr qu'il y aura des jours où je serai insatisfait de ma performance – et je ne serai pas le seul. Être co-pilote est compliqué. A l'inverse de la WRC, nous n'avons aucune connaissance préalable de la route ; eux n'ont pas à se demander où ils vont rester bloqués, où ils vont se perdre, où ils sont susceptibles de faire des erreurs, où ils devront être vigilants sur la navigation... Le vrai risque dans la WRC est d'avoir un accident, parce qu'ils conduisent si vite. Nous, nous avons plus de potentiels erreurs à gérer quand nous roulons vite !

MINI : Combien de temps durent vos journées de course ?

MP : Quand j'avais 35 ans, j'ai fait la course de Paris à Pékin. J'étais co-pilote et nous sommes arrivés 27 jours plus tard à Pékin : nous avons gagné. La durée moyenne de chaque nuit était de 3 heures. J'étais, comme vous pouvez l'imaginer, quasiment mort. Aujourd'hui j'ai une règle très claire : je dois dormir un minimum de quatre heures et demi par jour. Si je ne les fais pas, deux jours plus tard je ne suis pas capable de fonctionner correctement.

Peu importe l'heure à laquelle j'arrive au bivouac après une journée de course, il faut que je sois au lit 30 minutes après minuit. Avant cela il faut passer six, sept ou huit heures à travailler sur le journal de route. Les journées sont très longues. Il faut se doucher vite, manger vite, aller aux toilettes très vite. Tout doit être fait vite. Je pense qu'en 2017, nous serons à nouveau dans le bivouac le soir. Normalement, nous finissons vers 15-16h, mais je pense que ce sera plus à 18h cette année. Pour sûr certains concurrents arriveront de nuit.



03/ PROFILS.

Pilotes & Co-pilotes

Équipe X-raid MINI John Cooper Works Rally #303



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

MOMENTS FORTS DE CARRIÈRE

- 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

Co-pilote :
Michel Périn 19/01/1957, Saint-Mihiel/FRA

MOMENTS FORTS DE CARRIÈRE

- 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
- 2014 : 1er Desafío Inca, Pérou
1er Baja Aragon, Espagne
1er Rallye Dakar
- 2013 : 1er Baja Hongrois
1er Baja Aragon - Espagne
1er Desafío Ruta 40, Argentine
1er Abu Dhabi Desert Challenge
- 2009 : 1er Baja Espagnol
- 2008 : 1er Rallye d'Europe Centrale
- 2007 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Rallye Transiberico
2e E.A.U. Desert Challenge
- 2005 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
- 1996 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Rallye Dakar
- 1995 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Rallye Dakar
- 1994 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain
1er Rallye Dakar
- 1993 : 1er Mondiale FIA de Rallye Tout-terrain

Équipe X-raid MINI John Cooper Works Rally #306



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

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2016 : 2e Rallye Silk Way
6e Baja italien
2e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
2e Abu Dhabi Desert Challenge
3e 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)

Co-pilote :
TIMO GOTTSCHALK 28/08/1974, Neuruppin/GER

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2016 : 2e Rallye Silk Way
6e Baja italien
2e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
2e Abu Dhabi Desert Challenge
11e Rallye Dakar
3e 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

Équipe X-raid MINI John Cooper Works Rally #308



Pilote :
Orlando Terranova 11/10/1979, Mendoza/ARG

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 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

Co-pilote :
Andreas Schulz 03/03/1955, Munich/GER

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 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

Équipe X-raid MINI ALL4 Racing #314



Pilote :
Boris Garafulic 11/07/1963, Santiago/CHL

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 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 Rally tunisien



Co-pilote :
Filipe Palmeiro 11/07/1977, Portalegre/PRT

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 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 Sertoes
- 2010 : 10e Rallye Dakar
- 2009 : 1er Rallye Tunisie
2e Rallye Transiberico
2e Coupe du monde
- 2005 : Première participation au Rallye Dakar

Équipe ORLEN MINI ALL4 Racing #316



Pilote :
Jakub 'Kuba' Przygonski 24/03/1985, Warsaw/POL

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 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



Co-pilote :
Tom Colsoul 20/04/1976, Tinen/BEL

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

CATEGORIE VOITURE

- 2016 : 4e Baja Polonais
5e Baja Aragon
5e Baja Italien
7e Platz Rallye Sealine 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)

CATEGORIE POIDS LOURD

- 2013 : 1er Baja300 Allemagne
4e Rallye Dakar
- 2012 : 1er OiLibya Rallye Maroc
1er Rallye Dakar
- 2011 : 2e OiLibya Rallye Maroc

Équipe X-raid MINI ALL4 Racing #322



Pilote :
Mohamed Abu Issa 21/06/1990, QAT

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2015 : 1er Rallye des Pharaons - Quads
- 2015 : 2e : Rallye Sealine Cross Country
- 4e : Rallye Dakar - Etape 4, Copiapó, Chili
- 2014 : 1er : Rallye Sealine Cross Country du Qatar
- 3e : Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
- 4e : Rallye Dakar, Amérique du Sud
- 2013 : 3e Rallye Sealine Cross Country du Qatar
- 1er Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi



Co-pilote :
Xavier Pansare 21/05/1971, Lons Le Saunier/FRA

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2015 : 9e Rallye du Maroc, Maroc
- 8e Baja Polonais
- 3e Rallye Dakar
- 2014 : 2e Rallye Monte Carlo, WRC
- 1er Baja Polonais
- 2009 1er Championnat Polonais
- 2008 1er Championnat Polonais
- 2007 1er Championnat Polonais
- 2006 : 5e Championnat Européen
- 2e Catégorie deux roues (S1600)
- 2005 : 1er Championnat Français (S1600)
- 1991 : Premier Rallye en co-pilote

Équipe X-raid MINI ALL4 Racing #325



Pilote :
Stephan Schott 15/10/1952, Frankfurt/GER

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2014 : 8e Baja Polonais
- 5e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2013 : 8e Abu Dhabi Desert Challenge
- 2012 : 10e Abu Dhabi Desert Challenge



Co-pilote :
Paulo Fiúza 19/04/1975, Mafra/POR

MOMENTS FORTS DE CARRIERE

- 2014 : 5e Rallye Dakar
- 2013 : 1er OilLibya Rallye du Maroc
- 2e Baja Aragon - Espagne
- 2e Desafío Ruta 40, Argentine
- 5e Rallye Dakar
- 2012 : 7e Rallye Dakar
- 1er Desafío Litoral (Séries Dakar)
- 1er Ruta 40, Argentine
- 2011 : 4e Baja Portalegre 500
- 7e Rallye Dakar
- 2010 : 7e OilLibya Rallye du Maroc
- 2008 : Vice Champion Championnat National Tout-terrain (T2)
- 2007 : 1er Rallye Dakar T1.1 Catégorie Amateur Diesel



03/ LES PARTICIPANTS.

MINI : Une famille

Sept équipages MINI participeront au Rallye Dakar 2017. Chaque voiture de course MINI et leurs équipages (pilote et co-pilote) auront le soutien total de X-raid (partenaire en sport mécanique de MINI) et son excellent staff, composé de techniciens, personnel médical, conducteurs de véhicules de service et référents médias entre autres. C'est en réalité une grande famille, centrée sur l'entraide et un partage constants, dans le but de terminer et gagner le Rallye Dakar. Bienvenue dans la MINI Family.

Chaque année, en amont du Rallye Dakar, pour faire de la MINI Family une unité fonctionnelle à part entière – pour apprendre à mieux se connaître, développer la conscience collective, partager ses besoins, et apprendre davantage sur le volet technique de leurs voitures – des exercices de cohésion d'équipe sont organisés par X-raid et pratiqués par la « MINI Family ».

Pour le dernier round de la FIA World Cup Cross Country Rally à Baja Portalegre (Portugal), les staffs de l'équipe et les équipages ont joué à un jeu d'échange de rôles. Sven Quandt, PDG de X-raid, est devenu le physiothérapeute et le photographe de l'équipe. Stephan Schott a abandonné les commandes de sa voiture pour assurer le rôle de référent media. Pendant ce temps, Mikko Hirvonen, habituellement pilote, partageait la charge technique avec le co-pilote Paulo Fiúza, pendant que Tom Colsoul, également co-pilote, se chargeait de la logistique de l'événement.

Visiblement cet échange de rôles était plus que bénéfique pour l'équipe – la bonne mise en application de leurs années d'expérience combinées dans de nouveaux rôles a porté ses fruits : la MINI ALL4 Racing de Ricardo Porém et Filipe Palmeiro a fini par gagner le Baja Portalegre ! Bien évidemment, tous étaient fous de joie face à ce résultat. Mikko Hirvonen était tout aussi ravi que l'équipage gagnant : « Mon travail en tant que mécanique était très divertissant. J'ai moi-même pu me rendre compte qu'on peut toujours s'améliorer d'une manière ou d'une autre. »

Un autre exercice de cohésion d'équipe a été mis en place à Lisbonne pour préparer le Rallye Dakar 2017. Pour cette session, la Family a pris les commandes de quatre versions originales de la Mini classique. C'est au cours de leur road trip que ses membres ont vu les bénéfices du temps qu'ils avaient passé en atelier avec les voitures.

C'est bon nombre de kilomètres plus tard, de nuit, que la Family est arrivée à son lieu de repos pour monter les tentes. Cette aventure en camping était très similaire à celle d'une étape Marathon du Rallye Dakar, la famille étant laissée à elle même pour l'entretien des voitures et la préparation du repas. La seule réelle différence était dans leur sommeil, beaucoup plus court qu'en conditions de course !



Au cours des journées suivantes, le road trip de la Family comportait nombreux autres « tests » et nouvelles expériences. Après une visite du torrificateur Delta Coffee, où ils ont tout appris sur la sélection de grains, ils ont fini par produire leur propre moulure unique de café.

En position suivante sur la liste se trouvait le kayak en équipe. Cet exercice n'était pas fait que de bonheur. La Family devait transporter en kayak tous les matériaux nécessaires à la construction d'un ponton pour traverser la rivière. La construction de ce « pont » ne devait pas simplement permettre la traversée à pied de la Family, mais aussi de ses Minis.

L'évènement suivant a amené la Family à la fameuse ferme hippique de Coudelaria de Alter do Chão. Après des balades « taxi » en selle, une Mini classique, vieille de 45 ans, a fait la course avec un cheval. Bien évidemment, c'est la Mini qui a gagné.

Sven Quandt, PDG de X-raid, disait au sujet de ces événements de cohésion d'équipe : « Nous nous sommes vraiment amusés. Ceci dit, je dois avouer que la première nuit passée dehors avec les Minis était très dure, puisqu'elle ressemblait à une nuit du Dakar mais avec encore moins de sommeil. Le moment fort pour moi, et je pense pour tous, était la construction du pont et la traversée du fleuve. Cela nous a montré qu'on est tous capables de travailler ensemble, même en situation de stress. »

Pour les spectateurs, le Rallye Dakar est un spectacle de course, pied au plancher, sur 13 jours – deux hommes dans une voiture qui naviguent d'un point A à un point B plus rapidement que les autres. Ils ont raison... et tort à la fois. Participer au Rallye Dakar demande tellement plus de travail, impliquant des mois de planification et de préparation de la part de tous les membres de la MINI Family. Famille partageant la passion et la détermination nécessaires pour participer à la course d'endurance de sport mécanique la plus dure, la plus longue et la plus physique du monde.

La Family devait transporter en kayak tous les matériaux nécessaires à la construction d'un ponton pour traverser la rivière. La construction de ce « pont » ne devait pas simplement permettre la traversée à pied de la Family, mais aussi de ses Minis.





04/ 2017 DAKAR RALLY.

Chiffres clés

- Avec l'ajout du Paraguay, le Dakar visitera son 29e pays – le 5e en Amérique du Sud.
- L'Argentine, qui fait partie de chaque édition depuis 2009, servira d'arène pour la dernière bataille qui se déroulera à Buenos Aires.
- Début : Asunción, Paraguay (43m d'altitude)
- Fin : Buenos Aires (25m d'altitude)
- C'est au cours de l'étape 4 que les équipes atteindront une altitude moyenne de 3500m. Ils resteront au dessus des 3000m pendant 6 jours avant de retrouver une altitude plus basse.
- L'étape 6 mènera les équipages au lac Titicaca, qui est à la fois l'étendue d'eau à la plus haute altitude et le plus grand lac d'Amérique du Sud, servant de frontière entre la Bolivie et le Pérou.
- Plus longue étape : étape 9, Mercredi 11 Janvier – 977km en un jour.
- 7 sections de sélection s'étendront sur 400km, dont une qui fera plus de 500km.
- 12 étapes (dont 6 à une altitude de plus de 3000m).
- 1 étape marathon.
- Presque 9000km et plus de 4000km d'étapes spéciales.
- Le rallye se déroulera à travers trois pays : Le Paraguay, la Bolivie et l'Argentine.
- 1200 heures de contenu programmé, diffusé sur 5 continents.
- A travers presque 190 pays différents, un total de 70 réseaux de télévision diffuseront la course.
- Chaque jour trois hélicoptères TV tourneront des images de l'étape spéciale et devront les envoyer en course contre la montre.
- Un total de huit heures de contenu sera diffusé quotidiennement.
- 1460 journalistes ont été accrédités pour le Rallye Dakar cette année.
- Une nouveauté pour 2017, les véhicules européens seront scrutés avant leur départ pour l'Amérique du Sud depuis le port du Havre.
- En tout, plus de 600 véhicules (organisateurs, media, concurrents) traverseront l'océan lors d'un voyage de trois semaines sur l'Atlantique : **** (information du 8/11/2016)**** :
- 491 concurrents pour 316 véhicules de la course
- 146 deux-roues
- 37 quads
- 83 voitures
- 50 poids lourds
- Le Dakar prendra une pause dans la capitale à l'altitude la plus élevée du monde – La Paz. Pour pleinement profiter de ce break, le bivouac sera installé sur le site à la plus basse altitude de la ville – 3300m au dessus du niveau de la mer.
- 4.4 millions de spectateurs en 2016
- 22000 membres de personnel (gendarmes, police, militaires) pour la sécurité du public et du rallye
- 51 zones pour spectateurs sécurisées
- Jusqu'à 7 hélicoptères médicaux et 32 véhicules sur la piste, donc 10 véhicules paramédicaux.
- Une équipe médicale de 60 personnes.
- Le Rallye Dakar compense à 100% son bilan carbone.
- Des entreprises agrémentées feront le traitement de déchets. Au cours de l'édition 2016, 14300 tonnes d'aluminium, 5660 tonnes de cartons & papiers, 7050 tonnes de verre, 6980 tonnes d'huile et 49200 tonnes de filtres, pneus et diverses composantes mécaniques ont été traités.
- Cette année un jeu vidéo Rallye Dakar sera lancé avec le rallye.





4.4
millions
de spectateurs
en 2016



1200
heures de contenu
programmé,
diffusé sur 5
continents



1460
journalistes ont
été accrédités
pour le Rallye
Dakar cette
année



491
concurrents



316
véhicules



Lancement du
jeu vidéo
sur mobile du
Rallye Dakar

ÉTAPE 9:
Plus longue
étape:

977km
en un jour
le mercredi 11 janvier



Étape 4:
Altitude moyenne de **3,500m** qui sera maintenu
à plus de **3,000m** pendant six jours.



ÉTAPE 6 :
Les groupes
passent par le
lac Titicaca
- à la fois l'étendue
d'eau à la plus haute
altitude et le plus
grand lac d'Amérique
du Sud



7
hélicoptères
médicaux



10
véhicules
paramédicaux



Une équipe
médicale de
60
personnes.



05/ 2017 DAKAR RALLY.

Glossaire

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 CONTRÔLE 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.

WAY POINT (WP) : Ces points tout au long du parcours sont déterminés par l'organisation et doivent être passés par les concurrents. Il existe cinq différents types de way point : WPV, WPM (way point masqué), WPE (way point éclipse), WPC, way point contrôle – le plus difficile à trouver en raison de son rayon de visibilité de seulement 300m – et WPS (way point sécurité).

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 mondial. Sven Quandt est le PDG de l'équipe.



06/ 2017 DAKAR RALLY.

Contact Presse

BMW Sports Communications

Danilo Coglianese

Telephone: +49-176-601-72405

E-mail: danilo.coglianese@bmwgroup.com

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