

## J-2 : L'HISTOIRE COMMENCE À ALULA

### À retenir :

- *Les pilotes et équipages du Dakar 2024 sont réunis aux portes de la cité millénaire d'AIUla dans un vaste « Start Camp » et s'apprêtent à prendre vendredi 5 janvier le départ d'un prologue de 29 kilomètres avant de s'attaquer à un parcours annoncé exigeant dès les premiers jours de course par le directeur de l'épreuve David Castera. Une caractéristique qui aurait certainement séduit le triple vainqueur et directeur du Dakar, René Metge (1981-84-86), disparu dans la journée à 82 ans.*
- *Parmi les derniers préparatifs avant la grande explication dans le désert, les concurrents et véhicules passent pendant deux jours le rituel des vérifications techniques et administratives. Le prometteur Mason Klein en est pour l'instant privé, sa moto étant encore bloquée dans son périple depuis la Chine.*
- *Pour le lancement de la saison 2024 du championnat du monde W2RC, qui accueille comme partenaire et chronométreur officiel l'horloger Rebellion, les favoris pour les différents titres ont été présentés lors d'une conférence de presse. En autos, un nouveau duel se profile entre Nasser Al Attiyah et Sébastien Loeb. Les prétendants au titre de la 46<sup>e</sup> édition du Dakar dans toutes les catégories ont été invités à afficher leurs ambitions pour les débats qui vont se tenir durant deux semaines en Arabie Saoudite. La photo de famille révèle la percée d'une nouvelle génération de champions venus titiller les légendes, avec des jeunes talents de plus en plus performants comme Eryk Goczal (Challenger) ou Seth Quintero (Ultimate).*

### DAVID CASTERA : « CERTAINS DIRONT QUE CELA DEMARRE TROP FORT »

Les pilotes et équipages du Dakar 2024 ont été prévenus par **David Castera** qu'il s'agirait de « *la plus difficile des éditions en Arabie Saoudite* ». Le concept n'a rien d'un slogan et le directeur de l'épreuve explique d'ailleurs que trois temps forts particulièrement exigeants mettront à rude épreuve les hommes et les machines. Et le premier pic de difficulté se présentera dès le lendemain du prologue : « *les trois premiers jours seront des vraies spéciales de Dakar, il n'y aura pas de temps mort. Je veux être très clair avec les concurrents, je veux qu'ils sachent où ils vont. Certains diront peut-être que cela démarre trop fort, mais cela ne peut jamais convenir à tout le monde* ». Bousculés ou pas par cette séquence de haute intensité, les concurrents devront rapidement se remobiliser avant une fin de première semaine inédite et musclée dans l'Empty Quarter. « *Rouler 600 km dans les dunes sur deux jours, cela n'est peut-être jamais arrivé dans l'histoire du Dakar. Et les top pilotes moto vont quasiment rouler huit heures à fond, ce qu'ils ne font jamais. C'est ultra exigeant en termes de concentration, d'énergie comme de physique. En autos, j'ai espoir que les premiers arrivent à se planter. Je trouverais ça beau, même eux doivent galérer un peu* ». Même après avoir franchi ce redoutable obstacle, la répartition des difficultés concoctée par **Castera** prévoit une fin de partie très pimentée : « *l'étape 11 se jouera sur le terrain de l'étape 2 de l'an dernier où les autos ont connu de nombreuses crevaisons. C'est totalement volontaire. Elle était trop sélective placée le deuxième jour l'an passé, mais elle va peut-être créer des rebondissements, ce qui a du sens en fin de rallye. Je voulais qu'il puisse se passer des choses avant l'arrivée* ».

### MASON KLEIN DÉJÀ CONTRE LA MONTRE

Le phénomène du Dakar 2022, 9<sup>e</sup> et meilleur rookie pour sa première participation, vit un début de Dakar à l'image de sa saison 2023 : chaotique. Après son abandon consécutif à une chute en janvier 2023, l'Américain a passé son année à chercher un guidon. En vain. Sa victoire sur le Rally dos Sertoes

au Brésil cet été n'a pas apporté de rayon de soleil à ses plans. À la rentrée, **Mason** envisageait de s'engager sur son troisième Dakar en Original by Motul, en pur privé... lorsque le constructeur chinois Kove lui a proposé un guidon. Pas officiel, mais au sein de sa propre structure KORR, pour Klein Off Road Racing. Un plan de dernière minute qui ne fonctionne pour l'heure pas comme prévu. La moto de **Mason** n'est pas au bivouac, encore à Dubaï où elle a été bloquée en douanes. Un fourgon est parti du bivouac ce matin en direction des Emirats, voisins mais lointains ! Une première course contre la montre est lancée, dont **Mason** est spectateur. Trois solutions s'offrent à lui : voir arriver sa moto avant la fermeture du contrôle technique demain après-midi. Le scénario idéal. Récupérer une Kove officielle, ce qui priverait l'un des pilotes chinois de de Dakar, un sacrifice que l'Américain refuse d'assumer. Trouver une KTM sur le bivouac et prendre le départ en catastrophe avec son ancienne machine. Le plan B. *« On a passé de nombreuses heures à préparer la moto qui est la toute nouvelle génération qui n'est jamais apparue encore. Une centaine d'heures au total durant deux ou trois semaines. J'ai touché chaque boulon, tout graissé, tout a été fait par moi et mon père. La moto est top, je suis super satisfait de sa puissance, elle est trop bonne. Je ne veux pas rouler avec une autre moto que celle-là. Peut-être que je prendrai le départ sur une KTM, qui sait ? Je suis ici, tout est payé, j'ai juste besoin d'une moto. Finir n'est pas mon objectif, je suis venu pour faire un résultat, c'est ça qui me plaît. Mentalement c'est difficile. J'espère que l'on va réussir à la rapatrier à temps. »*

### RENÉ METGE, UN PASSIONNÉ

Le bivouac d'AIUla a été secoué dans l'après-midi par l'annonce du décès à 82 ans de **René Metge**, l'un des pilotes qui a marqué le Dakar de l'époque des pionniers, en le gagnant à trois reprises (1981-84-86) avant d'en devenir le directeur (1987-88) et de construire de nombreuses aventures ayant fait voyager les passionnés de rallye-raid, comme par exemple le Paris-Moscou-Pékin (1992) ou la Transorientale (2008). L'image de **René Metge** reste associée à la saga des Porsche, mais c'est le souvenir de l'organisateur que retient **David Castera** : *« Je retiens que c'était un artiste, un passionné qui voulait transmettre. J'ai fait mon premier grand rallye avec lui en 1992, le Paris-Pékin. Il était capable d'emmener les gens là où personne n'allait. C'est bien sûr une source d'inspiration pour moi »*. Sa vocation de transmetteur, **Metge** avait continué de l'exercer sur le Dakar en emmenant sur les pistes et les dunes d'Afrique **Johnny Hallyday** (2002), mais aussi le journaliste **Bernard Chevalier** et tous les lecteurs de L'Equipe (2004-06) et pour sa dernière participation le pilote **Yvan Müller**, à l'époque spécialiste des courses sur glace (2007). Mais son héritage reste bien présent sur le Dakar 2024, puisque deux équipages en Dakar Classic ont choisi de s'aligner avec deux répliques de la Porsche 959 de 1986, à savoir les tenants du titre **Juan Morera-Lidia Ruba** et le duo français **Frédéric Larre-Jérémy Athimon**. Les équipes du Dakar présentent leurs condoléances à sa fille **Elodie**, à qui il avait également confié le rôle de copilote en 2003, et à tout son entourage.

### TOYOTA JOUE (AUSSI) LA CARTE JEUNES

Dans le carré réunissant Overdrive Racing et Toyota Gazoo Racing, on ne manque pas de coureurs d'expérience capables de s'imposer après deux semaines de course, que ce soit **Giniel de Villiers**, **Yazeed Al Rajhi** ou **Guerlain Chicherit**, prêts à se lancer dans la bataille pour le titre. Mais manifestement, la volonté de préparer l'avenir est bien réelle puisque les Hilux seront pris en mains par trois garçons de moins de 24 ans, déterminés à se faire une place à court ou moyen terme parmi les pilotes qui comptent dans la discipline. **Juan Cruz Yacopini** dispute déjà son quatrième Dakar, mais se présente cette fois-ci avec une référence de choix, ayant terminé l'année 3<sup>e</sup> du W2RC. L'Argentin parle quasiment avec la voix de la sagesse, après avoir accroché la 7<sup>e</sup> place de la dernière édition : *« Je connais mieux mes capacités après une saison de W2RC qui m'a permis de prendre confiance en moi et de gagner en vitesse. Il va y avoir beaucoup de dunes et j'aime ça, cela devrait être à mon avantage par rapports à ceux qui vont les découvrir »*. On ne peut pas vraiment parler de **Seth Quintero** comme un bizuth, car à 21 ans, il a presque autant d'étapes du Dakar à son palmarès (20 en 3 éditions) que de bougies sur son gâteau d'anniv'. Intenable dans la catégorie T3, où il a achevé son apprentissage par le titre du W2RC, l'Américain ne prend pas à la légère son admission dans la classe supérieure : *« Je suis tout nouveau dans le monde du T1+ dans lequel je n'ai encore jamais couru. Le rêve serait de*

*gagner le rallye, mais il faut être réaliste, finir est l'objectif. Je crois que nous avons montré que nous pouvions avoir la vitesse en nous battant à la baja Dubaï contre Nasser Al Attiyah, ce qui était incroyable. Si on réussit à répéter cela, on verra alors ce que cela peut donner en deuxième semaine ».* Le benjamin de l'écurie a tout juste l'âge minimum pour s'inscrire comme pilote, **Saood Variawa** est même certainement le plus jeune de tous les temps dans une voiture de pointe. Fils de **Shameer Variawa**, qui a pris part deux fois au Dakar et dirige maintenant l'entreprise qui développe les Hilux T1+, **Saood** a fait ses armes sur circuit mais s'est déjà classé sur le podium d'une manche du championnat sud-africain de tout-terrain en compagnie de **De Villiers** et **Lategan** : *« Le cadeau que me fait mon père est un rêve qui devient réalité. Avoir 18 ans et être dans une équipe officielle est quelque chose de fou. Je suis si jeune et mon expérience est seulement de sept mois dans une voiture de rallye-raid que je n'ai pas de pression. C'est le meilleur moyen de débiter sur le Dakar. »*

### BONIFICATIONS : LA NOUVELLE DONNE

Pour la course motos, un système de bonifications a été adopté depuis la dernière édition afin d'atténuer le handicap du pilote qui s'élance le premier sur le parcours de la spéciale, c'est-à-dire le vainqueur de la spéciale de la veille. En position d'ouvreur, il est en effet contraint d'assurer la navigation sans pouvoir s'aider de la moindre trace et perd généralement du terrain sur ses poursuivants. Dans un premier temps, la compensation chronométrique était accordée par segments aux trois premiers coureurs, avec un maximum de 1,5 seconde par kilomètre sur les distances concernées. Cette année, le bonus est maintenant attribué au premier, et éventuellement au groupe entier dans lequel il roule s'ils sont chronométrés à moins de 15". Le barème a par ailleurs été fixé à 1"/km et s'appliquera à tous les membres du groupe, toujours par segments mais sur la distance quasi-totale de toutes les spéciales. La mesure qui avait déjà été favorablement accueillie est maintenant saluée par les pilotes pour son adaptation, comme l'explique **Adrien Van Beveren**, qui fait partie des principaux intéressés : *« pendant la saison de W2RC j'ai trouvé que ce n'était pas adapté à tous les parcours, les bonifications sont surtout utiles lorsqu'on est en hors-piste. Je trouve cela positif d'abaisser la récompense des "bonifs" et je trouve aussi cela parfait de les donner uniquement au premier et à ceux qui l'accompagnent. En termes de sécurité, cela évitera de prendre des risques pour vouloir absolument passer le premier. Et dans l'esprit, cela incite plutôt à s'entraider dans la nav, sans forcément se bouffer le bec ! »*

### UNE NOUVELLE HONDA POUR LA RECONQUÊTE

De retour sur le Dakar en 2013 après 24 ans d'absence, Honda avait passé une première édition à accumuler des données avant de présenter sur le Dakar 2014 avec la première CRF 450 Rally développée par le HRC. Dix ans plus tard, la deuxième génération, toujours 100% usine, équipe les officiels Monster Energy Honda, à l'exception **Tosha Schareina**, le nouveau venu dans la bande. **Pablo Quintanilla**, impliqué dans le développement depuis le début du projet, décrit une moto *« plus légère, plus maniable, avec plus de couple et de puissance qui permet de dépenser moins d'efforts dans les portions techniques et les dunes »*. Un résultat obtenu, comme KTM depuis le Dakar 2022 avec la dernière évolution de sa Factory, au détriment de la stabilité. Un compromis qui permettra de renouer avec les victoires 2020 et 2021 de **Ricky Brabec** et **Kevin Benavides** ? C'est le souhait de Honda, double champion du monde des constructeurs contesté en individuel sur le Dakar et le W2RC depuis 2022.

Accéder à [l'espace média](#) / Photos disponibles pour un usage éditorial uniquement.

Plus d'informations [sur le site officiel](#).

**CONTACT PRESSE** : [pressedakar@aso.fr](mailto:pressedakar@aso.fr)