

Paris, 21 décembre 2023

DAKAR FUTURE - MISSION 1000 : LE DÉFILÉ DES PIONNIERS

À retenir :

- *Dans son rôle de laboratoire, le Dakar accueille cette année sur un format spécifique les véhicules à motorisations alternatives pour se confronter aux pistes et aux dunes d'Arabie Saoudite. Le challenge n'est pas une compétition, mais les pilotes et équipages seront tout de même évalués sur une distance d'environ 100 kilomètres par jour.*
- *Les concurrents de Mission 1000 auront l'honneur de donner le coup d'envoi du Dakar, en ouverture du prologue d'AIUla le 5 janvier. Dans les starting-blocks, six motos, quatre autos et un camion s'apprêtent à écrire le futur.*

Il n'y aura que des gagnants ! Le challenge Mission 1000, c'est d'abord l'aventure de pilotes audacieux qui font le choix des motorisations alternatives, pour montrer la voie et pourquoi pas dessiner l'avenir de la discipline. À la fois pionniers et ambassadeurs de leurs technologies, les pilotes engagés en Mission 1000 se dirigent vers AIUla avec la première satisfaction de présenter des véhicules capables de se lancer. Parmi les six motos inscrites, celles de l'écurie Tacita sont les héritières d'un projet déjà ancien, puisque la firme italienne avait sorti en 2012 une moto électrique engagée sur le Merzouga Rally. C'est une version totalement revue et améliorée, dont les concepteurs annoncent une autonomie de près de 300 kilomètres, qui sera confiée à deux pilotes d'expérience : le Français **Sylvain Espinasse** qui s'était déjà montré joueur lorsqu'il avait fallu boucler le Dakar 2016 sur une 125cc, et l'Italien **Oscar Polli** qui faisait partie des pilotes de pointe au tournant des années 2000. **Willy Jobard** se caractérise lui aussi par son intérêt pour les paris osés et a été enrôlé par le constructeur chinois Artic Leopard pour encadrer le projet des trois motos de la marque sur le Dakar 2024. Pour son 17^e Dakar, le Français table sur un potentiel d'autonomie largement suffisant en principe de plus de 150 kilomètres, mais aussi sur une puissance impressionnante pour partir à l'assaut des dunes : « c'est une fusée ». L'Espagnol **Francisco Gomez**, qui a participé à huit Dakar entre 2000 et 2018 (53^e en 2006), porte quant à lui les couleurs de la Green Power Race Team.

Pour se confronter aux terrains du Dakar, le défi technique est tout aussi complexe, voire davantage sur quatre roues. Mais quatre équipages ont décidé de le relever, dont celui de **Jean-Michel Paulhe** qui travaille à l'année pour Airbus Helicopters et à mis ses compétences techniques au service d'un SSV à motorisation hybride. Son véhicule mixe un moteur électrique et un autre thermique, qui sera alimenté au bio-éthanol, le système ainsi conçu aboutissant à une réduction de l'empreinte carbone de 90 %... et probablement avec une autonomie de plus de 200 km. Un autre SSV se présente sous le nom de code HYSE-X1, avec l'ambition de rouler à l'hydrogène et né d'une association entre les constructeurs japonais Toyota, Honda, Kawazaki, Suzuki et Yamaha ! Le véhicule a été préparé dans les ateliers de **Jean-Marc Fortin** (Overdrive Racing), qui s'y connaît en victoires sur le Dakar et préfère rester prudent pour ses premiers pas dans cette aventure : « Le Dakar 2024, c'est le point de départ ». En matière de défi, il fallait s'attendre à voir surgir **Camelia Liparoti**, qui est devenue en 2010 la première femme à l'arrivée du Dakar sur un quad. Elle prendra cette fois place dans un troisième SSV de conception américaine, lui aussi roulant à l'hydrogène, et avec lequel elle a déjà fait une apparition sur le Sonora Rally. Enfin, la carrière de **Jordi Juvanteny** se poursuit pour son 32^e Dakar à la mode hydrogène avec le camion Epsilon qu'il a rebaptisé du doux nom de « The Beast ». Les 100 kilomètres à parcourir chaque jour ne devraient pas l'impressionner !

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

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

CONTACT PRESSE : pressedakar@aso.fr