

*team
Dessoude*



DAKAR 2009
ARGENTINE-CHILI

DOSSIER de PRESSE
TEAM DESSOUDE



BFGoodrich
TAKE CONTROL

FÖRCH

Vera

André DESSOUDE... « Il faudra se montrer patient! »

A quelques semaines du départ d'un Dakar nouvelle version, « déplacé » sur un autre continent, le Team Dessoude se prépare avec toujours autant de minutie et de professionnalisme. Les voitures sont d'ores et déjà prêtes à embarquer au Havre la semaine prochaine pour 21 jours de mer avant d'atteindre Buenos Aires, ville de départ et d'arrivée du « Dakar » Argentina-Chile 2009.

De nouveaux horizons, de nouveaux paysages, de nouvelles difficultés, mais toujours la même motivation pour **André Dessoude** qui participera pour la 27^{ème} fois à la plus mythique des courses au long cours.

« Techniquement, nous sommes prêts. Véhicules de course et d'assistance sont prêts pour le long voyage qui nous conduira de l'autre côté de l'Atlantique. Le manque de repères sur cette épreuve, nous oblige à redoubler de vigilance sur ce qui nous attend. Même si notre équipe a déjà participé à plusieurs reprises au rallye Por Las Pampas en Argentine, le Dakar est toujours une « autre histoire »...

Le Proto 05 sera confié une nouvelle fois à Christian Lavieille. Après avoir gagné à deux reprises le Rallye des Pharaons, réalisé de nombreux podiums et s'être impliqué dans son développement, Christian commence à avoir une grande expérience à son volant et peut parfaitement en tirer le meilleur des profits. Le Proto a été fiabilisé et a progressé notamment au niveau suspension.

Même si les usines seront intouchables, en réalisant un sans faute dans sa gestion de course, Christian peut se glisser dans les dix premiers du général. Il sera inutile de chercher à se battre aux avant-postes, face aux Diesel. Tous les moteurs essence seront pénalisés en altitude et les Diesel très avantagés. La perte de puissance devrait être conséquente. Nous avons travaillé sur une cartographie moteur spécifique à l'altitude, mais nous ne récupérerons pas tous les chevaux perdus. Il n'y a pas de miracle, cette perte est mathématique avec une telle pression atmosphérique. La clé d'un bon résultat pourrait reposer sur la capacité à faire preuve de patience. Christian a bien compris la nécessité d'être « sage » et de ne se mettre aucune pression inutile. Je fais confiance à sa motivation et à sa détermination. Le début de course devrait être rapide, mais les difficultés ne tarderont pas à pointer le bout de leur nez. Il faudra être malin et je sais que Christian sait se montrer malin quand il le faut...

Nous aurons un équipage Russe qui quant à lui sera aux commandes d'un Pickup 03. Cette voiture appartient au pilote, Pavel Loginov, mais elle a été entièrement reconstruite dans nos ateliers. Pendant la course, Pavel aura ses propres mécaniciens qui travailleront sur les conseils de notre équipe. Même s'il n'a pas une grosse expérience, il semble calme et surtout avoir les pieds sur terre.

En T2, Jean-Pierre Strugo sera fidèle au poste. Inutile de briefier « Jipé » avant le départ...il se briefe tout seul en mettant en place un impressionnant tableau de marche. Un rituel auquel il tient et qui s'avère toujours efficace. Sa gestion de course est toujours exemplaire. Il retrouve cette année Yves Ferri côté navigation. Tout comme les T1, les Pathfinder T2 souffriront de l'altitude par rapport aux Toyota Turbo.

Le deuxième équipage T2 sera composé de « débutants » en course, dont le but sera avant tout de rallier l'arrivée. Frédéric Chavigny et Stéphane Singery sont de vrais baroudeurs déterminés, motivés et volontaires. Des chefs d'entreprise censés et mûres qui devraient se partager le volant. A suivre.

Au niveau matériel, nous aurons donc quatre voitures de course, un camion d'assistance rapide T4, deux camions 6X6 T5, un camion Unimog pour la logistique et deux Patrol d'assistance.

Le départ des voitures aussi tôt pour cause de longue traversée est assez handicapant, tout comme le retour tardif. A l'atelier, il fallait trouver encore assez d'activité pour le personnel durant les mois de décembre et février. J'étais assez inquiet de cette situation, mais finalement, il y aura encore du travail sur d'autres véhicules à préparer pour la saison prochaine... »

Les Equipages 2009...

LAVIEILLE Christian (FRA) – FORTHOMME Jean-Paul (BEL)	Proto Dessoude 05	T1
LOGINOV Pavel (RUS) – SHUBIN Kyrill (RUS)	Proto Dessoude 03	T1
STRUGO Jean-Pierre (FRA) – FERRI Yves (FRA)	Nissan Pathfinder	T2
CHAVIGNY Frédéric (FRA) – SINGERY Stéphane (FRA)	Nissan Pathfinder	T2

• Contacts

André DESSOUDE - Géraldine DESHAYES - Tel : + 33 2.33.75.66.73 - Fax : + 33 2.33.75.66.69

Site internet : www.teamdessoude.com

Lydie ARPIZOU – Attachée de Presse – Mobile : + 33 677 844 730 -e-mail : race.com@wanadoo.fr

Un site internet photo dédié au Team Dessoude est à votre disposition pour télécharger des images en haute définition (photos libres de droits pour la presse uniquement) :

www.desert-runner.net/Tmdss/index.htm



Christian LAVIEILLE (FRA) – Jean-Paul FORTHOMME (BEL)
Proto Dessoude N05

Après deux victoires consécutives sur le Rallye des Pharaons et de beaux podiums, Christian Lavieille participera pour la première fois au Dakar sur le Proto Dessoude 05 (suite à l'annulation de l'édition 2008).

Très motivé, le Varois sait que ce Dakar « Transatlantique » recèlera de nombreux pièges, dans la pure tradition Dakar. Accompagné d'un nouveau navigateur, Jean-Paul Forthomme, Christian ne se met aucune pression superflue :

« Je serai navigué par Jean-Paul pour la première fois. N'allez pas croire que « j'use » mes navigateurs au bout d'une course (rires !), mais Jean-Michel Polato, avec qui j'ai gagné le dernier Pharaons, s'était engagé auprès de Dominique Housieaux et n'était pas disponible. Jean-Paul a de l'expérience, je n'ai aucun doute là-dessus. Bien évidemment, il nous faudra un petit temps d'adaptation, mais je suis confiant. Je suis très heureux de changer de continent et de découvrir de nouveaux horizons. Nous partirons un peu dans l'inconnu et cela me plaît bien. C'est un peu le même sentiment que lorsque j'ai gagné le rallye Transsyberia cet été. Lorsque l'on a aucun repère et peu ou pas de connaissance du terrain, l'approche est différente. Chaque jour est une découverte et de nouveaux paramètres sont à gérer.

Le Proto 05 atteint un niveau de fiabilité satisfaisant et sur trois ans, il n'y eu aucun gros pépin mécanique. Nous avons bien travaillé en Egypte pour améliorer encore les choses et avons fait un grand pas. Les progrès sur la partie suspension sont flagrants. A présent, je suis impatient de voir ce que tout cela donne sur un rallye de type marathon. Encore quelques semaines de patience...et comme le présage André Dessoude, sur le Dakar 2009, il faudra en avoir...de la patience !

L'équipe est super motivée et a fait une très belle voiture, avec un moteur tout neuf ! Côté entraînement physique, je ne me suis pas relâché. Je pratique très régulièrement le footing, le vélo et la moto, notamment sur le Circuit du Castellet en encadrant des journées « clubs » et prodiguant des cours de pilotage. Rendez-vous à Buenos Aires ! »

Pavel LOGINOV (RUS) – Kyrill SHUBIN (RUS)
Pickup 03 – T1

Pilote Russe, Pavel Loginov aborde sa troisième participation au Dakar, en comptant l'année 2008 qui fut avortée pour les raisons que chacun connaît.

En 2007, cet habitué des courses dans les steppes aborde sa première grande aventure africaine au volant d'un Nissan Patrol. Pour une première tentative, le pari est réussi, Pavel rallie le Lac Rose en 65^{ème} position. Une belle performance pour ce pilote attentif et appliqué.

Même s'il ne dispose pas d'une énorme expérience, Pavel fait preuve de calme et d'un certain sens des réalités. Contrairement à bon nombre de ses compatriotes qui se montrent plus que fougueux, il aborde les choses de façon rationnelle. Une sage attitude car un Pickup 03 n'est pas un Patrol.

Ayant récemment acquis son Pickup 03, Pavel l'a confié aux ateliers du « sorcier de Saint-Lô » afin d'en revoir totalement la préparation. Une équipe de mécaniciens russes sera sur le terrain pour se former sur ce modèle, et sera encadrée par le personnel Dessoude, qui assurera un rôle de suivi et de conseil.

Pavel sera navigué par Kyrill Shubin qui participera à son premier Dakar.



Jean-Pierre STRUGO (FRA) – Yves FERRI (FRA)
NISSAN Pathfinder – T2

Jean-Pierre Strugo fait, à sa manière, figure de « légende ». Fidèle à la catégorie Production depuis ses débuts, cet infatigable amoureux du Dakar abordera ici sa 25^{ème} participation à l'épreuve. « Jipé » a traversé les époques de cette course mythique et a connu bien des changements et des évolutions. Cette année, il abordera un tournant supplémentaire en changeant de continent. Et si son apprentissage a été douloureux (ses quatre premières participations se soldèrent par un abandon), l'homme a depuis fait du chemin, et quel chemin... Son palmarès est éloquent : champion du monde en catégorie T2 (qui s'appelait alors T1) en 1996, 2000, 2001 et 2003, il s'est également distingué sur le Dakar en décrochant à trois reprises les lauriers (1996, 2000 et 2003), toujours dans sa catégorie de prédilection.

Gestionnaire hors pair de ses courses, « Jipé » ne panique jamais et sait se montrer patient quand la situation l'impose. Si aujourd'hui de nouveaux pilotes talentueux pointent le bout de leur nez, Jean-Pierre Strugo fait toujours preuve de détermination, car son objectif demeure le même : la gagne !

Il retrouvera son fidèle comparse Yves Ferri qui avait déclaré forfait en 2008 pour raisons professionnelles. Mais comme le Dakar fut annulé, Yves n'a raté aucun épisode de la saga « Jipé ».

Sur un véhicule éprouvé, le Nissan Pathfinder, et au sein d'une équipe très largement titrée sur la catégorie, le duo Strugo-Ferri aura toutes les armes pour se battre au meilleur niveau. Seule ombre au tableau, les conditions de terrain particulières à l'Amérique du Sud, et plus spécialement l'altitude, qui pénalisera les véhicules essence au détriment des diesel...



Frédéric CHAVIGNY (FRA) – Stéphane SINGERY (FRA)
NISSAN Pathfinder – T2

Passionnés de Tout Terrain, Frédéric Chavigny et Stéphane Singery ont, comme des millions de gens, longtemps rêvé du Dakar. Mais pour ces deux chefs d'entreprise, le temps matériel pour réaliser ce souhait a souvent manqué. Aujourd'hui, le projet se concrétise enfin. En prenant le volant d'un Nissan Pathfinder T2, ces deux baroudeurs hors norme s'alignent pour la première fois sur une compétition automobile de haut niveau. Stéphane a côtoyé le Dakar dans une équipe d'assistance à l'époque des « pionniers » en 1985, période au cours de laquelle il participait à des courses d'endurance cross en moto. Pratiquant les sports extrêmes outdoor, il dispose d'une bonne expérience de la pratique du tout-terrain. Ayant habité cinq ans le continent africain et organisé pour ses amis des safaris en totale autonomie, Stéphane a parcouru de nombreux kilomètres de piste. L'aviation est aussi une de ses passions, ce qui en fera un navigateur affûté. Il est prévu que les deux compères partagent le volant, mais pas de plan strict et précis sur le sujet, les choses se feront naturellement...

Frédéric Chavigny n'est pas non plus en reste en matière d'endurance et d'expérience au volant. Résidant dans les pays de l'Est pour raisons professionnelles depuis longtemps, ce sont des dizaines de milliers de kilomètres qu'il parcourt chaque année. Cet ex-marathonien au caractère bien trempé, voire « volcanique » selon son équipier, se montre aussi très déterminé quant à aller au bout de l'aventure. Comme l'un et l'autre connaissent l'Argentine et le Chili, il leur est possible de visualiser la physionomie du rallye.

Sans appréhension particulière sur ce qui les attend, la seule inconnue demeure leur résistance à une spéciale de 500 km sur un rythme élevé...

FICHE TECHNIQUE

PROTO DESSOUDE N05

Super Production (T1)

<i>Moteur</i>	<i>VQ 40 V6 24 soupapes tout aluminium, carter sec et VVT (arbre à cames admission)</i>
<i>Cylindrée</i>	<i>3960 cc</i>
<i>Puissance maxi</i>	<i>210 kW à 5 000 t/mn</i>
<i>Couple maxi</i>	<i>470 Nm à 3 250 t/mn</i>
<i>Alésage/Course</i>	<i>95.5 x 92 mm</i>
<i>Gestion moteur</i>	<i>Système Pectel, avec acquisition des données moteur</i>
<i>Boîte de vitesses</i>	<i>Boîte séquentielle à six rapports SADEV BV SC 90-24/170</i>
<i>Vitesse maxi</i>	<i>189 km/h</i>
<i>Transmission</i>	<i>4 roues motrices permanentes avec différentiel central à glissement limité Différentiels avant et arrière SADEV autobloquants avec verrouillage électrique</i>
<i>Suspension</i>	<i>Double triangulation, Débattement : 250 mm Double combiné ressort/amortisseur Reiger</i>
<i>Freins</i>	<i>Disques AP ventilés de 320mm + Etriers 4 pistons AP</i>
<i>Jantes</i>	<i>Jantes 16 pouces OZ aluminium (13 kg) ou jantes RAYS magnésium (10 kg) Pour pilote non prioritaire</i>
<i>Pneumatiques</i>	<i>BF Goodrich</i>
<i>Réservoir de carburant</i>	<i>Capacité de 500 litres / Consommation : 50/70 litres aux 100km</i>
<i>Poids (à vide)</i>	<i>1 850 kg</i>
<i>Dimensions</i>	<i>Longueur : 4 300 mm Largeur : 2 000 mm Voie Avant : 1 760 mm Voie Arrière : 1 760 mm Empattement : 2 840 mm</i>

FICHE TECHNIQUE

PROTO DESSOUDE 03

Super Production (T1)

<i>Dimensions</i>	<i>Longueur</i> 4900 mm <i>Largeur</i> 1940 mm <i>Empattement</i> 2990 mm <i>Voie Avant</i> 1730 mm <i>Voie arrière</i> 1710 mm
<i>Poids</i>	1 779 kg
<i>Moteur</i>	VQ 35 DE 24 soupapes à carter sec et VVT admission
<i>Cylindrée</i>	3498 cc
<i>Alésage/course</i>	95,5 x 84
<i>Puissance maxi</i>	288 ch à 6000 tr/mn
<i>Couple maxi</i>	39,7 mkg à 4000 tr/mn
<i>Contrôle moteur</i>	Système entièrement programmable Pectel "T6 2000 » avec dashboard AIM
<i>Boîte de vitesses</i>	Boîte séquentielle à six rapports Ricardo
<i>Transmission</i>	4 roues motrices permanentes avec différentiel central à glissement limité Différentiels avant et arrière autobloquants avec verrouillage du diff.avt
<i>Suspension</i>	Avant : Double triangle débattement 250 mm Arrière : Pont rigide débattement 300 mm. Amortisseurs King et ressorts Hélicoïdaux
<i>Freins</i>	Disques 320 mm ventilés + étriers 4 pistons AP
<i>Jantes</i>	Jantes OZ Racing 7/16
<i>Pneumatiques</i>	BF Goodrich
<i>Réservoir</i>	Capacité : 500 litres
<i>Vitesse maxi</i>	194 km/h

FICHE TECHNIQUE

NISSAN PATHFINDER

Production (T2)

Dimensions	Longueur : 4.530 m Largeur : 1.840 m Voie av : 1.525 m Voie ar : 1.528 m Empattement : 2.700 m Poids à vide : 1.850 kgs pesée FIA (réservoir vide + 2 roues de secours + équipements de sécurité)
Moteur	Type : VQ 35DE Cylindrée : 3498 cm ³ Cylindres : 6 cyl en V Alésage/course : 95.5 x 84 Puissance maxi : 240 ch/ 5500tr/mn avec bride 32 mm Couple maxi : 34 mkg/4000tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports boîte synchro + Transfert 0.5
Transmission	4 roues motrices (pont Avant débrayable) Différentiel Autobloquant AR
Freins	Disques ventilés (320mm de diamètre) Etriers à 4 pistons
Suspensions	Avant : Type Mc Pherson 1 combiné ressort/amortisseur Reiger + Barre stabilisatrice. Arrière : Essieu rigide à l'arrière, ressorts hélicoïdaux NISMO, 2 amortisseurs REIGER par roue, 4 tirants longitudinaux + barre Panhard et barre stabilisatrice.
Roues-pneus	Jantes OZ 7/16 BF GOODRICH
Capacité du réservoir	420 litres

HISTORIQUE DU TEAM DESSOUDE SUR LES RALLYES TOUT TERRAIN

- 1982 1^{ère} participation d'André Dessoude au Dakar
- 1984/85 1^{er} Diesel sur le Paris-Dakar.
- 1988 2^{ème} de la catégorie marathon au Paris-Dakar et 2^{ème} et 3^{ème} au Rallye des Pharaons.
- 1989 1^{er} de la catégorie marathon sur le Paris-Dakar, 2^{ème} de la catégorie T2 sur la Baja en Espagne, 1^{er} de la catégorie T2 au Rallye des Pharaons, 1^{er} de la catégorie T1 et 2^{ème} et 4^{ème} de la catégorie T2 à l'Atlas, 1^{er} de la catégorie T2 à la Baja au Portugal.
- 1990 2^{ème} de la catégorie T1 au Rallye de Tunisie, 1^{er} et 2^{ème} de la catégorie T1 et 3^{ème} de la catégorie T2 à l'Atlas, 1^{er} catégorie T2 à l'Australian Safari
- 1991 1^{er} de la catégorie T2 sur le Paris Tripoli Dakar, victoire des catégories T1, T2 et diesel sur le Rallye des Pharaons
- 1992 1^{er} de la catégorie T2 et 2^{ème} de la catégorie marathon sur le Paris-Le Cap, 1^{er} et 2^{ème} de la catégorie T1 et 2^{ème} de la catégorie T2 sur le Paris-Moscou-Pékin, 1^{er} de la catégorie T2 aux Pharaons, 1^{er} de la catégorie T1 et 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} de la catégorie T2 sur l'Atlas, 1^{er}, 2^{ème} et 4^{ème} de la catégorie T3 à l'Australian Safari
- 1993 1^{er} et 2^{ème} de la catégorie T1 sur la Baja au Portugal, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} de la catégorie T2 à la Baja du Portugal, 1^{er} de la catégorie T1 et 2^{ème} de la catégorie T2 à la Baja en Espagne, 1^{er} et 3^{ème} T1 au Rallye de Tunisie et 2^{ème} et 4^{ème} T2 au Rallye de Tunisie, 1^{er} diesel et 3^{ème} T2 aux Pharaons, 1^{er} et 2^{ème} en T1, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} en T2 à l'Atlas, 1^{er} T3 à l'Australian Safari.
Champion du Monde de la Catégorie Marathon.
- 1994 1^{er} et 2^{ème} de la catégorie T1, 1^{er} de la catégorie T2 et 1^{er} diesel au Rallye de Tunisie, 1^{er} de la catégorie T2 à l'Atlas, 1^{er} T2 de la Baja en Espagne, 1^{er} T2 de la Baja en Italie, 1^{er} T2 à l'Australian Safari
- 1995 1^{er} de la catégorie T1, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} de la catégorie T2 au Rallye Grenada-Dakar,
Champion du Monde des Constructeurs en catégorie T1 et T2.
- 1997 1^{ère} victoire d'étape sur le Paris-Dakar et 6^{ème} au général,
- 1998 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème} au général et 1^{er} T3 au Paris-Dakar ; 3^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} au général et 1^{er} T3 au Rallye de Tunisie ; 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} au général au Rallye de l'Atlas ; 1^{ère} victoire absolue au Rallye d'Egypte.
- 1999 7^{ème} et 8^{ème} au Paris-Dakar, 5^{ème} et 6^{ème} au rallye de Tunisie, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} au général et 1^{er} T1, 1^{er} T2 au Master Rallye, 4^{ème} au Rallye de Dubai.
- 2000 8^{ème} au Dakar-Le Caire, 3^{ème} au Rallye de Tunisie, 3^{ème} au Master Rallye et 1^{er} au général au Rallye d'Egypte.
- 2001 Victoire de la catégorie marathon (avec Peterhansel), 7^{ème}, 8^{ème}, 10^{ème}, 12^{ème} au général du Paris Dakar, 2^{ème} au général et 1^{er} T1 Rallye de Tunisie (de Lavergne), 3^{ème} au général et 1^{er} T1 au Rallye du Maroc (De Mevius), 3^{ème} au général du Master Rallye
- 2002 Arras-Madrid-Dakar (de Lavergne) 11^{ème} au général
Rallye de Tunisie (De Lavergne) 2^{ème} au général
- 2003 11^{ème} du Dakar (De Lavergne), 4^{ème} au Rallye du Maroc (Loubet), 7^{ème} à la Baja Aragon en Espagne (Loubet) et victoire au Rallye des Pharaons (Loubet).
- 2004 **Vainqueur de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain cat. T1-Production (Isabelle Patissier)**
Victoires en T1 (I. Patissier) : Rallyes de Tunisie, du Maroc et d'Orient.
Victoire à Oman Désert Express (I. Patissier/B. Irissou) et au Rallye d'Orient (G. de Mevius/J. Dubois), 2^{ème} à l'UAE Désert Challenge (G. de Mevius/J. Dubois) et victoire au Shamrock Rally (J. Mitsuhashi)
- 2005 Neuf Nissan sur le Dakar 2005
Le Team Dessoude a fortement animé la Coupe du Monde des Rallyes tout-terrain dans la catégorie « Production » T2 avec Benoît Rousselot et Serguey Sukhovenko qui terminèrent respectivement 2^{ème} et 3^{ème}. Victoire dans la catégorie au Maroc et Rallye d'Orient.
- 2006 7^{ème} au général sur le Dakar – Carlos Sousa
Vainqueur de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain cat. T2 -Production (Christian Lavieille/ Arnaud Debron). Victoires dans la catégorie : Transiberico, Maroc Egypte.
Victoires scratch Championnat TT Portugal avec Miguel Barbosa.- Proto Dessoude N05
- 2007 **Champion TT Portugal** avec Miguel Barbosa. - Proto Dessoude N05
Baja Italia – 1^{er} général – Nissan Pickup 03
Rallye de Tunisie – 2^{ème} scratch – Proto Dessoude N05 – C.Lavieille – 1^{er} et 2^{ème} T2 (L. Rosso/JP Strugo
Rallye des Pharaons – Vainqueur – Proto Dessoude N05 – Christian Lavieille
Rallye de Tunisie – 3^{ème} scratch – Proto Dessoude N05 – C.Lavieille
- 2008 Rallye des Pharaons – Vainqueur – Proto Dessoude N05 – Christian Lavieille
2^{ème} Championnat TT Portugal avec Miguel Barbosa. - Proto Dessoude N05

PARCOURS DAKAR 2009 – Argentina/Chile

• Vérifications techniques et administratives :

Mercredi 31 décembre 2008

Jeudi 1 janvier 2009

Vendredi 2 janvier

• Etapes :

DATE	DÉPART	ARRIVÉE	LIAISON	SPÉCIALE	LIAISON	TOTAL
03/01/09	Buenos Aires	Sta Rosa de la Pampa	196 km	371 km	166 km	733 km
04/01/09	Sta Rosa de la Pampa	Puerto Madryn	0 km	237 km	600 km	837 km
05/01/09	Puerto Madryn	Jacobacci	70 km	616 km	8 km	694 km
06/01/09	Jacobacci	Neuquen	4 km	459 km	25 km	488 km
07/01/09	Neuquen	San Rafaël	173 km	506 km	84 km	763 km
08/01/09	San Rafaël	Mendoza	76 km	395 km	154 km	625 km
09/01/09	Mendoza	Valparaiso	80 km	419 km	317 km	816 km
10/01/09	Journée de repos					
11/01/09	Valparaiso	La Serena	245 km	294 km	113 km	652 km
12/01/09	La Serena	Copiapo	88 km	449 km	0 km	537 km
13/01/08	Copiapo	Copiapo	20 km	666 km	0 km	686 km
14/01/08	Copiapo	Fiambala	20 km	215 km	445 km	680 km
15/01/08	Fiambala	La Rioja	4 km	253 km	261 km	518 km
16/01/08	La Rioja	Cordoba	161 km	545 km	47 km	753 km
17/01/08	Cordoba	Buenos Aires	224 km	227 km	341 km	792 km
18/01/08	Buenos Aires	Buenos Aires	0 km	0 km	0 km	0 km
		TOTAL	1 361 km	5 652 km	2 561km	9 574km