Ce document reflète les informations disponibles au moment de sa publication. Certaines informations peuvent ne plus être à jour.

# Porsche
# 911 Dakar

Dossier de presse

# Contenu

**Les points forts ..... 4**
Dynamique de conduite en toutes circonstances ..... 4
**Le châssis ..... 7**
Garde au sol surélevée grâce un système de levage de série ..... 7
**La carrosserie et l'aérodynamique ..... 10**
Un angle ventral équivalent à celui d'un SUV ..... 10
**Le design et l'habitacle ..... 13**
Un design exclusif ..... 13
**L'entraînement ..... 16**
Une source de puissance exceptionnelle associée à un son chargé d'émotions ..... 16
**L'équipement et les accessoires ..... 17**
Peut être complété individuellement ..... 17
**Les chronographes ..... 19**
L'histoire du sport automobile au poignet ..... 19
**L'histoire ..... 21**
Comment la transmission intégrale a fait son apparition sur la 911 ..... 21
Le groupe B a ouvert la voie ..... 21
Le nom interne de la 911 Dakar : 953 ..... 22
Première place pour Porsche au classement par équipe ..... 23
Cinq ans après le premier triomphe, la 911 Carrera 4 ..... 24

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Relations publiques, presse, développement durable et politique
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Allemagne

# Consommation de carburant et émissions de $CO_2$

911 Dakar

NEDC : consommation de carburant combinée de 10,5 l/100 km ; émissions de $CO_2$ combinées de 239 g/km

WLTP : consommation de carburant combinée de 11,3 l/100 km ; émissions de $CO_2$ combinées de 256 g/km

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Les valeurs de consommation et d'émissions de $CO_2$ ont été déterminées selon le nouveau procédé de mesure WLTP. Pour le moment, les valeurs NEDC déduites sont encore indiquées. Ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs déterminées jusqu'alors à l'aide du procédé NEDC. Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de $CO_2$ des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions de $CO_2$ et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die $CO_2$-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

Les points forts

# Dynamique de conduite en toutes circonstances

- **Référence à la première victoire au général de Porsche au Paris-Dakar**

À l'occasion du salon automobile de Los Angeles en novembre 2022, Porsche a présenté la nouvelle Porsche 911 Dakar, une voiture de sport qui est aussi à l'aise sur route que dans des conditions tout-terrain. Ce modèle exclusif, limité à 2 500 unités, montre que le concept de la Porsche 911 ne connaît pratiquement aucune limite. La 911 Dakar est un hommage à la première victoire au général de Porsche lors du Paris-Dakar de 1984 ainsi qu'à la naissance de la transmission intégrale sur la Porsche 911.

- **Garde au sol considérablement relevée**

La 911 Dakar se distingue au premier coup d'œil par sa garde au sol, qui est rehaussée en série de 50 millimètres par rapport à la 911 Carrera avec châssis sport. Le système de levage de série permet en outre de relever l'ensemble de la carrosserie de 30 millimètres supplémentaires pour bénéficier d'une garde au sol et d'un angle ventral équivalents à ceux d'un SUV classique. Ce système ne permet pas seulement de franchir des obstacles à faible vitesse, il fait partie intégrante du châssis optimisé. Ainsi, le réglage « Niveau haut » est disponible jusqu'à une vitesse de 170 km/h, pour des sorties en conditions tout-terrain. Lorsque la voiture dépasse cette vitesse, elle reprend automatiquement son niveau de garde au sol normal.

- **Carrosserie tout-terrain**

La 911 Dakar se distingue également par son tout nouveau spoiler arrière fixe léger en PRFC ainsi que par son capot avant en PRFC issu de la 911 GT3 avec ses sorties d'air généreuses. D'autres éléments caractéristiques des modèles tout-terrain font partie de la dotation de série, comme les anneaux de remorquage rouges forgés en aluminium à l'avant et à l'arrière, les passages de roue et les seuils de porte élargis ainsi que les éléments de protection en acier situés à l'avant, à l'arrière et sur les seuils de porte. Les entrées d'air latérales de la proue redessinée sont également protégées des projections de pierres par

des grilles en acier. Le coffre et les sièges baquets intégraux en PRFC, la suppression de la banquette arrière, le vitrage en verre allégé et la batterie ultralégère contribuent à réduire le poids du nouveau modèle, permettant à la Porsche 911 Dakar d'afficher 1 605 kilogrammes sur la balance, soit juste dix kilogrammes de plus qu'une 911 Carrera 4 GTS avec boîte PDK.

- **Pour la première fois disponible avec des pneus tout-terrain de série**

La silhouette de sportive tout-terrain du nouveau modèle est soulignée par les pneumatiques Pirelli Scorpion All Terrain Plus, développés spécifiquement pour ce modèle (taille 245/45 R 19 à l'avant et 295/40 R 20 à l'arrière). Les motifs de la bande de roulement sont conçus pour mordre dans le sol grâce à sa sculpture profonde de neuf millimètres. Les flancs sont renforcés et la structure du pneu comporte une double nappe carcasse. La Porsche 911 Dakar est donc chaussée de pneumatiques qui lui permettent de maîtriser les conditions tout-terrain les plus exigeantes et offrent une résistance élevée aux coupures. Ils offrent la dynamique de conduite d'une authentique sportive, y compris sur l'asphalte. Des pneumatiques de type Pirelli P Zero, spécialement conçus pour la 911 Dakar, sont proposés en option (en version été et hiver).

- **Une motorisation exceptionnelle et une sonorité qui suscite l'émotion**

Le moteur 6 cylindres biturbo 3 litres de cylindrée du nouveau modèle développe 480 ch (353 kW) pour un couple maximal de 570 Nm. Il délivre des performances exceptionnelles et offre la signature sonore riche en émotions du moteur Boxer. La nouvelle sportive abat le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteint 240 km/h, une vitesse de pointe limitée en raison de ses pneumatiques tout-terrain. Une boîte à double embrayage Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports assure la transmission de puissance de la voiture de sport à transmission intégrale.

- **Nouveaux modes de conduite et commande Rallye Launch Control**

La dotation de série comprend également les roues arrière directrices, le support moteur particulièrement sportif issu de la 911 GT3 et le système de stabilisation active des mouvements de roulis PDCC. En plus des modes Normal, Wet et Sport, deux nouveaux modes de conduite, activables à l'aide du sélecteur de mode, permettent d'obtenir des performances optimales sur terrain difficile. Avec une transmission intégrale

particulièrement axée sur l'arrière, le mode Rallye est idéal pour les sols meubles. Le mode Offroad active quant à lui automatiquement le niveau haut et assure un effet de blocage marqué. Il offre une motricité maximale, parfaite pour les terrains accidentés et sablonneux. Disponible dans ces deux nouveaux modes, la nouvelle commande Rallye Launch Control autorise 20 % de patinage des roues.

- **Pack Rallye Design en référence au modèle vainqueur du Paris-Dakar 1984**

L'essence même du Pack Rallye Design proposé en option est la teinte extérieure bicolore Blanc/Bleu Gentiane métallisé. C'est la première fois que Porsche propose une carrosserie bicolore sur un modèle de série. Les bandes rouge et or ont été peintes à la main par la Porsche Exclusive Manufaktur à Zuffenhausen. Les clients peuvent choisir d'apposer sur les flancs de leur voiture le numéro de départ de leur choix entre 0 et 999. En référence au modèle qui a remporté le Paris-Dakar 1984, la 911 Dakar avec Pack Rallye Design affiche non seulement des bandes décoratives rouge et or, mais aussi le monogramme « Roughroads » sur ses portières. Marque déposée, ce terme symbolise le concept de la 911 Dakar et témoigne de sa capacité à rouler dans des conditions tout-terrain. Les jantes peintes en Blanc et le bandeau lumineux arrière, rouge, contrairement aux véhicules de série, complètent l'apparence distinctive de cette nouvelle variante. D'autres éléments ajoutent également de la différenciation à l'habitacle : les baguettes décoratives dans l'habitacle, le support décoratif sur le tableau de bord et la commande intérieure en Blanc céramique, ainsi que des surfaces en cuir et en Race-Tex ou encore des ceintures de sécurité et des éléments en Bleu Requin.

Le châssis

# Garde au sol surélevée grâce un système de levage de série

L'une des innovations les plus marquantes de la Porsche 911 Dakar est la surélévation significative de la garde au sol. D'une hauteur de 161 millimètres, la garde au sol est surélevée d'environ 50 millimètres par rapport à la 911 Carrera avec châssis sport. Lorsque le système de levage de série est activé, l'avant et l'arrière de la voiture peuvent être rehaussés de 30 millimètres supplémentaires, portant la garde au sol maximale de la 911 Dakar à 191 millimètres.

L'élévation de la carrosserie au niveau haut peut être activée manuellement à l'aide d'un bouton. En mode tout-terrain, la carrosserie se relève automatiquement. Les actionneurs des jambes de suspension sont remplis de fluide hydraulique. Le système de levage de la 911 Dakar repose sur le principe bien connu du système de levage de pont de l'essieu avant. Des modifications importantes ont dû être apportées pour que le système réponde aux exigences les plus élevées et permette d'atteindre 170 km/h sur les essieux avant et arrière. Ainsi, un accumulateur de pression a été mis au point pour réguler la pression du système si nécessaire, et le réservoir de compensation a été adapté à l'augmentation de la quantité de remplissage. Le niveau de pression pour le levage de l'essieu avant est passé d'environ 110 bars à 135 bars. Le réglage « Niveau haut » est disponible jusqu'à 170 km/h : si cette vitesse est dépassée, il revient automatiquement au niveau normal.

**Une course plus longue et des raideurs de ressort plus faibles**

L'optimisation du châssis de la 911 Dakar reprend la philosophie de toutes les Porsche 911 : un large éventail de possibilités entre confort de conduite et sportivité, associé à une parfaite fonctionnalité au quotidien. Des modifications spécifiques ont été apportées à la configuration pour répondre au spectre d'utilisation étendu de la 911 Dakar, qui va de la conduite sur route aux sorties tout-terrain. Les jambes de suspension utilisées sur la 911 Dakar ont été allongées et offrent une course de détente et d'amortissement plus longue à l'avant et à l'arrière, ce qui explique pourquoi les raideurs de ressort sont nettement plus faibles. En outre, tous les systèmes de châssis de série (PASM, stabilisation dynamique des mouvements de roulis PDCC et roues arrière directrices) ainsi que le réglage du blocage

transversal et de la transmission intégrale (PTM et PTV Plus) ont été repensés. En plus des modes de conduite habituels Normal, Wet et Sport, le conducteur dispose de deux nouveaux modes exclusifs : Rallye et Offroad.

En mode Rallye, le moteur, la boîte PDK et la pédale d'accélérateur offrent un comportement sportif, semblable à celui du mode Sport+ des autres 911. De plus, la commande de traction permet un patinage plus important sur sols meubles. Conçu pour offrir un grand plaisir de conduite, le mode Rallye est idéal pour sillonner les routes de gravier, les prés humides et les chemins de forêt boueux parsemés d'ornières. En mode Offroad, le moteur, la boîte PDK et la pédale d'accélérateur se comportent comme en mode Rallye, mais la voiture est automatiquement réglée sur le niveau haut, ce qui lui procure 30 millimètres de garde au sol supplémentaires. Par ailleurs, la transmission intégrale transfert un couple élevé à l'essieu avant, ce qui évite toute différence de patinage entre les roues avant et arrière. Quant au dispositif de blocage transversal réglable sur l'essieu arrière, il est fermé pour empêcher toute différence de vitesse entre les roues arrière gauche et droite. Le mode de conduite Offroad garantit ainsi une motricité optimale sur terrain difficile ainsi que des couples de pilotage élevés. Il est idéal pour affronter les dunes et conduire sur des surfaces dures et accidentées.

**Des accélérations spectaculaires avec la commande Rallye Launch Control**

La nouvelle commande Rallye Launch Control est disponible en modes Rallye et Offroad. À l'instar de la fonction Launch Control classique, qui conserve une partie du mode Sport, elle offre au conducteur une accélération maximale dès le démarrage. Comme la commande Rallye Launch Control est utilisée sur des sols meubles tels que le sable et les graviers, elle permet des valeurs de patinage allant jusqu'à 20 %. Le patinage des roues est autorisé dans certaines limites, ce qui offre au conducteur une expérience d'accélération particulièrement intense, spectaculaire et émotionnelle.

Le réglage de la direction a lui aussi été entièrement repensé et adapté aux exigences supplémentaires. La transmission de la direction est convaincante sur tous les terrains, et le réglage de la direction indique clairement le niveau d'adhérence sur l'essieu avant à tout moment. Les pneus tout-terrain Pirelli, développés pour la première fois pour un modèle de

série Porsche, contribuent à l'excellente motricité de la nouvelle 911 Dakar sur terrain difficile : montés de série, leurs dimensions sont de 245/45 R 19 à l'avant et de 295/40 R 20 à l'arrière. Leur grand diamètre, qui offre des flancs plus élevés, permet de rehausser de dix millimètres la garde au sol de la 911 Dakar. Il implique également l'utilisation de jantes de 19 pouces à l'avant et de 20 pouces à l'arrière, soit un pouce de moins que sur la 911 Carrera GTS.

**Des pneus de voiture de sport tout-terrain**

Les pneumatiques spécialement développés pour la 911 Dakar présentent des caractéristiques clairement tout-terrain, tout en offrant d'excellentes qualités sportives et un potentiel de dynamique transversal surprenant sur route. Très robustes, ces pneus tout-terrain sont spécialement conçus avec une profondeur de sculpture de plus de neuf millimètres, des flancs renforcés et une structure comportant une double nappe carcasse, qui les rendent particulièrement résistants aux coupures. En outre, la double carcasse augmente la rigidité des flancs d'environ 40 %, ce qui est très bénéfique lors des sorties tout-terrain. La 911 Dakar est donc chaussée de pneumatiques qui lui permettent de maîtriser les conditions tout-terrain les plus exigeantes, mais aussi d'atteindre des vitesses maximales de 240 km/h. Des pneus de type Pirelli P Zero sont proposés en option (en version été et hiver).

La carrosserie et l'aérodynamique

# Un angle ventral équivalent à celui d'un SUV

L'architecture de base de la 911, qui constituait déjà une bonne base pour une utilisation hors piste, a pu être optimisée grâce à des modifications de la carrosserie. Le porte-à-faux avant a été raccourci de 16 millimètres, ce qui, associé à la garde au sol accrue, augmente l'angle de fuite, qui est passé de 8 à 16,1 degrés à l'avant. L'angle ventral est de 19 degrés, un niveau plus ou moins équivalent à celui d'un Cayenne ou d'un Macan.

Chaque composant qui distingue la 911 Dakar des autres 911 joue un rôle important dans le concept global de la sportive tout-terrain. Le nouveau spoiler arrière fixe en PRFC remplace l'aileron mobile des modèles Carrera, offrant une plus grande robustesse en cas de fortes projections de salissures. Il optimise la circulation de l'air vers les refroidisseurs d'air de suralimentation et augmente la déportance au niveau de l'essieu arrière, ce qui améliore l'équilibre de portance, surtout depuis que la lèvre de spoiler avant caractéristique de la 911 a été supprimée au profit de l'angle de fuite avant. Les élargisseurs d'aile en plastique noir résistant aux chocs tiennent compte de l'élargissement des voies (+28 mm à l'avant et +15 mm à l'arrière). Les bas de caisse élargis et les bords inférieurs des nouveaux boucliers avant et arrière sont dotés d'une protection en acier inoxydable contre les projections de pierres. Les grilles de protection des entrées d'air latérales avant sont elles aussi en acier inoxydable. Des anneaux de remorquage rouges forgés en aluminium sont solidement fixés à l'avant et à l'arrière du véhicule.

- **Galerie ou tente de toit et chronographe Porsche Design disponibles en option**

La Porsche 911 Dakar porte à l'arrière du toit une prise 12 V bien visible, sur laquelle peuvent être branchés les phares à LED intégrés à la galerie de toit disponible en option. Offrant une capacité de charge de 42 kilogrammes, la galerie de toit permet d'emporter sans difficulté les équipements de rallye indispensables : jerricanes d'eau ou d'essence, pelle pliante ou encore plaques à sable. Une tente de toit est également disponible en option pour la 911 Dakar. L'habitacle de la 911 Dakar affiche un style résolument sportif, comme en témoignent les sièges baquets intégraux fournis de série et l'absence de sièges à l'arrière.

L'intérieur de la 911 Dakar se distingue par son habillage Race-Tex de série avec coutures décoratives Vert Ombre, une teinte également disponible en métallisé pour la carrosserie, en exclusivité pour le nouveau modèle. Le Pack Rallye Sport proposé en option sur la plupart des marchés comprend un arceau de sécurité, des ceintures six points et un extincteur. Les clients de la 911 Dakar peuvent en outre s'offrir le chronographe Porsche Design 1 – 911 Dakar ou le chronographe 1 – 911 Dakar Rallye Design Edition assorti à leur voiture, dont le boîtier est le premier à être conçu en carbure de titane léger, un matériau particulièrement résistant aux rayures.

**Un radiateur doté d'une protection contre les projections de pierres**

La 911 Dakar est équipée d'un système de refroidissement adapté, qui prend en compte les besoins en refroidissement d'une utilisation tout-terrain. Ainsi, des ventilateurs plus puissants sont utilisés dans les modules de refroidissement latéraux. Les grilles, spécialement développées pour la 911 Dakar, offrent un excellent compromis entre débit d'air et protection contre les projections de pierres.

Le rehaussement de la carrosserie, le généreux équipement de série avec fonction de levage et les systèmes de châssis de haute qualité (PDCC et roues arrière directrices) augmentent le poids de la voiture par rapport aux modèles Carrera 4, ce que les ingénieurs ont largement compensé grâce à des mesures d'allègement de la structure. La 911 Dakar n'a pas besoin de banquette arrière, et les sièges baquets intégraux de série en PRFC sont particulièrement légers. L'utilisation d'un capot avant et d'un spoiler arrière en PRFC, d'une batterie légère et d'un vitrage en verre allégé contribue également à réduire le poids du nouveau modèle. En outre, les volets d'air de refroidissement mobiles ont été supprimés pour adapter le véhicule à son usage tout-terrain. Le poids total à vide de la Porsche 911 Dakar est de 1 605 kilogrammes, soit seulement dix kilogrammes de plus qu'une 911 Carrera 4 GTS avec boîte PDK, et ce malgré une augmentation significative de l'équipement.

**Phares à LED sur la galerie de toit**

C'est la première fois que le toit de la 911 Dakar est équipé d'une prise : il s'agit du raccordement électrique 12 V qui alimente les phares de la galerie de toit. Ce porte-bagages spécial est proposé en option, tandis que la prise de toit et le système de fixation intégré au

toit sont inclus de série sur la 911 Dakar. L'utilisation des phares sur la galerie de toit, qui peuvent être activés en appuyant sur un bouton situé dans la console de pavillon, est uniquement autorisée hors de la voie publique.

Le design et l'habitacle

# Un design exclusif

La 911 Dakar, qui présente pour la première fois la teinte Vert Ombre métallisé, peut également être commandée dans trois teintes de série classiques : Argent GT métallisé, Noir et Blanc. Les couleurs spéciales Gris Glacé métallisé et Bleu Requin sont elles aussi disponibles. Les jantes de 19 et 20 pouces sont peintes en Noir (finition satinée) de série et peuvent être commandées en option en Gris Vésuve (finition satinée) ou en Blanc.

À l'intérieur, les sièges baquets intégraux de série et l'absence de banquette arrière sautent immédiatement aux yeux. La couleur contrastante Vert Ombre est reprise dans l'habitacle, notamment sur les coutures, comme marquage « à midi » sur le volant sport GT en Race-Tex, sur les baguettes décoratives du tableau de bord ou comme base visible des bandes centrales perforées en Race-Tex des sièges. Une plaque portant le numéro d'édition limitée du véhicule, produit en 2 500 exemplaires, est apposée sur le tableau de bord. Le levier de vitesse de la boîte à double embrayage Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports est en aluminium, tandis que les baguettes de seuil de porte sont en aluminium brossé noir et portent l'inscription « 911 Dakar ». De petits projecteurs LED sont montés en option dans les portières, projetant l'inscription « 911 Dakar » sur le sol lorsque les portes sont ouvertes.

**Le Pack Rallye Design en hommage au modèle vainqueur du Paris-Dakar 1984**
Le Pack Rallye Design disponible en option comporte une référence visuelle directe à l'équipe Porsche victorieuse du Paris-Dakar 1984. Les voitures étaient peintes en Bleu et Blanc et affichaient des bandes Rouge et Or. Le nouveau Pack Rallye Design est peint dans une teinte bicolore Blanc/Bleu Gentiane métallisé et affiche le monogramme « Roughroads ». un mot qui évoque des temps révolus tout en reflétant le concept de la 911 Dakar : une voiture conçue pour les « rough roads », les routes accidentées. Porsche a fait de cette désignation une marque déposée.

Sur la 911 Dakar avec Pack Rallye Design, Porsche associe pour la première fois une teinte bicolore et un habillage adhésif sur un modèle produit de série. à l'aide de nouvelles technologies de peinture et de nouveaux flux de travail. Les procédés manuels de masquage et de peinture ont également été intégrés au processus de peinture en série des

véhicules. L'application du grand film adhésif est réalisée à la main dans la Porsche Exclusive Manufaktur.

Dans le Pack Rallye Design, le spoiler arrière et les jantes Dakar sont peints en blanc. Dans l'habitacle, la couleur contrastante Vert Ombre est remplacée par le Bleu Requin. Les ceintures de sécurité sont également en Bleu Requin, tout comme la broderie « 911 » sur les appuie-tête. Le Race-Tex est très présent dans le Pack Rallye Design, où il a été utilisé sur le ciel de toit, le tableau de bord, les pare-soleil et les tapis de sol. Les baguettes décoratives dans l'habitacle, le support décoratif sur le tableau de bord et la commande intérieure de porte restent de couleur Blanc céramique. De petits projecteurs LED sont logés dans les portes, formant le logo « Roughroads » et le profil des pneus tout-terrain sur le sol lorsque les portes sont ouvertes. Le pack Rallye Design est disponible à la commande à un prix de 26 061 euros TVA comprise. En option, le « Pack additionnel Rallye Design » peut être commandé pour l'intérieur du véhicule. Il comprend des éléments de détail supplémentaires en Race-Tex, notamment des coutures décoratives en Bleu Requin, de l'intérieur des revêtements de marchepied au couvercle de la boîte à fusibles et au porte-documents du véhicule, jusqu'au logement de la buse d'aération centrale avec lamelles en cuir. Un autre point fort est la console du rétroviseur intérieur, revêtue de Race-Tex noir, avec des coutures décoratives dans la même teinte. Le Pack additionnel est disponible à la commande au prix de 2 957,15 euros TVA comprise.

**Trois habillages décoratifs dans le style du rallye des années 1970**

L'histoire de la Porsche 911 dans le monde du rallye commence avant même sa première victoire au Paris-Dakar en 1984 : les participations de ce modèle au Rallye Safari dans les années 1970 sont restées dans les annales. Si le Pack Rallye Design disponible en option s'inspire visuellement du modèle vainqueur de 1984, Porsche propose également trois habillages exclusifs qui rappellent les participations de la 911 Dakar au Rallye Safari en 1971, 1974 et 1978.

Ce rallye, qui traversait les savanes, les semi-déserts et les hauts plateaux du Kenya sur plus de 5 000 kilomètres, est considéré comme l'un des rallyes les plus difficiles de l'histoire. En 1971, Porsche a relevé ce défi pour la première fois avec une équipe d'usine officielle. Les 911 S modifiées étaient reconnaissables au film extérieur de couleur noir apposé sur le

capot, les ailes avant et les portes. L'habillage décoratif « Rallye 1971 » disponible en option reprend ce design avec le numéro de départ 19, qui appartient à la 911 Dakar ayant obtenu l'une des meilleures places lors de ce rallye : en 1971, les pilotes polonais Sobieslaw Zasada et Marian Bien ont terminé en cinquième position. L'habillage décoratif est disponible au prix de 4 165 euros.

Le Rallye Safari avait des étapes incroyablement longues : en 1974, la course était divisée en trois portions de 1 450 à 2 019 kilomètres, que les équipes devaient parcourir en seulement cinq jours. Sur 99 voitures au départ, seules 16 ont franchi la ligne d'arrivée. Le champion de rallye suédois Björn Waldegård, qui avait déjà remporté deux fois le Rallye Monte-Carlo avec Porsche, a longtemps été en tête de course à bord d'une 911 Carrera 2.7 RS. Accompagné d'Hans Thorszelius, il a commencé la troisième étape avec une avance de 36 minutes. Après avoir perdu 72 minutes en raison d'un dommage sur le bras de suspension, le Suédois a terminé deuxième. L'habillage du sponsor principal se caractérisait par des bandes décoratives bleues, qui bordaient la ligne de force de la voiture peinte en Blanc. Ce thème est repris sur l'habillage décoratif actuel, mais avec des bandes plus étroites et complété par l'inscription Porsche sur les bords inférieurs de la porte. L'habillage « Rallye 1974 » est disponible au prix de 4 165 euros.

Mais Björn Waldegård n'avait pas dit son dernier mot. Le Suédois a repris le départ du Rallye Safari au volant d'une des trois 911 SC Groupe 4 fabriquées spécialement pour cette occasion, montrant rapidement à ses concurrents qu'il était venu pour gagner. Mais le rallye africain s'est encore une fois révélé traître : bras de suspension, amortisseurs, arbre de transmission – la Porsche 911 a subi trop de dommages, et Björn Waldegård n'avait pas toujours quelqu'un à proximité pour l'aider. Le Suédois a dû se contenter de la quatrième place, tandis que le duo Porsche sud-africain Vic Preston Jr./John Lyall arrivait en deuxième position. La décoration du sponsor, composée de surfaces ondulées de couleur orange, bleu foncé et bleu clair, est connue dans le monde entier grâce aux activités des écuries Martini Racing, qui existent depuis 1958. Là encore, les designers Porsche ont soigneusement réinterprété l'habillage historique. Le numéro de départ 14 apposé sur les portes est celui de Vic Preston Jr, qui a franchi la ligne d'arrivée en deuxième position. L'habillage décoratif « Rallye 1978 » est disponible au prix de 5 950 euros.

L'entraînement

# Une source de puissance exceptionnelle associée à un son chargé d'émotions

La nouvelle Porsche 911 Dakar est dotée d'une motorisation exceptionnelle extrêmement dynamique : un moteur Boxer six cylindres de 3,0 litres avec suralimentation biturbo qui développe 480 ch (353 kW). Le groupe moteur délivre un couple maximal de 570 Nm à 2 300 tr/min et maintient ce niveau de puissance jusqu'à 5 000 tr/min. Les ingénieurs ont créé une expérience sonore riche en émotions pour la 911 Dakar, notamment grâce au système d'échappement Sport de série.

Le moteur Boxer six cylindres est couplé à une boîte à double embrayage Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports de série, qui répartit la puissance entre les quatre roues. La nouvelle sportive abat le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteint 240 km/h, une vitesse de pointe limitée en raison de ses pneumatiques tout-terrain.

L'admission d'air et le refroidissement ont été modifiés pour permettre une utilisation tout-terrain. L'exposition élevée aux poussières, en particulier lors des dérapages, a motivé l'utilisation des moteurs de ventilation puissants et des filtres à air renforcés de la 911 Turbo. Quant aux caissons de filtre à air, ils ont été dotés d'une grille de support. Le moteur est également équipé de ventilateurs de 650 watts qui assurent la puissance de refroidissement nécessaire, même lorsque le véhicule se déplace sur des terrains difficiles à faible vitesse et par temps chaud. C'est pour la même raison que le moteur est équipé du puissant générateur de la 911 Turbo.

Les supports moteurs repris de la 911 GT3 augmentent de 100 % la rigidité du raccordement du groupe moteur, ce qui optimise le comportement routier, en particulier lors de manœuvres dynamiques, et réduit le risque de transpercement et de basculement du moteur sur terrain accidenté.

# Peut être complété individuellement

En plus des nombreux équipements de série au service des performances, de la dynamique de conduite et des capacité tout-terrain, la Porsche 911 Dakar propose également des solutions de qualité pour le confort et la sécurité. Les phares matriciels à LED teintés avec PDLS Plus sont de série, tout comme le système d'ouverture de porte de garage HomeLink®, le Pack Sport Chrono, le volant sport GT, l'assistance en matière d'avertissement et de freinage, l'accès confort et l'assistance parking avant et arrière avec caméra de recul et fonction SurroundView. Un système d'infodivertissement assure connectivité et divertissement au plus haut niveau : le son de tous les médias dans la voiture est amélioré par le Bose® Surround Sound System fourni de série.

Le Pack Rallye Sport en option, qui peut être commandé sur la plupart des marchés, offre une protection renforcée sur les pistes tout-terrain et de rallye. Il se compose d'un arceau de sécurité en acier peint en Noir recouvert de poudre, qui est monté derrière les sièges avant et vissé à la carrosserie. Le Pack Rallye Sport comprend également deux ceintures six points et un extincteur.

**Galerie ou tente de toit**

Par ailleurs, Porsche Tequipment propose des équipements spéciaux pour la 911 Dakar, notamment une galerie de toit, qui permet de ranger les accessoires appropriés : jerricanes d'eau et d'essence, plaques à sable ou pelle pliante. Porsche Lifestyle propose des bagages adaptés particulièrement robustes. La galerie pèse 28 kilogrammes et offre une capacité de charge de 42 kilogrammes. Son éclairage LED est alimenté par accouplement magnétique via la prise de toit de série de la 911 Dakar. Les LED peuvent être allumées et éteintes à l'aide d'un bouton situé dans la console de pavillon. L'utilisation de cet éclairage supplémentaire n'est pas autorisée sur route.

Une tente pliable pour deux personnes peut remplacer la galerie comme système de transport de toit. En plus de la tente, le coffre à coque dure au design Porsche comprend une échelle, un matelas, une protection antivol et une protection contre les intempéries. La

tente est simple et rapide à monter. D'un poids de 58 kilogrammes, elle est conçue pour supporter une charge maximale de 140 kilogrammes.

Les chronographes

# L'histoire du sport automobile au poignet

Les chronographes 1 - 911 Dakar et 1 - 911 Dakar Rallye Design Edition, fabriqués à la main dans la manufacture horlogère de Porsche à Soleure, expriment les points forts du véhicule dont ils sont dérivés et peuvent se targuer d'une nouveauté mondiale : un boîtier en carbure de titane particulièrement résistant aux rayures développé par Porsche Design. Les chronographes sont exclusivement réservés aux propriétaires de la Porsche 911 Dakar et sont donc limités à un total de 2 500 exemplaires. Le numéro d'édition limitée correspond à celui du véhicule et est gravé sur le dessous du boîtier.

Au terme de cinq années de travail de développement intensif, il a été possible de modeler un boîtier en carbure de titane, un matériau extrêmement robuste et résistant aux rayures. Cette innovation s'inscrit dans l'esprit de Ferdinand Alexander Porsche, qui affirmait « aimer améliorer les choses » : Porsche Design ne s'est pas contentée de revêtir le boîtier de carbure de titane, elle l'a entièrement moulé avec ce matériau révolutionnaire. Pour ce faire, les granulés sont d'abord pressés sous plusieurs tonnes avant d'être « cuits » à plus de 2 000 degrés Celsius. La matière brute obtenue est ensuite fraisée et finement polie pour obtenir sa forme finale. Le carbure de titane n'est soumis à aucune altération visible liée au vieillissement et est encore plus léger que le titane. Ce matériau céramique est reconnaissable par son aspect poudré noir et son élégante structure cristalline. L'abréviation « TiC », pour carbure de titane, est inscrite dans un rouge éclatant sur le cadran des nouveaux chronographes.

**De légères différences de design**

Comme pour les modèles 911 Dakar avec et sans Pack Rallye Design, on note également de subtiles différences au niveau du design des chronographes. Par exemple, le cadran du chronographe 911 Dakar Rallye Design présente un graphisme « Roughroads » inspiré du design du véhicule. En outre, le dos en Race-Tex du bracelet en cuir issu du véhicule est de couleur Bleu Requin et non Vert Ombre.

Les deux versions du chronographe 911 Dakar font revivre le mythe du plus célèbre rallye de l'histoire et affichent des éléments de design inimitables de la nouvelle

Porsche 911 Dakar. Les propriétaires de ce véhicule extraordinaire peuvent ainsi porter un morceau de l'histoire du sport automobile au poignet.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Relations publiques, presse, développement durable et politique
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Allemagne

L'histoire

# Comment la transmission intégrale a fait son apparition sur la 911

Avec plus de 30 000 victoires individuelles, Porsche est l'une des marques automobiles qui a remporté le plus de succès dans le sport automobile. Les véhicules de rallye ont eux aussi largement contribué à ce bilan. En janvier 1965, à peine quatre mois après son lancement, la Porsche 911 a terminé cinquième au Rallye Monte-Carlo. Trois ans plus tard, elle remportait sa première victoire à Monaco aux mains de Vic Elford : l'Anglais pilotait une 911 SC 2.0. En 1969 et 1970, le Suédois Björn Waldegård a répété cette prouesse. Ces trois années, une autre 911 était arrivée en deuxième position au Rallye Monte-Carlo.

Le Championnat du monde des rallyes tel qu'on le connaît aujourd'hui existe depuis 1973, et le titre de champion pilote a été créé six ans plus tard. Porsche n'a jamais participé à l'ensemble du Championnat du monde, mais elle a participé à des courses individuelles. Dans les années 1970, la marque automobile a également utilisé la 911 à plusieurs reprises lors du Rallye Safari, une traversée du Kenya de plus de 5 000 kilomètres, qui ne comptait pas pour le Championnat du monde des rallyes. En 1971, une Porsche 911 est arrivée cinquième, puis l'on a retrouvé ce modèle en deuxième position en 1974 et 1978.

**Le groupe B a ouvert la voie**

En 1981, Walter Röhrl, champion du monde en titre, a rejoint Porsche pour une saison, mais il a conduit la 924 Carrera GTS lors du championnat allemand. Dans le cadre du Championnat du monde, il a seulement utilisé la 911 SC pour participer au Rallye San Remo.

Pendant ce temps, Porsche a uni ses forces pour répondre à un nouveau concept : en 1982, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) a introduit les véhicules de Groupe B, des voitures Gran Turismo extrêmement puissantes, qui pourraient également être utilisées dans le Championnat du monde des rallyes. En 1983, le premier prototype de la future supercar 959 était sur le stand du Salon international de l'automobile de Francfort. Il portait un nom évocateur : « Groupe B ». La 959 allait devenir la première Porsche produite en série avec transmission intégrale, mais le développement de ce nouveau concept de

motorisation avait commencé au début des années 1980 avec la 911. Lors du Salon de 1981, Porsche avait déjà présenté un prototype qui résumait les points forts suivants : cabriolet, turbo et transmission intégrale. Son nom : Porsche 911 Turbo 3.3 4x4 Cabriolet.

Ce prototype a ensuite été testé en profondeur, notamment par Walter Röhrl. Et quand Jacky Ickx, quatre fois vainqueur du Mans avec Porsche, a vu ce précurseur technologique à Weissach, il a voulu participer au Paris-Dakar avec une 911 Rallye équipée d'une transmission intégrale. Ce rallye extrême de 11 000 kilomètres, qui se disputait en dehors du Championnat du monde, avait gagné en popularité d'année en année depuis 1979, et Jacky Ickx l'avait déjà remporté avec une Mercedes 280 GE en 1983.

**Le nom interne de la 911 Dakar : 953**

Pour Porsche, l'idée de Jacky Ickx était l'occasion de réussir un acte pionnier. Après avoir reçu l'accord d'Helmuth Bott, ancien directeur du développement, Jacky Ickx a persuadé la marque de cigarettes Rothmans de sponsoriser Porsche sur le Paris-Dakar. Trois 911 Carrera 3.2 ont été équipées d'une transmission intégrale et de nombreux renforts caractéristiques du rallye sous le nom officiel de Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar. En interne, la voiture a simplement été appelée 953.

En plus de Jacky Ickx et de son copilote Claude Brasseur, le Français René Metge et son copilote Dominique Lemoine, vainqueurs du Dakar 1981 sur Range Rover, ainsi que le chef de projet Porsche Roland Kussmaul accompagné d'Erich Lerner, ont pris le départ du rallye. Jacky Ickx et René Metge devaient courir pour tenter d'obtenir la victoire, tandis que le duo Kussmaul/Lerner s'engagerait à bord d'une voiture d'assistance rapide. Une équipe de mécaniciens a également participé dans la catégorie camions pour pouvoir venir en aide aux trois 911.

Au début, les concurrents bien établis avec leurs voitures tout-terrain n'ont pas pris au sérieux la participation de Porsche, mais ils se sont vite rendu compte de leur erreur. Bien que la 911 Carrera 4x4 de Jacky Ickx ait été endommagée par des jets de pierres dès la première journée dans le désert et ait nécessité plusieurs heures de réparation, René Metge a fait honneur à sa réputation de roi du désert et a survolé le sable et les graviers à 150 km/h. La 911 pesait plusieurs centaines de kilos de moins que les grands véhicules tout-terrain,

et son moteur Boxer développait 225 ch (165 kW), deux éléments qui ont immédiatement avantagé Porsche. Comme pour tous les rallyes, le grand avantage procuré par la motricité du moteur arrière s'est également ressenti lors du Paris-Dakar. Les équipes pouvaient aussi utiliser un levier spécial sur la console centrale pour traverser les grandes dunes de sable doux, établissant ainsi une liaison rigide entre les essieux arrière, ce qui provoquait une conduite brusque mais à la motricité maximale.

**Première place pour Porsche au classement par équipe**

En fin de compte, Metge a remporté la victoire au général. Jacky Ickx est remonté de la 139e place à la sixième, tandis que Roland Kussmaul a obtenu une honorable 26e position, ce qui a permis à Porsche d'obtenir la première place au classement par équipe.

Après ce succès écrasant, la marque automobile a de nouveau participé au Paris-Dakar un an plus tard, cette fois avec les premières 959. Selon le règlement du groupe B, le fabricant devait vendre au moins 200 exemplaires d'homologation, une condition que Porsche avait remplie peu après le Salon de l'automobile de 1983, où elle avait reçu suffisamment de commandes fermes. Porsche a donc participé pour la première fois à un rallye avec le précurseur d'un véhicule du groupe B. Malheureusement, les moteurs biturbo d'une puissance de 400 ch n'étaient pas terminés. En 1985, ce ne sont pas trois 911 avec des composants de la 959 qui ont pris le départ comme l'année précédente, mais trois 959 avec des moteurs de la 911. En raison des aléas propres au Paris-Dakar, aucune d'entre elles n'a franchi la ligne d'arrivée, mais Porsche a retenté sa chance un an plus tard et a remporté le rallye. Une fois de plus, c'est le duo René Metge/Dominique Lemoine qui a assuré la victoire à Porsche. Jacky Ickx et Claude Brasseur sont arrivés en deuxième position, tandis que Roland Kussmaul et son copilote ont terminé à la sixième place.

Après ce nouveau triomphe, Porsche n'a plus participé au Paris-Dakar. La 959 n'a plus été présentée au Championnat du monde des rallyes, car la FIA a banni le Groupe B de cette compétition à la fin de l'année 1986. Ces voitures améliorées s'étant avérées trop dangereuses, elles n'ont plus été autorisées à participer qu'au Championnat d'Europe de rallye-cross, qui n'intéressait pas Porsche.

**Cinq ans après le premier triomphe, la 911 Carrera 4**

Héritière de l'opération Paris-Dakar, la 959 était le modèle de série Porsche le plus puissant de l'époque : avec ses 450 ch (336 kW), elle surpassait largement la 911 Turbo et la 928 huit cylindres à la fin des années 1980. Plus important encore : bien qu'elle n'ait été construite qu'en 292 exemplaires, il s'agissait de la première Porsche de série avec transmission intégrale. La 911 de la série G, sur laquelle s'est basée la 911 Carrera 4x4 pour le Paris-Dakar, est restée sur le marché jusqu'en 1988 et n'a plus été équipée de la transmission intégrale. C'est alors que la troisième génération de la 911 (964) a été lancée : la Porsche 911 Carrera 4 a été commercialisée pour la première fois en 1988, mais dans l'année-modèle 1989.