

Comment la transmission intégrale a fait son apparition sur la 911

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

10/01/2023 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.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Carrera 4 GTS (Modèle précédent)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_230142_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229323_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_238918_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229091_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/911-Dakar/The-history.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/47bed65a-e7e8-4da7-8c7e-923eaf62a187.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart