



Mercedes-Benz Classic

Information presse

13 janvier 2023

Janvier 1983 : la Mercedes-Benz 280 GE remporte le Rallye Paris-Dakar

- Grand succès pour Jacky Ickx et Claude Brasseur à l'issue de leur aventure à travers le désert.
- Le moteur et l'aérodynamique ont été optimisés pour une utilisation de 12 000 kilomètres en 20 jours.
- Mercedes-Benz remporte également le classement des camions.

Stuttgart. Il y a 40 ans, Mercedes-Benz triomphe dans le rallye le plus difficile au monde : le pilote de course Jacky Ickx et son copilote, l'acteur Claude Brasseur, remportent le Rallye Paris-Dakar en 1983 avec la Mercedes-Benz 280 GE. Le projet est géré par Mercedes-Benz France. Des ingénieurs allemands de l'entreprise ont apporté leur concours au développement du moteur et de l'aérodynamique du véhicule tout-terrain.

Le rallye Paris-Dakar connaît alors un grand retentissement mondial. Il s'agit de la cinquième édition. Pour la première fois en 1978, quelques centaines d'aventuriers partent de la métropole française pour rejoindre la capitale du Sénégal. Le départ est donné tôt le matin du 1er janvier sur la place de La Concorde à Paris. Après une vingtaine d'étapes quotidiennes extrêmement exigeantes à travers des déserts comme le Ténéré au sud du Sahara et au nord du Niger, le peloton de participants, fortement amoindri, atteint la mégapole de Dakar sur la côte atlantique. Les participants des catégories automobiles, camions et motos parcourent **entre** 10.000 et 12.000 kilomètres jusqu'à l'arrivée.

Le « Paris-Dakar » est considéré comme l'un des rallyes les plus difficiles au monde. Depuis ses débuts, il attire des constructeurs automobiles de renom sur les pistes du désert africain pour une compétition hors du commun. L'ancien coureur auto et moto Thierry Sabine a fondé et organise cette aventure spectaculaire. En janvier 1986, il meurt dans un accident d'hélicoptère. L'événement se perpétue aujourd'hui, il s'appelle désormais « Rallye Dakar » et se déroule actuellement dans les régions désertiques d'Arabie Saoudite. Avant cela, elle s'était tenu en Amérique du Sud de 2009 à 2019.

Le moteur de la Mercedes-Benz 280 GE « Paris-Dakar »

Mercedes-Benz France dirige la préparation de la Mercedes-Benz 280 GE de la série 460 qui a remporté la victoire. Le responsable du service après-vente Gunter Latour entretient de bons rapports avec Mercedes-Benz à Untertürkheim. C'est là que Georg Berkmann est chargé du projet. Ingénieur diplômé, il est principalement responsable des processus de combustion des moteurs de voitures dans les véhicules industriels. Pour l'exigeante utilisation en rallye de la 280 GE, il revoit le moteur six cylindres à double arbre à cames M 110. Grâce à ce moteur sportif, une Mercedes-Benz 280 E de la

série 123 remporte dès 1977 ce qui est probablement le plus long rallye de l'histoire du sport automobile : Andrew Cowan, Colin Malkin et Mike Broad ont pris la première place du rallye-marathon Londres-Sydney après plus de six semaines et environ 30.000 kilomètres parcourus.

Georg Berkmann choisit de se baser sur la variante de série de la M 110 de **136 kW** (185 ch). Pour le Rallye Paris-Dakar des années 1982 et 1983, il veut en tirer encore plus de puissance. A titre de comparaison : le M 110 de la Mercedes-Benz 280 GE, présentée en 1979, développe **115 kW** (156 ch). L'ingénieur a recours à des arbres à cames initialement prévus pour augmenter la puissance de la 280 SL (R 107). Ainsi, le « moteur Paris-Dakar » atteint environ **145 kW** (197 ch). Parmi les solutions inhabituelles, on trouve la pompe hydraulique du break T de la série 123 pour la régulation du niveau : dans le modèle G Motorsport, celle-ci sert à refroidir la boîte de vitesses mécanique.

Les problèmes rencontrés lors de l'utilisation dans les déserts du continent africain sont avant tout les températures extrêmes, la poussière et la mauvaise qualité de l'essence. Tout d'abord, Berkmann déplace l'aspiration d'air du moteur dans l'habitacle. Les températures y sont généralement plus basses et la proportion de poussière dans l'air est moindre. Contre la mauvaise qualité de l'essence, il choisit un moyen simple mais efficace. Quatre décennies plus tard, il raconte « Sur le distributeur d'allumage, j'ai mis des repères jaunes et rouges. Les pilotes pouvaient ainsi régler rapidement le point d'allumage si le moteur émettait un son alarmant en raison d'une mauvaise qualité de carburant » Pour que cela soit rapide et qu'il ne soit pas nécessaire de chercher l'outil adéquat, l'ingénieur ingénieux fixait une clé Allen de quatre millimètres sur une chaîne près du distributeur d'allumage. Jacky Ickx est également minutieux. Lors de sa préparation, il étiquette chaque relais afin de pouvoir détecter rapidement les défauts.

Optimisation de l'aérodynamisme

Avec son moteur plus puissant, la 280 GE atteint une vitesse maximale de 175 km/h. C'est 25 km/h plus rapide que la version de série. Berkmann est toutefois certain, après l'expérience de l'année dernière, que ce rythme ne suffira pas pour empocher la victoire visée en 1983 : en 1982, les Mercedes-Benz 280 GE franchissent la ligne d'arrivée du Rallye Paris-Dakar en troisième position (Jean-Pierre Jaussaud / Michel Brière) et en cinquième position (Jacky Ickx / Claude Brasseur). Une augmentation radicale de la puissance du moteur n'est toutefois pas envisageable pour des raisons de fiabilité. Berkmann se tourne alors vers son collègue ingénieur Rüdiger Faul, qui a développé l'aérodynamisme de plusieurs voitures de course et de la C 111-IV. Cette voiture de record atteint plus de 400 km/h lors de courses de record du monde à Nardò en 1979.

Pour optimiser l'aérodynamisme de la 280 GE, Faul adopte une approche pragmatique. « Je me suis procuré des tuyaux d'évacuation en plastique de 70 millimètres de diamètre auprès du service de construction de l'usine de Sindelfingen », confie-t-il rétrospectivement. Il fixe des segments de tube tout autour du pare-brise et optimise ainsi considérablement le flux d'air dans cette zone. A l'arrière, Faul choisit des extensions marquées du toit et des parois latérales arrière. Au sein de l'entreprise, cette modification marquante de la ligne de carrosserie reçoit le nom d'« abibus ». Ces mesures optimisent drastiquement la résistance à l'air. Les mesures effectuées dans la soufflerie d'Untertürkheim montrent que le C_x passe de 0,52 à l'origine à 0,41, ce qui représente une réduction de 20,5 %. Georg Berkmann résume : « Grâce aux modifications aérodynamiques, la vitesse de pointe a augmenté d'un peu plus de 20 km/h pour atteindre près de 200 km/h, tout en consommant cinq litres de moins aux 100 kilomètres. »

Jacky Ickx et Claude Brasseur

Né le 1er janvier 1945 à Bruxelles, Jacky Ickx fait partie des meilleurs pilotes de course de la fin des années 1960 à la fin des années 1980. Entre 1966 et 1979, il décroche huit Grands Prix de Formule 1 et devient vice-champion du monde en 1970. Il remporte six fois les 24 Heures du Mans entre 1969 et 1982. Concernant le Rallye Paris-Dakar, outre sa victoire en 1983, le Belge se classe cinquième l'année précédente avec la Mercedes-Benz 280 GE et deuxième en 1986. « En 1982, nous avons découvert la 280 GE. On peut l'utiliser à l'extrême et faire confiance à sa technique sans restriction - c'est ~~un~~ capital pour le Rallye Paris-Dakar », explique Ickx dans une interview peu après sa victoire en 1983. A cela s'ajoute le fait qu'il s'est très bien entendu avec son copilote Claude Brasseur. « Nous ne sommes pas partis simplement en tant que collègues, mais en tant que complices. C'était essentiel » Le comédien, décédé en 2020, compte à l'époque parmi les acteurs français les plus connus du cinéma et de la télévision.

Le Rallye Paris-Dakar de 1983

Dès 1982, l'engagement de Mercedes-Benz France dans le Rallye Paris-Dakar porte ses fruits avec des places de troisième et cinquième. Parmi les dix premiers véhicules à l'arrivée, on trouve deux autres 280 GE et un prototype Mercedes-Benz. En 1983, 193 voitures, buggys et camions ainsi que 111 motos parcourent les 12.000 kilomètres qui séparent la France du Sénégal en passant par l'Algérie, le Niger, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali et la Mauritanie. La principale aide à la navigation est la boussole. Les compétiteurs les plus célèbres du peloton, Jacky Ickx et Claude Brasseur, prennent très tôt la tête avec la 280 GE. Avant l'arrivée de l'étape à Agadez (Niger), Ickx constate une forte perte de puissance sur son moteur. Il reçoit le moteur d'un coéquipier. L'échange d'organes complets avec un autre véhicule en compétition est autorisé. Ickx reprend ensuite son rythme élevé habituel.

De nombreux participants abandonnent en raison de la difficulté de ce rallye qui comporte 20 étapes quotidiennes de 300 à 1.000 kilomètres : la mécanique fait des siennes, les accidents ou les chutes des motards déciment le peloton. Certains abandonnent par pur épuisement - ou parce qu'ils ne bouclent pas à temps l'étape, après de nombreuses heures d'errance dans le désert. Seuls 61 voitures et camions et 28 motos franchissent la ligne d'arrivée. Ickx et Brasseur sont les vainqueurs épuisés mais acclamés sur la plage de Dakar. Aux cinquième, sixième et huitième rangs, d'autres modèles G de Mercedes-Benz atteignent l'arrivée. La marque fête même une double victoire : Georges Groine, Thierry de Saulieu et Bernard Malfériol arrivent à Dakar avec un camion Mercedes-Benz 1936 AK à quatre roues motrices (**261 kW / 355 ch**) sacré Meilleur camion.

Interlocuteurs :

Peter Becker, +49 (0) 176 30 909 790, peter.becker@mercedes-benz.com

Frank Scheibner, +49 (0) 160 8 680 266, frank.scheibner@mercedes-benz.com

Julia Löwenstein, +49 (0) 151 58 610 215, julia.loewenstein@mercedes-benz.com

Demandes par e-mail à classic@mercedes-benz.com ou en ligne sur www.mercedes-benz.com/classic

Photos de presse et autres informations de presse : group-media.mercedes-benz.com

Autre matériel de recherche et multimédia : mercedes-benz-archive.com/museum

 @MercedesBenzMuseum

 @MercedesBenzMuseum

 @MB_Museum

Légendes

23C0001_001

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F46)

23C0001_002

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F45)

23C0001_003

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F88)

23C0001_004

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F95)

23C0001_005

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Prise de vue de la conduite. En arrière-plan, une autre 280 GE de l'équipe de pilotes Jean-Pierre Jaussaud et Jean da Silva (numéro de course 143). (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F93)

23C0001_006

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Maintenance lors de l'arrêt nocturne. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F86)

23C0001_007

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Vue détaillée du poste de conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F85)

23C0001_008

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Véhicule de rallye Mercedes-Benz 280 GE des futurs vainqueurs Jacky Ickx et Claude Brasseur. Vue détaillée de l'espace de chargement. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F80)

23C0001_009

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Le pilote de course Jacky Ickx (à droite) et la voiture de rallye Mercedes-Benz 280 GE. Photo de presse de 1983. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : R9931)

23C0001_010

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1982. Mercedes-Benz 280 GE de l'équipe Jacky Ickx et Claude Brasseur. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : R9997)

23C0001_011

Exposition spéciale « Histoires du G - 40 ans de Classe G » au musée Mercedes-Benz, du 19 octobre 2019 au 27 septembre 2020. Au centre de l'image, une 280 GE. Avec un véhicule identique, Jacky Ickx et Claude Brasseur ont remporté le classement général du Rallye Paris-Dakar le 20 janvier 1983. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : D623947)

23C0001_012

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Voiture de rallye Mercedes-Benz 280 GE. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F81)

23C0001_013

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Voiture de rallye Mercedes-Benz 280 GE. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F82)

23C0001_014

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Voiture de rallye Mercedes-Benz 280 GE. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F83)

23C0001_015

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Voiture de rallye Mercedes-Benz 280 GE. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F84)

23C0001_016

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Camion à quatre roues motrices Mercedes-Benz 1936 AK des futurs vainqueurs dans la catégorie camions, Georges Groine, Thierry de Saulieu et Bernard Malfériol. Prise de vue de la conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F44)

23C0001_017

Rallye Paris-Dakar, du 1er au 20 janvier 1983. Camion à quatre roues motrices Mercedes-Benz 1936 AK des futurs vainqueurs dans la catégorie camions, Georges Groine, Thierry de Saulieu et Bernard Malfériol. Perspective de la cabine de conduite. (Signature photographique des archives Mercedes-Benz Classic : 83F91)