

## La PEUGEOT 2008 DKR16 prend du muscle



**Plus large, plus longue et plus puissante, la bête est taillée pour conquérir de nouveaux territoires !**

Depuis que la 2008 DKR a franchi la ligne d'arrivée du dernier Dakar, le bureau d'études n'a eu de cesse de travailler à la conception d'une version encore plus affûtée. Tirant bénéfice des enseignements enregistrés en janvier dernier, elle reste fidèle à son audacieux concept « deux roues motrices ».

Dès le premier abord, la PEUGEOT 2008 DKR16 présente une morphologie bien différente. Avec ses voies élargies et son empattement allongé, elle exhibe une musculature bien plus développée. Déjà restreints, les porte-à-faux avant et arrière ont encore été réduits afin d'améliorer les capacités de franchissement de cette lionne baroudeuse. Dunes de sables, pistes rocailleuses, gués à franchir... elle est prête à bondir et à dévorer tous les pièges qui font du Dakar l'une des dernières grandes aventures existant sur cette terre.

En complément de ces évolutions, l'aérodynamique a, bien sûr, été profondément revue. Le capot avant ainsi que la prise d'air installée sur le toit ont été complètement modifiés afin de permettre un équilibre aérodynamique optimal entre l'avant et l'arrière ainsi qu'un meilleur écoulement de l'air. Ces retouches lui confèrent une allure encore plus agressive et vorace.

Sous sa peau de carbone, la PEUGEOT 2008 DKR16 n'est pas avare de transformations. Les suspensions ont ainsi été considérablement remaniées pour affronter des terrains aussi variés et accidentés. De même, de nouvelles jantes désormais en magnésium monobloc sont associées à des pneus Michelin toujours aussi robustes, plus légers et plus performants.

Le capot moteur cache aussi son lot de nouveautés. Malgré la bride qui lui est imposé, le V6 3 litres bi-turbo diesel a encore gagné en puissance. Sa plage d'utilisation est étendue, elle aussi, ce qui sera particulièrement précieux dans les spéciales sinueuses.

Evidemment, toutes ces évolutions ont été patiemment mises à l'épreuve par les pilotes du Team Peugeot Total lors d'un intensif programme d'essais. Fort de leurs dix-sept succès au Dakar sur deux et quatre roues, Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz et Cyril Despres ont activement guidé le développement de leur nouvelle monture. Certains des composants de la PEUGEOT 2008 DKR16 ont d'ailleurs déjà été éprouvés avec succès sur les voitures victorieuses du China Silk Road Rally.

Présent au Maroc sur la séance d'essais qui a validé les ultimes options techniques de la 2008 DKR16, le directeur de Peugeot Sport Bruno Famin décrit la philosophie qui a orienté sa conception : « Il n'y a pas un changement qui l'emporte sur les autres. Il s'agit vraiment d'une série d'évolutions dans différents domaines dont nous espérons que, ajoutées les unes aux autres, elles amèneront une amélioration générale. Les points sur lesquels nous nous sommes concentrés sont tout de même la stabilité de la voiture et la facilité d'utilisation du moteur.



Sous la carrosserie, les suspensions et le moteur ont substantiellement évolué. Les essais que nous avons menés ainsi que le doublé réalisé en Chine montrent que nous sommes sur la bonne voie. Notre niveau de préparation est bien meilleur qu'il y a un an, avant notre premier Dakar. Tout était alors si nouveau pour nous ! Mais nous savons qu'il nous faudra encore accumuler beaucoup d'expérience avant d'être véritablement prêt à affronter un Dakar dont on sait que le parcours et les conditions de course peuvent être extrêmement variés ».

Stéphane Peterhanel et Carlos Sainz ont pu apprécier les avancées que représente la nouvelle voiture en termes de comportement, puissance et traction. Le pilote Français est impatient de s'aligner en compétition au volant de cette version 2016 : « On sent vraiment que la voiture est plus longue, plus large et avec un centre de gravité plus bas : elle est bien plus stable ! Cela va nous permettre de passer plus vite en courbe. On éprouve aussi la différence au niveau du moteur : il se montre non seulement plus puissant mais il est possible d'exploiter toute sa puissance même à bas régime. A nous d'utiliser de la manière la plus efficace tous ces chevaux. Un défi bien agréable ! Nous ne sommes pas encore au maximum de nos capacités mais les essais se sont montrés jusque-là très productifs ».

Alors que ses équipiers étaient engagés en Chine sur le front du Silk Road Rally, Carlos Sainz était à pied d'œuvre à plusieurs milliers de kilomètres, concentré sur la mise au point de la PEUGEOT 2008 DKR16. Ayant accumulé les kilomètres à son volant, le pilote espagnol a une idée très précise de son potentiel : « Les essais se sont bien déroulés et la voiture n'a pas rencontré de problèmes. Son potentiel est bien plus élevé que la voiture de l'an passé à pareille époque ! Sa fiabilité est aussi très satisfaisante. Nous avons changé beaucoup d'éléments dans des domaines cruciaux. A tel point que nous pouvons considérer qu'il s'agit d'une voiture complètement nouvelle, comparée à celle de 2015. »



## Fiche technique PEUGEOT 2008 DKR16

<b>MOTEUR</b>	
Type	V6 bi turbo Diesel
Cylindrée	2993 cc
Nombre de soupapes	24
Emplacement	Central arrière
Nombre de cylindres	6 en V à 60°
Puissance	350ch.
Couple	800 Nm
Régime maxi	5000 tr/mn
Vitesse maxi	200 km/h
Lubrifiant	TOTAL QUARTZ 10 W 50
<b>TRANSMISSION</b>	
Mode	2 roues motrices
Boîte de vitesses	Longitudinale 6 vitesses à commande séquentielle manuelle
Lubrifiant	TOTAL 755 HPX 80 W 140
<b>CHASSIS</b>	
Structure	Tubulaire
Carrosserie	Carbone
<b>SUSPENSIONS / FREINS / DIRECTION</b>	
Suspension	A double triangles
Ressorts	Hélicoïdaux (1 par roue)
Amortisseurs	Réglables (2 par roue)
Débattement	460 mm total
Barres anti-devers	AV et AR
Direction	Directe à assistance hydraulique
Disques/Freins	Double circuit hydraulique, étriers monoblocs en alliage léger 4 pistons/étrier Métalliques ventilés AV et AR Disques AV : 355 mm Disques AR : 355 mm
Jante	Magnésium monobloc 17x8,5
Pneus	Michelin 37/12,5/17
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur	4284 mm
Largeur	2200 mm
Hauteur	1794 mm
Porte à faux AV	631 mm
Porte à faux AR	653 mm
Empattement	3000 mm
Capacité du réservoir	400 l