



PORSCHE

Information presse

30 juillet 2022

Un nouveau modèle de course pour les compétitions clients GT3 du monde entier

La nouvelle Porsche 911 GT3 R entre en scène

- La nouvelle 911 GT3 R est parée au départ pour l'ouverture de la saison 2023
- Puissance accrue, aérodynamique optimisée et meilleur équilibre
- La conception de la voiture revendique sa filiation avec la 911 GT3 Cup et la 911 RSR

La nouvelle Porsche 911 GT3 R sera présentée au public lors de l'édition 2022 des 24 Heures de Spa-Francorchamps. À partir de la saison 2023, les teams clients Porsche pourront engager la nouvelle voiture de course dans les compétitions du monde entier régies par le règlement GT3. Ce nouveau modèle de course est basé sur la génération 992, dernière incarnation en date de la Porsche 911. Par rapport à sa devancière, la nouvelle 911 GT3 R est dotée d'un moteur à la cylindrée plus importante délivrant jusqu'à 565 ch (416 kW), d'une aérodynamique optimisée et d'un meilleur équilibre.

Stuttgart. Porsche dévoile un nouveau modèle de course destiné aux compétitions clients : la 911 GT3 R dernière génération. Basé sur la dernière génération de la 911 (992), le nouveau modèle est prêt à prendre le départ des compétitions GT3 dans le monde entier dès l'ouverture de la saison 2023. Son développement a commencé en 2019. Les ingénieurs de la marque se sont avant tout attachés à optimiser les qualités d'endurance de la voiture, pour les professionnels comme pour les « gentlemen drivers », et à accroître les réserves de puissance en fonction des critères de Balance of Performance (BoP) fixés par les règlements de course. Les ingénieurs de la marque ont également travaillé sur la gestion optimisée de la voiture pour les équipes ainsi que sur une meilleure maîtrise des coûts d'engagement. Porsche Motorsport

propose dès aujourd'hui la nouvelle 911 GT3 R au prix de 511 000 EUR (prix HT, hors équipements disponibles en option).

« La nouvelle 911 GT3 R est attendue au tournant », déclare Michael Dreiser, Directeur des Ventes chez Porsche Motorsport. « Depuis 2019, sa devancière a presque tout gagné en quatre saisons de compétition GT3. Elle s'est notamment illustrée en triomphant au classement général dans des courses de 24 heures au Nürburgring, mais aussi ici, à Spa-Francorchamps. Pilotée par nos clients, la génération précédente s'est imposée dans sa catégorie aux 24 Heures de Daytona et aux 12 Heures de Sebring. Les teams clients Porsche vont pouvoir s'atteler désormais à la préparation de la prochaine saison. »

Comme pour la compétition IMSA en Amérique du Nord, la catégorie GT3 sera également réservée aux professionnels pour les épreuves du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (WEC). À partir de 2024, les modèles de course GT3 comme la nouvelle 911 GT3 R seront autorisés pour la première fois à prendre le départ des 24 Heures du Mans.

« La génération précédente ayant réalisé un sans-faute sur les circuits du monde entier, il n'est pas surprenant que les attentes soient élevées pour le nouveau modèle », souligne Sebastian Golz, Chef de projet 911 GT3 R chez Porsche Motorsport. « Il ne s'agissait pas tant pour nous d'accroître la vitesse de pointe de la 911 GT3, car la classification du modèle en termes de performances, conformément aux critères d'équilibre des performances définis par les règlements de course (BoP), compense tout avantage éventuel en termes de vitesse. Notre objectif premier était donc principalement de faire en sorte que nos clients puissent piloter la voiture de course à vitesse élevée sur une plus longue durée. Nous avons donc travaillé à la constance des performances. Nous nous sommes focalisés sur l'amélioration des qualités d'endurance du nouveau modèle, comme en témoigne la plage de régime utile étendue du nouveau moteur de 4,2 l, sur la stabilité et l'efficacité de l'aérodynamique et sur la réduction de la charge sur le train arrière pour ménager les pneumatiques. »

Le cœur battant de la nouvelle voiture de course est son moteur proche de la série, basé sur le bloc de la génération 992 de la 911. Comme pour le modèle précédent, la nouvelle 911 GT3 R est équipé d'un bloc six cylindres à plat refroidi par eau, doté d'une technologie quatre soupapes et d'un système d'injection directe d'essence. La principale nouveauté réside dans sa cylindrée. À l'instar de la 911 RSR, la cylindrée de la nouvelle 911 GT3 R passe de 3 997 cm³ à 4 194 cm³ (+ 5 %). Ainsi, la puissance maximale du moteur est portée à près de 565 ch (416 kW). Par ailleurs, les ingénieurs Porsche se sont attachés à optimiser le couple et la courbe de puissance sur l'ensemble de la plage de régime, permettant ainsi au nouveau bloc six cylindres de 4,2 l de mieux répondre aux besoins des « gentlemen drivers ».

Dépourvu de turbocompresseurs, le moteur six cylindres à haut régime est monté dans sa position habituelle, à l'arrière, optimisant ainsi la motricité et le freinage. En outre, il s'incline de 5,5° vers l'avant, libérant ainsi plus d'espace pour le diffuseur du soubassement. Les organes auxiliaires, comme l'alternateur et le compresseur de climatisation, ont été avancés d'un bon mètre et montés plus bas, en amont du moteur et de la boîte de vitesses, ce qui permet d'optimiser la répartition des masses. La boîte séquentielle à crabots six rapports est basée sur la transmission de la dernière génération de la 911 GT3 Cup. Au moyen des palettes au volant, le pilote commande un système d'actionneurs électroniques à tambour, pour des changements de rapport particulièrement rapides et précis.

Le châssis de la nouvelle 911 GT3 R a été revu jusque dans les moindres détails afin d'optimiser l'endurance, d'accroître la précision de la direction, de réduire l'usure des pneumatiques arrière et de raccourcir les temps de réglage. Pour cela, de nombreux composants et solutions techniques ont été empruntés à la 911 RSR. Le train avant à double triangulation bénéficie des dernières technologies, et une suspension multibras est à l'œuvre sur le train arrière. Les amortisseurs compétition KW bénéficient de nouvelles améliorations et offrent désormais cinq configurations de réglage. L'ajustement s'effectue au moyen de pièces appelées « shims ». Il s'agit de rondelles qui permettent de modifier les réglages avec précision sans pour autant devoir procéder à un réalignement du châssis, une opération particulièrement chronophage.

Le positionnement des points de pivot centraux du train avant a été optimisé pour pouvoir mettre en œuvre le concept de « soubassement de course » aérodynamique (« race underfloor »). Comme sur la 911 RSR, ce soubassement surélevé permet de fluidifier l'écoulement de l'air vers le diffuseur arrière et de réduire le tangage, et donc l'inclinaison de la voiture vers l'avant, notamment lors de la compression des ressorts au freinage. La position des roues arrière recule légèrement, portant ainsi l'empattement de 2 459 mm à 2 507 mm. La charge exercée sur les pneumatiques arrière est ainsi réduite, ce qui permet d'accroître leur performance sur des relais longs.

Outre les étriers de frein monobloc de compétition en aluminium, les disques de la nouvelle 911 GT3 R sont désormais fournis par le spécialiste AP Racing. Sur le train avant, les disques en acier à ventilation interne sont rainurés. Ils mesurent 390 mm de diamètre et sont actionnés par six pistons. À l'arrière, les étriers à quatre pistons sont associés à des disques de 370 mm. Un logiciel sophistiqué conçu pour la cinquième génération du système ABS de course permet de réduire l'usure des pneumatiques et des garnitures de freins. Le système de contrôle de motricité de Porsche a également été optimisé.

La nouvelle 911 GT3 R est le deuxième modèle de course Porsche Motorsport basé sur la génération 992, le premier étant la 911 GT3 Cup. Issue du modèle de série, sa caisse en alliage léger d'aluminium et d'acier (matériau composite intelligent) a fait l'objet de modifications majeures. Presque tous les composants de la carrosserie sont en carbone léger, notamment les capots avant et arrière, les portes, les panneaux latéraux, l'aileron arrière et le toit. Les passages de roue sont réalisés en fibre d'aramide.

Même si un modèle de course comme la 911 GT3 R doit avant tout répondre à des impératifs fonctionnels, Grant Larson, designer du département Style Porsche, a encore une fois réussi à dessiner des formes aussi harmonieuses qu'élégantes. Les lignes du modèle accentuent ainsi la filiation stylistique avec la 911 en associant esthétique et efficacité. Les éléments aérodynamiques de la voiture en témoignent, notamment le soubassement, (entièrement caréné pour la première fois et surélevé au niveau du train avant), et le

diffuseur arrière. Cette caractéristique de conception permet d'accroître la déportance sans entraîner une augmentation notable de la traînée. Par ailleurs, l'aileron arrière bénéficie désormais d'une attache en col de cygne assurant la fluidité de l'écoulement de l'air sous l'aileron, augmentant l'efficacité aérodynamique.

En matière de sécurité, la nouvelle 911 GT3 R ne fait aucun compromis. Le siège a été rapproché du centre de la voiture, offrant ainsi une assise plus ergonomique et une position optimale par rapport à l'arceau-cage encore amélioré et aux nouvelles protections latérales FIA récemment développées. Le volant et le pédalier peuvent être réglés en longueur en fonction du pilote, comme sur le modèle précédent. En outre, les spécialistes de Porsche ont également revu le harnais de sécurité six points. Grâce à des rampes spéciales, les languettes s'insèrent encore plus rapidement dans la boucle, ce qui peut permettre de gagner près d'une seconde lors des arrêts au stand avec changement de pilote. Le design du volant a également été optimisé par rapport à celui du modèle précédent. Il comporte des éléments qui ont fait leurs preuves sur les modèles 911 GT3 Cup et 911 RSR actuels. Ainsi, l'écran de 10,3 pouces est issu du célèbre modèle de compétition monomarque, tandis que le concept de boutons à fonctions multiples (système multi-switch) est emprunté au modèle de course qui a remporté de nombreuses victoires de catégorie au Mans.

Les phares à LED hautes performances de la 911 GT3 R s'appuient sur un système dit à collimateurs, développé par Porsche pour différents modèles, dont le nouveau prototype LMDh 963. Le dispositif fonctionne selon le principe d'une loupe, mais inversé. Il permet d'éclairer une zone étendue du circuit, ce qui constitue une amélioration considérable par rapport aux phares du modèle précédent, qui était déjà considéré comme le meilleur de sa catégorie.

Pour en savoir plus sur la nouvelle 911 GT3 R, rendez-vous sur le site [porsche.com](https://www.porsche.com)

Pour suivre l'actualité de Porsche Motorsport et découvrir des vidéos et des photos en direct des circuits du monde entier, rendez-vous sur le compte Twitter @PorscheRaces, sur la newsroom Porsche et sur le hub Porsche Motorsport

