

La nouvelle Porsche 911 GT3 R sera visible pour la première fois lors de l'édition de cette année des 24 Heures de Spa-Francorchamps. Les équipes client Porsche pourront l'engager dans le monde entier à partir de la saison 2023 lors d'événements de sport automobile répondant au règlement GT3. Elle est basée sur l'actuelle génération 992 de la 911. Par rapport au modèle précédent, la nouvelle 911 GT3 R se caractérise par un moteur plus puissant qui développe jusqu'à 416 kW (565 ch), des performances aérodynamiques plus constantes et un équilibre du véhicule optimisé.

Grande première de la dernière génération de la Porsche 911 GT3 R

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

30/07/2022 La nouvelle Porsche 911 GT3 R sera visible pour la première fois lors de l'édition de cette année des 24 Heures de Spa-Francorchamps. Les équipes client Porsche pourront l'engager dans le monde entier à partir de la saison 2023 lors d'événements de sport automobile répondant au règlement GT3. Elle est basée sur l'actuelle génération 992 de la 911. Par rapport au modèle précédent, la nouvelle 911 GT3 R se caractérise par un moteur plus puissant qui développe jusqu'à 416 kW (565 ch), des performances aérodynamiques plus constantes et un équilibre du véhicule optimisé.

Porsche présente la dernière génération de la 911 GT3 R, sa nouvelle voiture de course client. Challenger pour l'engagement mondial dans les séries GT3, elle est basée sur la génération actuelle 992 et pourra concourir dès l'ouverture de la saison 2023. Son développement, commencé dès 2019, a mis l'accent sur l'amélioration de la maniabilité pour les professionnels et les « gentlemen drivers », et sur de plus grandes réserves de puissance en fonction du classement BoP (Balance of Performance). L'utilisation simplifiée de cette voiture de course par les équipes et l'optimisation des coûts d'exploitation ont également été au centre des préoccupations. Porsche Motorsport propose dès maintenant la nouvelle 911 GT3 R au prix de 511 000 euros, plus TVA et options spécifiques à chaque pays.

« La nouvelle 911 GT3 R marche sur de glorieuses traces », déclare Michael Dreiser, directeur des ventes chez Porsche Motorsport. « Depuis 2019, sa devancière a pratiquement gagné en quatre saisons tout ce qu'il y avait à gagner en GT3. Elle s'est notamment illustrée par des victoires générales aux 24 Heures du Nürburgring et de Spa-Francorchamps. Aux 24 Heures de Daytona et aux 12 Heures de Sebring, nos clients ont remporté des victoires de catégorie. Une tâche encore plus vaste attend le nouveau modèle aux mains de nos équipes client. » Après l'entrée de la catégorie GT3 dans la série nord-américaine IMSA, y compris pour les professionnels, le Championnat du monde d'endurance (WEC) de la FIA suit le mouvement : à partir de 2024, les voitures de course GT3 telles que la nouvelle 911 GT3 R pourront participer pour la première fois aux 24 Heures du Mans.

« Avec l'immense succès du modèle précédent, nous avons réussi notre coup. La barre est donc placée très haut pour son successeur », souligne Sebastian Golz, directeur du projet 911 GT3 R chez Porsche Motorsport. « Notre mission ne consistait pas tant à rendre la nouvelle 911 GT3 R encore plus rapide, car cet atout est vite compensé par le classement en fenêtres de performance BoP. Pour nous, il s'agissait avant tout de permettre à nos clients de rouler vite plus longtemps avec cette voiture de course. La constance est de rigueur. C'est pourquoi nous nous sommes surtout concentrés sur l'amélioration de la maniabilité. Résultat : un nouveau moteur de 4,2 l dont la plage de régime utilisable est plus large, une aérodynamique plus stable et plus constante et des pneus arrière moins sollicités, qui peuvent ainsi exprimer tout leur potentiel avec une plus grande régularité. »

L'une des pièces maîtresses de la nouvelle voiture de course est son moteur, proche de la série et basé sur la génération 992 de la 911. Comme sur le modèle précédent, il s'agit d'un Boxer six cylindres refroidi par eau, doté de quatre soupapes et d'une injection directe d'essence. La nouveauté réside surtout dans la cylindrée : comme la 911 RSR, la nouvelle 911 GT3 R est passée de 3 997 à 4 194 cm^3, soit une augmentation de cinq pour cent. La puissance de pointe du moteur atteint ainsi environ 416 kW (565 ch). Mais avant tout, Porsche a optimisé la courbe de couple et de puissance sur toute la plage de régime. Le nouveau six cylindres de 4,2 l convient donc tout particulièrement aux « gentlemen drivers ».

Ce six cylindres à haut régime, qui se passe toujours aisément de suralimentation par turbocompresseur, est logé classiquement à l'arrière, où il a un effet positif sur la traction et le freinage. Il a été incliné de 5,5 degrés vers l'avant pour donner une plus grande liberté au diffuseur sous plancher. Les organes auxiliaires comme l'alternateur et le compresseur de la climatisation ont été déplacés d'un

bon mètre vers l'avant et plus bas, dans un espace libre devant le moteur et la boîte de vitesses. Cette modification bénéficie à l'équilibre de poids de la 911 GT3 R. La boîte de vitesses séquentielle six rapports à crabots est dérivée de l'actuelle 911 GT3 Cup. Les palettes au volant commandent un système électronique d'actionnement des barillets de sélection de vitesse qui permet des changements de rapport particulièrement rapides et précis.

Le châssis de la nouvelle 911 GT3 R, modifié dans les moindres détails, facilite la conduite du véhicule, améliore la précision de la direction, réduit l'usure des pneus arrière et raccourcit le temps nécessaire aux modifications de réglage. De nombreux composants et solutions issus de la 911 RSR ont été utilisés à cet effet. Sur l'essieu avant, un système ultramoderne à double bras transversal oscillant assure le guidage des roues. L'essieu arrière est quant à lui doté d'une structure multibras. Les amortisseurs de compétition KW, encore améliorés, peuvent être réglés sur cinq positions. Des « shims » sont disponibles pour les modifications de configuration. Ces disques-cibles permettent des réglages de précision rapides sans qu'il soit nécessaire ensuite d'effectuer un nouveau contrôle - ô combien chronophage - de la géométrie du châssis.

Le positionnement optimisé des points d'articulation centraux de l'essieu avant libère de l'espace pour le concept aérodynamique « Race Underfloor ». Comme sur la 911 RSR, il vise, avec son dessous de caisse plus haut, à assurer un écoulement plus fluide du diffuseur arrière et réduit ainsi lasensibilité au tangage du véhicule, c'est-à-dire sa réaction à une garde au sol réduite à l'avant, réaction susceptible de survenir lors du freinage en raison de l'amortissement en compression. Les roues arrière de la 911 GT3 R ont légèrement reculé vers la poupe du véhicule, portant l'empattement de 2 459 à 2 507 mm. Cette modification permet elle aussi de réduire le poids sur les pneus arrière, et donc de leur assurer des performances constantes en compétition à la fin des longs engagements.

Outre les étriers de frein de course monobloc en aluminium, les disques de frein de la nouvelle 911 GT3 R proviennent désormais eux aussi du spécialiste AP. Les disques avant en acier sont ventilés et fendus. D'un diamètre de 390 mm, ils sont entourés de six pistons. L'arrière est équipé de disques de 370 mm et de quatre pistons de frein. Une application logicielle affinée pour l'ABS de compétition de cinquième génération réduit l'usure des pneus et des freins. Le contrôle de traction de Porsche a été lui aussi perfectionné.

Après la 911 GT3 Cup, la nouvelle 911 GT3 R est la deuxième voiture de course développée par Porsche Motorsport à être basée sur la génération actuelle 992. Sa carrosserie légère en construction composite intelligente aluminium-acier est basée sur celle de la série, mais a été fortement modifiée pour l'engagement en compétition. Presque tous les éléments de la carrosserie, y compris le capot avant et moteur, les portes, les parties latérales, l'aileron arrière et le toit, sont en carbone léger. Le matériau utilisé pour les ailes est l'aramide.

Sur la nouvelle 911 GT3 R, la fonctionnalité prime sur tout le reste. Il n'en reste pas moins que chez Porsche Style, Grant Larson a réussi une fois de plus à réaliser des formes particulièrement belles et harmonieuses. Elles mettent en valeur le patrimoine génétique de la 911 en le combinant à une efficacité sophistiquée. L'aérodynamique en est la démonstration la plus marquante. Elle associe un

dessous de caisse surélevé devant l'essieu avant à un dessous de caisse pour la première fois entièrement habillé et au diffuseur arrière. La déportance s'en trouve améliorée, sans accroissement significatif de la traînée. L'aileron arrière est doté d'une suspension en col de cygne. Elle assure un écoulement inférieur encore plus fluide et améliore ainsi l'efficacité aérodynamique de l'élément.

En matière de sécurité, la nouvelle 911 GT3 R suit aussi une approche intransigeante. Le siège s'est rapproché du centre du véhicule. Porsche a pu ainsi adapter de manière optimale l'assise, désormais plus ergonomique, à la cellule de sécurité améliorée et à la protection latérale conforme au règlement de la FIA. Comme sur le modèle précédent, l'adaptation au pilote s'effectue par le réglage longitudinal du volant et du pédalier. Les spécialistes de Porsche ont aussi revu à la loupe la ceinture de sécurité à six points : grâce à des rampes spéciales, ses languettes glissent maintenant encore plus vite dans le verrou, ce qui peut faire gagner une seconde de temps d'arrêt au stand lors d'un changement de pilote. La conception du volant perfectionne le modèle précédent. Mais elle réunit également des éléments qui ont fait leurs preuves sur l'actuelle 911 GT3 Cup et sur la 911 RSR. Par exemple, l'écran de 10,3 pouces provient de la GT3 Cup, et le concept multi-switch est emprunté à la 911 RSR, victorieuse dans sa catégorie aux Mans.

Les phares avant LED haute performance de la 911 GT3 R font appel à la technologie dite des collimateurs, que Porsche a notamment développée pour le nouveau prototype LMDh 963. Leur fonctionnement ressemble à celui d'une loupe, mais dans le sens inverse. Ils assurent un éclairage particulièrement ample de la chaussée et surpassent nettement le modèle précédent, pourtant considéré jusque là comme le meilleur de tous.

Vous trouverez des informations détaillées sur la nouvelle 911 GT3 R sur le site web de Porsche en cliquant sur ce lien.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/219049_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2022/motorsports/porsche-911-gt3-r-generation-992-customer-racing-car-premiere-29220.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/350f2c93-3a9a-417b-a1ff-b58561acc4a0.zip

External Links
https://motorsports.porsche.com/international/en/category/cars/911-gt3-r-992

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