

La nouvelle Porsche 911 GT3 RS ne fait pas mystère de son concept : elle est résolument conçue pour un maximum de performance.

Nouvelle Porsche 911 GT3 RS : rigoureusement conçue pour la performance

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

17/08/2022 La nouvelle Porsche 911 GT3 RS ne fait pas mystère de son concept : elle est résolument conçue pour un maximum de performance.

Cette voiture de sport haute performance de 386 kW (525 ch), homologuée pour la route, utilise systématiquement les technologies et les principes du sport automobile. Outre le moteur atmosphérique haut régime à l'ADN de course, fruit d'une construction légère intelligente, la preuve de sa parenté directe avec la 911 GT3 R, sa sœur du sport automobile, réside surtout dans son concept de

refroidissement et d'aérodynamique.

Une aérodynamique active reposant sur un concept de refroidisseur central issu du sport automobile

Le concept de refroidisseur central, utilisé pour la première fois sur la 911 RSR, victorieuse dans sa catégorie au Mans, puis sur la 911 GT3 R, est à la base de cette nette amélioration des performances. Au lieu des trois radiateurs utilisés jusque-là, la nouvelle 911 GT3 RS mise sur un grand refroidisseur central incliné,à l'avant du véhicule. Il est placé là où se trouve le coffre sur les autres modèles 911. L'espace latéral libéré a pu ainsi être utilisé pour intégrer des éléments aérodynamiques actifs.

Des éléments d'aileron réglables en continu à l'avant ainsi que sur l'aileron arrière divisé en deux parties, combinés à de nombreuses autres mesures aérodynamiques, assurent une déportance totale de 409 kg à 200 km/h. La nouvelle 911 GT3 RS génère ainsi deux fois plus de portance que sa devancière (type 991 II), et trois fois plus qu'une 911 GT3 actuelle. À 285 km/h, la déportance totale s'élève à 860 kg.

C'est la première fois qu'un système de réduction de traînée (DRS) équipe une Porsche de série. D'une simple pression sur un bouton, le DRS permet d'aplatir les ailerons dans une plage de travail définie pour minimiser la résistance à l'air et augmenter la vitesse sur les tronçons rectilignes. Un freinage d'urgence à grande vitesse active la fonction Airbrake : ailerons avant et arrière se relèvent au maximum, générant ainsi une décélération aérodynamique qui favorise considérablement le freinage des roues.

Le design de la carrosserie de la nouvelle 911 GT3 RS est marqué par son grand nombre d'éléments aérodynamiques. La caractéristique la plus marquante de cette voiture de sport GT est son aileron arrière à suspension à col de cygne, dont toutes les dimensions ont nettement augmenté. Il se compose d'un aileron principal fixe et d'un élément supérieur à réglage hydraulique.

Pour la première fois sur une voiture Porsche de série, le bord supérieur de l'aileron arrière est plus haut que le toit. De plus, sur le bouclier avant de la 911 GT3 RS, le spoiler est remplacé par un « splitter » qui répartit l'écoulement d'air au-dessus et en dessous du véhicule. Des déflecteurs latéraux dirigent l'air vers l'extérieur. La ventilation des ailes avant est assurée par des orifices dans les passages de roue (louvers).

Des entrées d'air derrière les roues avant, dans le style de l'emblématique 911 GT1 victorieuse au Mans, réduisent la pression dynamique dans le passage de roue. Des déflecteurs latéraux situés derrière l'entrée d'air permettent de diriger l'air de manière ciblée vers le côté du véhicule. L'air du refroidisseur central s'échappe par de larges narines situées sur le capot avant. Sur le toit, des ailerons dirigent l'air vers l'extérieur et assurent ainsi des températures d'admission plus fraîches à l'arrière.

Sur la nouvelle 911 GT3 RS, les ouvertures dans la partie latérale arrière sont utilisées exclusivement pour améliorer l'aérodynamique et non pour aspirer l'air de process. L'aile arrière est elle aussi équipée

d'une entrée d'air et d'un déflecteur latéral pour optimiser la direction de l'air. Le diffuseur arrière, qui provient de la 911 GT3, a été légèrement adapté.

Un châssis de circuit adaptable depuis le cockpit

Même l'aérodynamique du châssis a fait l'objet d'un travail minutieux. Comme l'aile de la nouvelle 911 GT3 RS est traversée par un puissant flux d'air, les composants de l'essieu avant à double bras transversal sont en forme de gouttes d'eau. Ces bras aérodynamiques augmentent la déportance sur l'essieu avant d'environ 40 kg à vitesse maximale et ne sont normalement utilisés qu'en sport automobile de haut niveau. L'écartement des roues étant plus large (29 mm de plus que sur la 911 GT3), les bras de l'essieu avant à double bras transversal sont plus longs.

Pour maintenir une déportance équilibrée entre l'essieu avant et l'essieu arrière, même en cas de freinage à vitesse élevée, les ingénieurs châssis ont nettement réduit le tangage (anti-dive). Sur l'essieu avant de la 911 GT3 RS, la rotule avant du bras longitudinal inférieur a donc été déplacée vers le bas. De même, l'essieu arrière multibras a été adapté, avec des raideurs de ressort modifiées. Les systèmes d'assistance à la conduite et la direction de l'essieu arrière ont aussi fait l'objet d'un réglage encore plus dynamique.

La 911 GT3 RS propose trois modes de conduite : Normal, Sport et Track. Le mode Track permet de personnaliser les paramètres de base. Par exemple, la pression et la détente des amortisseurs avant et arrière peuvent être réglées séparément et en plusieurs étapes. Le blocage transversal de l'essieu arrière est aussi réglable à l'aide de boutons rotatifs situés sur le volant. Cette opération est rapide et intuitive grâce au concept de commande et d'affichage, lui aussi emprunté au sport automobile.

Le volant est équipé de quatre boutons rotatifs indépendants et d'une touche pour le système de réduction de traînée (DRS). Lors du réglage, la représentation graphique des boutons rotatifs est bien visible sur le tableau de bord. La 911 GT3 RS est également équipée de l'écran « Track Screen » que l'on connaît déjà de la 911 GT3. En appuyant sur un bouton, le conducteur peut limiter aux informations essentielles les affichages numériques des deux écrans latéraux de sept pouces. Le témoin de changement de vitesse à gauche et à droite du compte-tours analogique a été lui aussi repris de la GT3.

Un moteur Boxer six cylindres de quatre litres à concept haut régime

Le moteur atmosphérique à haut régime de quatre litres a encore été optimisé par rapport à la 911 GT3. Sa puissance a été portée à 386 kW (525 ch), d'abord grâce à de nouveaux arbres à cames aux profils de came modifiés. Le système d'admission à papillon unique et la commande rigide de soupape sont dérivés du sport automobile. La boîte à double embrayage Porsche (PDK) à sept rapports assure une démultiplication totale plus courte que celle de la 911 GT3. Des prises d'air sur le dessous de caisse permettent à la transmission de résister à des contraintes extrêmes lorsque le véhicule est souvent utilisé sur circuit. La 911 GT3 RS accélère de 0 à 100 km/h en 3,2 secondes et atteint une vitesse

maximale de 296 km/h en septième vitesse.

L'essieu avant est équipé de freins à étrier fixe monobloc en aluminium à six pistons chacun et de disques de 408 mm de diamètre. Par rapport à la 911 GT3, le diamètre des pistons a été élargi de 30 à 32 mm et l'épaisseur des disques a été renforcée de 34 à 36 mm. L'essieu arrière est toujours équipé de disques de frein de 380 mm et d'étriers fixes à quatre pistons.

Le frein en céramique composite Porsche (PCCB), disponible en option, dispose de disques de 410 mm sur l'essieu avant et de 390 mm sur l'essieu arrière. De série, la nouvelle 911 GT3 RS est équipée de jantes forgées en alliage léger à fixation centrale. Les pneus sport homologués pour la route, de dimensions 275/35 R 20 à l'avant et 335/30 R21 à l'arrière, assurent un degré élevé de grip mécanique.

La construction légère comme principe

Depuis la présentation de la mythique 911 Carrera RS 2.7, la construction légère intelligente est l'un des principes de base de tous les modèles RS. Grâce à de nombreuses mesures d'allègement comme l'utilisation abondante de plastique à renfort fibre de carbone (CFK), la 911 GT3 RS ne pèse que 1 450 kg (poids à vide selon DIN), malgré de nombreux composants de plus grande dimension. Par exemple, les portes, les ailes avant, le toit et le capot avant sont en CFK. L'intérieur fait lui aussi appel à du CFK léger, par exemple pour les sièges baquets intégraux de série.

Disponible avec les packs Clubsport et Weissach

À l'intérieur, la nouvelle voiture de sport GT présente le style typique de la RS : cuir noir, race-tex et carbone apparent caractérisent une ambiance puriste et sportive. La 911 GT3 RS est disponible sans supplément de prix avec le pack Clubsport. Celui-ci comprend notamment un arceau de sécurité en acier, un extincteur portatif et une ceinture de sécurité six points pour le côté conducteur.

Avec le pack Weissach, disponible moyennant un supplément et nettement plus étoffé, le capot avant, le toit, certaines parties de l'aileron arrière ainsi que la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs sont en carbone apparent. Les stabilisateurs avant et arrière, les barres de couplage arrière et le panneau de poussée de l'essieu arrière sont en CFK et contribuent à améliorer encore la dynamique de conduite. L'arceau de sécurité, pour la première fois en CFK, permet de gagner environ six kilos par rapport à la variante en acier.

Le pack Weissach a un autre point fort : il comprend des palettes de commande de boîte PDK à technologie magnétique directement issues du sport automobile. Elles permettent des passages de rapport encore plus sportifs grâce à un point de pression plus précis et à un claquement nettement perceptible. Des roues forgées en magnésium sont disponibles en option avec le pack Weissach. Elles permettent une réduction de poids de huit kilos.

La nouvelle 911 GT3 RS peut être commandée dès maintenant et son prix de départ est de 278 500 CHF. Les livraisons en Suisse commenceront en février 2023. Notre clientèle suisse bénéficie d'une prolongation de garantie (2 + 2) ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend sans surcoût les options suivantes* : phares principaux LED assombris incluant le Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), rétroviseurs intérieurs et extérieurs antiéblouissement automatiques avec capteur de pluie intégré, réservoir de carburant de 90 l, assistance parking avant et arrière avec caméra de recul, Surround Sound System BOSE®.

Chronographe Porsche Design exclusif

Inspirée par l'état d'esprit du sport automobile où la précision maximale est primordiale, la manufacture horlogère Porsche de Soleure en Suisse a développé le chronographe 911 GT3 RS. Cette montre mécanique est réservée aux propriétaires du véhicule. La base en est un boîtier microbillé en titane naturel ou noir, doté d'une couronne vissée. L'intérieur de la montre abrite le mouvement mécanique Porsche Design WERK 01.200, certifié COSC pour sa grande précision.

La fonction « flyback » regroupe le démarrage, l'arrêt et la remise à zéro en une seule opération. Les poussoirs aux gravures laser « Start/Stop » et « Next Lap » indiquent clairement que ce chronographe ne se limite pas à l'affichage de l'heure. Outre des nouveautés comme l'échelle pulsométrique sur la lunette, on retrouve de nombreuses caractéristiques de design et de matériaux de la GT3 RS.

Info

* Prix, équipements et contenu du Porsche Swiss Package sont susceptibles d'être modifiés lors du changement d'année modèle.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 GT3 RS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.2 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 299 g/km; Statut [StandHeute]

911 GT3 (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/220080_en_6000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/220023_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2022/products/porsche-911-gt3-rs-premiere-mondiale-29437.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/86bff107-d4b8-4bbc-a23c-79994875425f.zip

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