Taillée pour les performances : la nouvelle Porsche 911 GT3 RS

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

16/08/2022 Une voiture de sport hautes performances dotée d'une aérodynamique intelligente

La nouvelle Porsche 911 GT3 RS affiche clairement ses ambitions : délivrer des performances maximales. Pour cela, la sportive de 525 ch (386 kW) homologuée pour la route exploite les possibilités offertes par les technologies et les concepts éprouvés sur circuit. Avec son moteur atmosphérique à haut régime issu de la compétition, sa conception allégée intelligente, et surtout son système de refroidissement et son aérodynamique, elle affiche clairement sa filiation avec la 911 GT3 R, son homologue de course.

Une aérodynamique active basée sur un système de refroidissement à radiateur central issu de la compétition
Le nouveau modèle doit notamment ses performances accrues à son concept de radiateur central, mis en œuvre pour la première fois sur la 911 RSR, victorieuse dans sa catégorie au Mans, puis sur la 911 GT3 R. A la place du système de refroidissement avec ses trois radiateurs utilisés sur les générations précédentes, la nouvelle 911 GT3 RS mise sur un grand radiateur central en position inclinée, logé à l'avant de la voiture, à l'emplacement habituellement occupé par le coffre sur les autres modèles 911. Ce concept permet également d'utiliser les espaces latéraux pour y intégrer des éléments aérodynamiques actifs. Grâce à leur réglage variable à l'avant et sur l'aileron arrière à deux segments, ainsi qu'à différentes mesures d'optimisation aérodynamique, la nouvelle 911 GT3 RS génère une déportance totale de 409 kg à 200 km/h. Ainsi, la déportance est deux fois supérieure à celle de sa devancière de la génération 991 II, et trois fois supérieure à celle de la dernière 911 GT3. À 285 km/h, la déportance totale atteint 860 kg.

En outre, la 911 GT3 RS est dotée d'un système de réduction de la traînée (DRS), une première pour une Porsche de série. Ce système permet de positionner la partie mobile de l'aileron arrière horizontalement durant une certaine plage de fonctionnement par la simple pression d'un bouton, réduisant ainsi la trainée et augmentant la vitesse en ligne droite. À l'inverse, la fonction d'aérofrein (Airbrake) s'active en cas de freinage d'urgence à haute vitesse : les éléments aérodynamiques à l'avant et à l'arrière sont alors disposés selon leur degré d'inclinaison maximal, ce qui se traduit par une décélération aérodynamique qui complète efficacement le freinage sur les roues.

Sur le plan visuel, la nouvelle 911 GT3 RS se caractérise par ses nombreux éléments aérodynamiques fonctionnels. La signature stylistique la plus marquante de la sportive GT est l'aileron arrière avec son attache en col de cygne et ses dimensions accrues. L'aileron arrière se compose d'une partie principale

fixe et d'une partie supérieure mobile au moyen d'un système hydraulique. Pour la première fois sur un modèle de série Porsche, le point culminant de l'aileron arrière surpasse la ligne de toit. En outre, le spoiler avant de la génération précédente a été remplacé par un splitter qui répartit l'écoulement d'air pour diriger une partie du flux en dessous, et une autre partie du flux au-dessus de la voiture. Les sideblades guident avec précision les flux d'air vers l'extérieur. L'air dans les passages de roue avant est évacué par des ouïes logées dans les ailes. Des entrées d'air situées derrière les roues avant, dans le style de l'emblématique 911 GT1, victorieuse au Mans, réduisent la pression dynamique dans les passages de roue. Les sideblades montés derrière ces ouvertures guident les flux d'air sur les flancs. Quant à l'air provenant du radiateur central, il est évacué via les larges naseaux du capot avant. Sur le toit, des ailettes dirigent le flux d'air vers l'extérieur, ce qui a pour effet de réduire la température de l'air d'admission à l'arrière de la voiture. Par ailleurs, sur ce nouveau modèle, les prises d'air latérales arrière servent uniquement à améliorer l'aérodynamique et ne jouent aucun rôle dans l'admission d'air. Les passages de roue arrière sont également dotés d'une prise d'air et d'un sideblade qui optimisent l'écoulement. Enfin, le diffuseur arrière emprunté à la 911 GT3 a également été légèrement modifié.

Un châssis de compétition réglable depuis l'habitacle

Sur la nouvelle 911 GT3 RS, le châssis aussi est au service de l'aérodynamique. Les passages de roue étant traversés par de puissants flux d'air, les composants du train avant à double triangulation ont un profil en forme de goutte d'eau. Habituellement réservés à l'élite de la compétition automobile, ces bras de suspension optimisés sur le plan aérodynamique accroissent la déportance sur l'essieu avant d'environ 40 kg à vitesse maximale. Par ailleurs, en raison de la voie élargie à l'avant (29 mm de plus que sur la 911 GT3), les bras du train avant à double triangulation sont également plus longs.

Afin d'assurer l'équilibre de la déportance entre les trains avant et arrière, même en cas de freinage à haute vitesse, les ingénieurs châssis de la marque ont réduit les déséquilibres au freinage (système « anti-dive »). Sur le train avant, la rotule du bras longitudinal inférieur a été abaissée. Les réglages du train arrière multibras ont également été modifiés, notamment en termes de fermeté des ressorts. Les systèmes d'assistance à la conduite et les roues arrière directrices bénéficient d'un réglage encore plus dynamique.

La 911 GT3 RS offre trois modes de conduite : Normal, Sport et Track. En mode Track, chaque réglage de base peut être ajusté séparément. Différents paramètres peuvent être modifiés, notamment la compression et la détente des amortisseurs à l'avant et à l'arrière, qui peuvent être ajustées indépendamment et à différents niveaux de réglage. Le différentiel arrière peut également être réglé au moyen des molettes rotatives au volant. Ces opérations sont aussi rapides qu'intuitives grâce à un concept d'affichage et de commande également issu de la compétition : le volant comprend ainsi quatre sélecteurs de commandes individuelles et un bouton dédié au système de réduction de la traînée (DRS). Quand le conducteur utilise les sélecteurs, le niveau de réglage est clairement affiché sur l'interface graphique du combiné d'instruments. Enfin, la 911 GT3 RS est dotée du Track Screen déjà mis en œuvre sur la 911 GT3. Par simple pression d'un bouton, le pilote peut réduire l'affichage numérique aux principales informations sur les deux écrans latéraux de sept pouces. L'indicateur de changement de rapport, situé de part et d'autre du compte-tours analogique, est emprunté à la GT3.

Moteur six cylindres à plat de quatre litres à haut régime

La 911 GT3 RS est équipée d'une version optimisée du moteur atmosphérique de 4,0 l à haut régime de la 911 GT3. Ce moteur offre notamment une puissance accrue de 525 ch (386 kW) grâce à de nouveaux arbres à cames, avec profils modifiés. Il bénéficie également d'un système d'admission à boîtier papillon unique et d'une commande de soupapes rigide issus de la compétition. Quant à la boîte à double embrayage PDK (Porsche Doppelkupplung) à 7 rapports, elle se distingue par sa démultiplication totale raccourcie par rapport à la 911 GT3. Les entrées d'air du soubassement permettent à la transmission de supporter les contraintes extrêmement élevées occasionnées par un usage fréquent sur circuit. La 911 GT3 RS abat le 0 à 100 km/h en 3,2 s et atteint une vitesse de pointe de 296 km/h en septième. Le train avant est équipé d'étriers de frein fixes monoblocs en aluminium à six pistons de 32 mm de diamètre (contre 30 mm sur la 911 GT3) et de disques de 408 mm de diamètre. De plus, l'épaisseur des disques passe de 34 mm à 36 mm. Sur le train arrière, les étriers fixes à quatre pistons sont toujours associés à des disques de 380 mm. Proposé en option, le système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) comprend des disques de 410 mm à l'avant, et 390 mm à l'arrière. La nouvelle 911 GT3 RS est équipée de série de jantes aluminium forgées en alliage léger avec écrou central et de pneumatiques sport homologués pour la route (275/35 R20 à l'avant, 335/30 R21 à l'arrière), gage d'une adhérence mécanique élevée.

Principe de conception allégée

La conception allégée intelligente compte parmi les principes fondamentaux pour tous les modèles RS, et ce depuis la légendaire 911 Carrera RS 2.7. Grâce à un large éventail de mesures de conception allégée, notamment le recours au polymère renforcé de fibres de carbone (PRFC) pour de nombreux éléments de la voiture, la 911 GT3 RS n'affiche que 1 450 kg sur la balance (poids à vide selon la norme DIN) malgré le généreux dimensionnement de nombreuses pièces. Ainsi, les portes, les ailes avant, le toit et le capot avant sont réalisés en PRFC. Particulièrement léger, ce matériau est également mis à contribution dans l'habitacle, et notamment pour les sièges-baquets intégraux de série.

Disponible avec les packs Clubsport et Weissach

L'intérieur de la nouvelle sportive GT arbore un style typique des modèles RS. Combinant le cuir noir, le Race-Tex et les finitions en carbone apparent, l'habitacle séduit par son esthétique à la fois épurée et sportive. La 911 GT3 RS peut être équipée du pack Clubsport sans coût supplémentaire. Ce pack comprend un arceau de sécurité en acier, un extincteur portatif et un harnais six points côté conducteur. Disponible en option avec supplément de prix, le pack Weissach propose une gamme d'équipements considérablement élargie. Avec ce pack, le capot avant, le toit, certaines parties de l'aileron arrière et la partie supérieure des rétroviseurs extérieurs, arborent une finition carbone apparent. En outre, les barres stabilisatrices avant et arrière, les bielles arrière et la plaque de renfort de l'essieu arrière sont en PRFC, ce qui contribue à l'optimisation de la dynamique de conduite. L'arceau de sécurité, proposé pour la première fois en PRFC, permet de gagner environ 6 kg par rapport à l'arceau en acier. Le pack Weissach se démarque également par ses palettes de changement de rapport PDK en magnésium composite inspiré de la compétition, qui offrent un point de pression plus précis et un retour auditif clairement perceptible, pour des passages de rapport encore plus dynamiques. Enfin, le pack Weissach s'associe à des jantes forgées en magnésium permettant un allègement supplémentaire de 8 kg. La nouvelle 911 GT3 RS est disponible à la commande dès aujourd'hui. Elle est proposée en

France à partir de 234 977 EUR[1].

Chronographe Porsche Design exclusif
En compétition automobile, la précision est une exigence de tous les instants. Puisant son inspiration dans cet univers, l'atelier d'horlogerie de Porsche, basé à Soleure (Suisse), a développé le Chronographe 911 GT3 RS, uniquement réservé aux propriétaires du véhicule. Avec sa surface traitée par sablage aux billes de verre, le boîtier de cette pièce d'horlogerie en titane naturel ou en titane noir est doté d'une couronne vissée. À l'intérieur, on retrouve le calibre mécanique Porsche Design WERK 01.200, un mouvement particulièrement précis qui a fait l'objet d'une certification délivrée par le Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres (COSC). Il comprend une fonction Flyback qui cumule les fonctions départ, arrêt et réinitialisation. Le Chronographe 911 GT3 RS est bien plus qu'une simple montre, comme en témoignent les poussoirs ornés des inscriptions « Start/Stop » et « Next Lap » gravées au laser. Outre ses différentes innovations, notamment l'échelle pulsométrique sur la lunette, cette pièce d'horlogerie se démarque par ses nombreux éléments de design et matériaux issus de la 911 GT3 RS et est proposé à partir de 9750 EUR.

[1]Prix de vente recommandé, comprenant les équipements spécifiques et la TVA au taux légal en vigueur.

Pour en savoir plus et obtenir des vidéos et photographies d'illustration, rendez-vous sur la newsroom Porsche : newsroom.porsche.com

MEDIA ENQUIRIES



Fayçal Elasri

Chef du Département Presse et Relations Publiques de Porsche France
+33 (0) 1 57 65 89 42
faycal.elasri@porsche.fr

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]

*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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/ppdb/2022/08/taille-pour-les-performances--la-nouvelle-porsche-911-gt3-rs.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/9349078e-833a-4dfc-91fc-9231647cca3e.zip

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