

Porsche Mission X: un nouveau rêve prend forme

08/06/2023 Chez Porsche, les concept-cars innovants ont toujours préparé l'avenir. Le constructeur de voitures de sport perpétue cette tradition en lançant son tout dernier concept : la Mission X est la réinterprétation spectaculaire d'une hypercar aux portières Le Mans s'ouvrant vers le haut à l'avant et dotée d'un entraînement électrique hautement performant et efficient.

La Mission X est une biplace au design fascinant. Elle a été présentée en première mondiale le 8 juin 2023, la veille de l'ouverture de l'exposition spéciale « 75 ans de voitures de sport Porsche » organisée au musée Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen. La date est particulière : il y a exactement 75 ans, le 8 juin 1948, la 356 Roadster « n° 1 », première automobile à porter le nom Porsche, obtenait son homologation générale. C'était la naissance de la marque de voitures de sport.

« La Porsche Mission X est un véritable phare technologique pour la voiture de sport de l'avenir. De ce fait, elle s'inscrit dans la continuité de voitures de sport iconiques des décennies précédentes : à l'instar de la 959, de la Carrera GT et de la 918 Spyder, la Mission X donne une impulsion décisive au développement de futurs concepts de véhicule », déclare Oliver Blume, Président du Directoire de

Porsche AG. « Chez nous, l'audace de rêver et les voitures de rêve vont de pair : c'est en évoluant constamment que Porsche a su rester Porsche. »

Michael Mauer, responsable du département Style Porsche : « La Mission X est une affirmation claire de l'essence de notre marque. L'identité de la marque et de nos produits est un repère essentiel pour le développement de nos modèles de série. Cette étude conceptuelle symbolise bien la symbiose entre un ADN de compétition clairement reconnaissable et une impression générale de luxe. »

La Mission X est une hypercar relativement compact, avec ses 4,5 mètres de long pour 2 mètres de large. Avec un empattement de 2,73 mètres, ses dimensions correspondent à celles de la Carrera GT et de la 918 Spyder. Pour favoriser la dynamique de conduite, elle est équipée de pneus mixtes avec des roues de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière.

Design : réinterprétation d'éléments classiques de la marque

La Mission X est l'incarnation de la performance et du luxe moderne. En même temps, sa silhouette sculpturale et ses formes musculeuses prouvent que les hypercars n'ont pas forcément besoin de paraître agressives. La carrosserie basse, de moins de 1,20 mètre de haut, arbore une teinte Rocket Metallic, couleur élégante spécialement conçue pour cette étude. Des éléments en carbone apparent sont placés sous la ligne de ceinture de caisse. Ces éléments sont lasurés en Rocket Metallic satiné et donc légèrement teintés, mais leur structure reste parfaitement reconnaissable.

Les roues de la Mission X ont été travaillées dans les moindres détails : l'essieu arrière est équipé d'aéropales presque transparentes, conçues comme des turbines pour améliorer le refroidissement des freins.

Au-dessus des deux occupants s'étend un dôme en verre léger avec un exosquelette en composite renforcé de fibre de carbone. Les portières Le Mans sont fixées sur le montant avant et sur le toit. Elles s'ouvrent vers le haut et l'avant. Ce type de portière a déjà été utilisé sur la Porsche 917, une classique du sport automobile. La signature lumineuse accroche elle aussi le regard. Pour la Mission X, les designers ont réinterprété le graphisme à quatre points caractéristique de Porsche. La forme verticale des phares principaux est inspirée de modèles de course historique comme les Porsche 906 et 908 et a été étirée vers la chaussée. Une structure porteuse high-tech enserre les modules d'éclairage à LED et met en valeur les bandes lumineuses étroites des feux de jour et des clignotants. Lorsque l'éclairage est activé, les phares semblent faire un clin d'œil. Quand ils sont entièrement allumés, la voiture dégage une impression d'assurance.

L'écusson Porsche modernisé fait ses débuts sur la Mission X

L'arrière de la Mission X se caractérise par une unité d'éclairage continue qui semble flotter dans l'air. Le monogramme Porsche transparent est rétroéclairé. Les feux arrière aux formes sculpturales émergent

de leur support moderne comme s'ils flottaient librement et s'étendent, segmentés en quatre éléments, sur toute la largeur du véhicule. Pendant la recharge, la lettre «E» du monogramme Porsche s'illumine au rythme d'un cœur battant, apportant ainsi une touche de mystère.

Détail particulier, l'écusson Porsche modernisé fait ses débuts sur la Mission X. Métal précieux brossé, structure alvéolaire en relief, animal héraldique rafraîchi et couleur dorée plus sobre : à bien y regarder, telles sont les différences entre l'écusson Porsche modernisé et son prédécesseur immédiat. Épuré et modernisé, le nouvel écusson véhicule parfaitement le caractère de la marque. Sur la Mission X, le capot avant et le volant l'arborent. Il trône également en version monochrome sur le cache des moyeux.

À bord, tout s'ordonne autour du conducteur, comme en témoignent l'asymétrie de l'habitacle et le choix des couleurs. Les deux sièges arborent des couleurs différentes. À l'exception de l'assise en cuir Brun Andalou, le siège conducteur est Gris Kalahari et forme une unité de couleur avec la console centrale et le tableau de bord. Le siège passager est dans une teinte contrastante, le Brun Andalou. Outre les coques de sièges en PRFC intégrées dans la monocoque et dotées de ceintures de six points, le volant ouvert sur le dessus, avec commutateurs de mode et palettes, rappelle lui aussi la compétition automobile. L'habitacle est équipé de plusieurs caméras embarquées. L'enregistrement commence dès que le conducteur appuie sur le bouton d'enregistrement (REC) du module de commande multifonctions.

Autre élément phare du côté du passager, un système à baïonnette intégré au tableau de bord permet de fixer un module de chronométrage. Porsche Design a créé pour la Mission X un module de chronométrage spécial avec affichage analogique et numérique. Conçus pour une utilisation sur circuit en rallye, ces chronomètres peuvent notamment afficher les temps au tour ou les données vitales du conducteur.

Avant-garde technologique : des performances optimales en matière de rapport masse-puissance, de déportance et de recharge

Porsche incarne l'e-performance et fait aussi œuvre de pionnier en matière de mobilité durable. Le concept présenté répond parfaitement à ces deux exigences. Notre vision : si la Mission X était produite en série, elle devrait

- être le modèle homologué pour la route le plus rapide de tous sur la Boucle Nord ;
- présenter un rapport masse/puissance d'environ un kilogramme par ch ;
- afficher une déportance nettement supérieure à celle de l'actuelle 911 GT3 RS ;
- offrir des performances de charge nettement améliorées avec son architecture système de 900 volts et se recharger deux fois plus vite que le Taycan Turbo S, modèle Porsche actuellement le plus performant sur ce plan.

La batterie est logée au centre, derrière les sièges. Cette « configuration E-Core » permet d'équilibrer la masse au centre du véhicule. Comme pour un modèle à moteur central classique, cette disposition est la base d'une excellente agilité.

Les supersportives innovantes dans l'histoire de Porsche

Voiture de série la plus rapide au monde à son époque ; première Porsche de série en fibre de carbone et première voiture homologuée pour la route à passer sous la barre des sept minutes sur la boucle Nord du Nürburgring : la Porsche 959 (1985), la Carrera GT (2003) et la 918 Spyder (2013) ont fait date dans le monde des supersportives. Ce sont donc elles les véritables précurseurs de la Mission X.

Vitrine technologique par excellence, la Porsche 959 fait ses débuts en 1985. Avec son Boxer biturbo six cylindres de 450 ch et sa carrosserie à l'aérodynamique optimisée, elle atteint les 317 km/h en vitesse de pointe, record mondial, à l'époque, pour une voiture de sport de série.

Avec son moteur V10 d'une puissance de 612 ch, son design racé, et surtout l'expérience de conduite incomparable qu'elle procure, la Porsche Carrera GT reste aujourd'hui une icône parmi les supersportives.

La technologie hybride de Porsche atteint des sommets spectaculaires avec la 918 Spyder. En septembre 2013, cette biplace de 652 kW (887 ch) est le premier modèle homologué pour la route à avaler les 20,6 kilomètres de la boucle Nord du Nürburgring en 6:57 minutes. Porsche entend bien rester fidèle à son ambition d'excellence en matière d'e-performance. Si un jour la Mission X était produite en série, telle serait notre vision : elle devrait être la voiture homologuée pour la route la plus rapide de l'histoire sur la boucle Nord du Nürburgring.

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]

Taycan Turbo S (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/245346_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/245385_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2023/products/porsche-mission-x-hypercar-concept-32715.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/afb9e1db-873d-4a4f-ba31-c16b37e2f2e0.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/en/company/75-years-porsche-sport-cars.html
https://newsroom.porsche.com/en/press-kits/Porsche-Mission-X.html

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