

Sur les traces de Moby Dick : un modèle « slantnose » unique et exceptionnel

14/08/2026 « Encore plus de performances, une silhouette Flachbau et un aileron arrière inspiré de la 911 GT3 R Rennsport, s'il vous plaît. » Telles étaient les souhaits définis par un passionné de Porsche qui a fait transformer sa 911 GT2 RS, comme neuve, en un modèle d'usine unique par le département Sonderwunsch. En collaboration avec Manthey, une pièce de collection unique et homologuée pour la route a vu le jour. Revêtue d'une peinture Blanc Grand Prix et dotée de passages de roues redessinés ainsi que d'un graphisme contrasté en forme de U distinctif sur le capot, l'avant de la voiture rend hommage à la légendaire voiture de course 935/78 du Mans, surnommée « Moby Dick ».

Chez Porsche, le style de carrosserie « Flachbau » (également appelé « Slantnose ») et le programme Sonderwunsch sont étroitement liés depuis des décennies : dans les années 1980, le constructeur de voitures de sport proposait pour la 911 Turbo (Type 930) une spectaculaire variante, dotée d'ailes avant redessinées et de phares escamotables. Le design s'inspirait de la légendaire Porsche 935, qui a dominé les courses d'endurance pendant des années. Entre 1982 et 1989, 948 exemplaires de cette version

modifiée ont été vendus. Même en tenant compte des transformations ultérieures, les modèles Flachbau comptent encore aujourd'hui parmi les variantes les plus rares de la 911. La curiosité et l'intérêt du monde des voitures de sport et des médias ont sans aucun doute été éveillés lorsqu'il est apparu que Porsche avait déposé les désignations de modèle « Flachbau » et « Flachbau RS » auprès de l'Office Européen des Brevets en mai 2025. Aujourd'hui, la marque lève le voile sur ce mystère : cette demande de brevet s'explique par la transformation minutieuse d'une 911 GT2 RS (Type 991.2) de 2018, en parfait état et équipée du pack Weissach.

Une équipe pluridisciplinaire – composée d'experts du département Sonderwunsch, de Style Porsche, ainsi que d'ingénieurs en développement issus de Weissach, de Porsche Motorsport et de Manthey – a travaillé sur ce projet pendant près de trois ans. « Transformer cette voiture en modèle Flachbau s'est avéré particulièrement complexe, même si nous avons conservé le groupe motopropulseur d'origine, en accord avec le client », explique Alexander Fabig, Vice-Président Produit et Personnalisation chez Porsche. « Notre objectif était de réinterpréter le design emblématique de la 935 sans faire de compromis sur la sécurité, la technologie ou la conformité à la réglementation routière. Grâce à des mesures d'allègement approfondies, cette voiture unique pèse désormais 31,6 kg de moins qu'auparavant. Cela peut sembler modeste à première vue, mais la 911 GT2 RS avec le pack Weissach est un modèle sportif déjà optimisé sans compromis en termes de réduction de poids. »

Grant Larson, aujourd'hui à la retraite, a été chargé de la conception de ce projet Sonderwunsch. Sa participation a été un véritable coup de chance, puisque c'est également lui qui avait conçu la réinterprétation moderne de la 935 dévoilée par Porsche en 2018 à l'occasion du 70e anniversaire de cette légendaire voiture de course. « La nouvelle Flachbau RS est une réinterprétation moderne et fidèle du design emblématique de la 935 Moby Dick », explique Larson. « Outre les ailes avant plus plates, l'une des caractéristiques principales réside dans la disposition décalée des phares, dotés d'unités LED très étroites. »

La palette de couleurs joue elle aussi délibérément sur la tradition et la réinterprétation moderne : « Nous avons associé le Blanc Grand Prix à des parties peintes en noir mat et à d'autres zones en fibre de carbone apparente », poursuit Larson. « Cela crée un contraste, et l'élément contrasté en forme de U à l'avant fait écho à une caractéristique stylistique de la 935/78 aux couleurs Martini – la célèbre « Moby Dick ». Cette nuance de blanc a été spécialement développée pour ce modèle unique. Une 911 historique en Blanc Grand Prix issue de la collection Porsche AG a servi de référence aux experts pour reproduire avec précision la nuance de couleur.

Un design épuré : la carrosserie Flachbau

L'extérieur réinterprète la silhouette légendaire Flachbau de la 935. Les ailes avant sont désormais plus basses et dotées de sorties d'air à lamelles. Ces lamelles assurent la ventilation des passages de roues et réduisent la pression d'air à l'intérieur de ceux-ci. En raison du nouveau profil des ailes, la trappe à carburant et le mécanisme sous-jacent ont également dû être modifiés. Le pare-choc avant a également été entièrement redessiné. De discrètes ailettes noires signés Manthey soulignent les performances aérodynamiques à l'avant du véhicule. Un système d'éclairage astucieusement conçu remplace les phares ronds de série. Les trois éléments LED destinés aux feux de route, aux feux de

croisement et aux feux de jour sont disposés en rangées superposées. Les modules d'éclairage individuels sont très fins : les feux de croisement et les feux de route mesurent chacun un peu moins de quatre centimètres de hauteur, tandis que les feux de jour sont encore plus fins, avec moins de deux centimètres.

Ce modèle unique sorti d'usine est peint en Blanc Grand Prix, une couleur Porsche traditionnelle lancée pour la 911 en 1974. Des éléments contrastés en noir soulignent le caractère affirmé de la peinture extérieure. Les bandes sur le capot et le toit, inversées par rapport au modèle GT2 RS de série, attirent particulièrement l'attention. La fibre de carbone apparente noire de la bande centrale et de la forme de U contraste avec la teinte Blanc Grand Prix qui l'entoure. Les carénages de roues (« aérodiscs ») montés sur les roues arrière sont également peints en Blanc Grand Prix, tandis que les étriers de frein, peints en noir profond, viennent parfaire cette allure sportive.

Le splitter avant, associé au soubassement du kit Manthey comprenant le diffuseur arrière, améliore l'aérodynamisme et garantit des performances sans compromis. Les carénages de roues (« aérodiscs ») en fibre de carbone sur les roues arrière réduisent la traînée. Le nouvel aileron arrière, doté de fixations en forme de S, s'inspire de celui de la 911 GT3 R rennsport (Type 992), tout en étant relevé de cinq centimètres sur ce modèle. Il peut être réglé manuellement sur trois positions différentes afin d'offrir différents niveaux d'appui aérodynamique en fonction des exigences du circuit. Dans les configurations « High Downforce » et « Low Downforce », l'appui aérodynamique sur l'essieu arrière est respectivement supérieur de 2 % et 3 % à celui d'une 911 GT2 RS équipée du kit Manthey avec l'aileron dans les positions correspondantes. À une vitesse maximale de 340 km/h en mode « High Downforce », la Flachbau RS génère exactement 554 kg d'appui aérodynamique sur l'essieu arrière. Le système de réglage de l'aileron et les repères de position associés sont protégés par un brevet.

La perfection à l'état brut : l'habitacle

Avant sa transformation, l'intérieur se caractérisait par de l'Alcantara rouge, du cuir noir et de la fibre de carbone apparente. À l'avant de l'habitacle, jusqu'aux sièges, l'aspect et l'ambiance ont été conservés. En revanche, l'espace situé derrière les sièges a été entièrement dépouillée, dans l'esprit d'une voiture de course.

De nombreux éléments de confort ont été supprimés au profit d'une approche radicale d'allègement. Le système Porsche Communication Management (PCM) a été supprimé et remplacé par un compartiment de rangement garni de cuir. Tous les composants du système audio ont également été retirés. Dans le même objectif de réduction du poids, les matériaux d'insonorisation et les revêtements de sol de l'habitacle et du coffre ont eux aussi été en grande partie supprimés.

À la place, de nombreuses pièces se présentent désormais sous la forme de métal nu, peint en Blanc Grand Prix, typique des voitures de course. Certaines surfaces, telles que le prolongement de l'accoudoir, sont revêtues de finitions en carbone. Le nouveau faisceau électrique a été délibérément laissé apparent et n'est recouvert que d'une gaine de protection. Afin de réduire encore davantage le poids, certains câbles qui n'étaient plus nécessaires ont été retirés.

L'inscription « Flachbau RS » est brodée sur les appuie-têtes des sièges baquets en fibre de carbone, derrière lesquels on peut apercevoir le tracé stylisé de la Nordschleife. Côté passager, le tableau de bord est orné d'un badge doré portant l'inscription « Sonderwunsch » et d'une plaque gravée « Factory One-Off 2026 | Flachbau RS ».

Les points de fixation habituellement intégrés dans la carrosserie pour accueillir des équipements tels que le triangle de signalisation et l'anneau de remorquage ont été supprimés. Ces éléments, obligatoires sur les voitures de série, sont désormais placés dans un « coffret de secours ». Si la Flachbau RS doit être conduite sur circuit, ce coffret peut être facilement retiré de la voiture afin de réduire au maximum le poids total.

Essais approfondis : à Weissach et sur la Nordschleife

Une fois les détails fondamentaux du design définis, une phase de validation numérique approfondie a été réalisée. Celle-ci comprenait des simulations de collision simplifiées et des tests visant à valider le déploiement des airbags. De plus, une analyse structurelle détaillée a été réalisée, notamment en ce qui concerne les charges exercées sur le grand aileron arrière. Enfin, des calculs aérodynamiques ont été effectués à l'aide de la Dynamique des Fluides Numérique (CFD) afin d'optimiser davantage la conception globale. Ce n'est qu'après la réussite de ces essais virtuels que le feu vert a été donné pour la production de nouveaux outillages destinés à la fabrication des composants modifiés.

Cette étape a été suivie d'une validation technique des différents composants. Le nouvel aileron arrière a été soumis à des vibrations extrêmes sur un banc d'essai hydropulsé, reproduisant celles rencontrées en conditions réelles d'utilisation sur route, mais avec une intensité supérieure. De plus, les experts ont également testé sa capacité de charge statique à l'aide de sacs de sable.

Au total, trois véhicules d'essai ont été construits afin de réaliser des essais de validation supplémentaires dans des installations telles que des tunnels d'éclairage et des souffleries, ainsi que lors de tests routiers en conditions réelles. De nombreux essais sur l'aérodrome de Mendig, 50 tours rien que sur la Nordschleife du Nürburgring et des essais d'endurance sur le site de Weissach ont permis, ensemble, de simuler une sollicitation de l'aileron arrière équivalente à environ 150 000 kilomètres d'utilisation par le client.

« Sur la Nordschleife, on se rend immédiatement compte de l'efficacité des concepts aérodynamiques », explique Lars Kern, pilote d'essai chez Porsche, qui a conduit la voiture de sport sur ce célèbre circuit. « La Flachbau RS reste extrêmement stable et précise, même à très haute vitesse. C'est exactement le type de retour d'expérience nécessaire pour valider un design de carrosserie aussi radicalement modifié. »

Même les chasseurs de prototypes chevronnés et les passionnés de sport automobile ont été impressionnés : lorsqu'une voiture d'essai Slantnose camouflée a effectué des tours de piste au Nürburgring, les vidéos de ses apparitions ont totalisé plus de 100 000 vues sur les réseaux sociaux en l'espace de quelques heures.

À propos de la Porsche 935

Développée sur la base de la 911 Turbo Type 930, la 935 a fait sensation sur les circuits dès 1976. Grâce à elle, Porsche a remporté quatre fois de suite le Championnat du monde des constructeurs. Elle a dominé à plusieurs reprises les 12 Heures de Sebring, ainsi que les 24 Heures de Daytona. Au Mans, elle a décroché à la fois des victoires de catégorie et des victoires au classement général. Rare sont les voitures de course dérivées d'un modèle de série à avoir connu un tel succès. C'est principalement la silhouette allongée de la 935/78 qui a valu à cette voiture de course désormais légendaire le surnom de « Moby Dick ». Pour en savoir plus, cliquez ici.

À l'occasion de la Rennsport Reunion de 2018, Porsche a présenté une réinterprétation moderne de la 935. Pour célébrer le 70e anniversaire des voitures de sport Porsche, le constructeur a produit une série limitée de seulement 77 exemplaires de cette voiture de course Clubsport de 700 ch.

À propos de Manthey

Manthey est spécialisée dans les modèles GT de Porsche et figure depuis 30 ans parmi les principales écuries Porsche au monde. L'entreprise, basée à Meuspath près du Nürburgring, emploie plus de 350 collaborateurs et est dirigée par les frères Martin et Nicolas Raeder.

Manthey affiche un palmarès impressionnant : parmi ses plus grands succès en sport automobile figurent sept victoires au classement général des 24 Heures du Nürburgring, six victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans, huit titres au Championnat du monde d'endurance FIA (WEC), ainsi que les titres équipes et pilotes du DTM remportés en 2023 et 2025.

Pour en savoir plus et obtenir des vidéos et des photographies, 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 GT2 RS
Fuel consumption / Emissions

WLTP*

*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/2026/08/sur-les-traces-de-moby-dick--un-modle--slantnose--unique-et-exceptionnel.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cd7e707d-9fd1-4e69-bb65-b469bd53cb6c.zip

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