

De la piste à la route : présentation de la Porsche 963 RSP

06/06/2025 Alors que Porsche se prépare pour les 24 Heures du Mans, une sœur de l'Hypercar 963 a été dévoilée : la 963 RSP.

Modèle unique et extrême inspiré des voitures championnes de l'IMSA et du WEC, cette voiture suit de près la ligne stylistique adoptée il y a 50 ans par une 917 très spéciale. Elle a fait ses débuts aujourd'hui dans les rues proches du Circuit de la Sarthe, aux côtés de la voiture qui a inspiré sa création. Fruit du travail d'une équipe réunissant Porsche AG, Porsche Penske Motorsport, et Porsche Cars North America, en partenariat avec la légende du sport automobile Roger Penske, dont les initiales forment le nom de la voiture, la 963 RSP s'inspire de la 917 pionnière et d'une course effrénée qui s'est déroulée il y a un demi-siècle.

Un voyage hors du commun : de Zuffenhausen à Paris

En avril 1975, une 917 (châssis 030) – la voiture de course d'endurance la plus avancée de l'époque –

a effectué un voyage extraordinaire, non pas sur circuit, mais sur routes ouvertes. Depuis l'usine de Zuffenhausen, elle a roulé jusqu'à Paris, conduite par son mystérieux propriétaire, qui a insisté pour que le moins de modifications possible soient apportées à la voiture, qui se trouve toujours en France et roule encore aujourd'hui.

« Tout a commencé par un simple « et si ? », un projet ambitieux mené par une petite équipe de passionnés chez Penske et Porsche qui, ensemble, ont imaginé une version de la 963 qui ressemblerait autant que possible à l'esprit et à l'apparence de la Count Rossi 917 », a déclaré Timo Resch, Président et Directeur Général de Porsche Cars North America, qui a conçu l'idée originale. « La 917 de l'histoire était une voiture de course dans les moindres détails - même si elle roulait sur route - et nous avons adopté la même approche avec la 963 RSP. Elle est fabriquée à partir de matériaux nobles de la meilleure qualité qui soit, mais reste une voiture de course dans l'âme. »

La 963 RSP présente des changements notables par rapport au modèle sur lequel elle est basée. Contrairement aux voitures de course concurrentes, qui sont recouvertes de différentes couleurs, la 963 RSP est la première du genre à être peinte, ce qui représente un véritable défi en raison de la nature de la carrosserie en fibre de carbone et en Kevlar®, qui est ultra-fine à certains endroits pour gagner en légèreté. En hommage à la Count Rossi 917, la 963 RSP est peinte en Martini Silver et présente une carrosserie modifiée unique ainsi qu'un intérieur en cuir beige et Alcantara sur mesure, inspiré des choix de finitions effectués par le comte Rossi il y a 50 ans.

Une configuration mécanique et électronique spécifique a été mise au point pour ses débuts sur les routes près du Mans, notamment une hauteur de caisse surélevée et des amortisseurs assouplis, ainsi qu'une unité de commande électronique reprogrammée pour permettre aux phares et aux feux arrière de fonctionner de manière similaire à ceux d'une voiture de série. Ces modifications, associées à une carrosserie révisée pour recouvrir les passages de roues, à l'utilisation de pneus Michelin pour conditions humides et même à l'installation d'un klaxon, ont permis à la voiture de répondre aux critères nécessaires pour être autorisée à circuler sur route et à porter des plaques d'immatriculation, grâce à une autorisation spéciale des autorités françaises et au soutien important de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), qui organise les 24 Heures du Mans.

« C'est une expérience qui restera gravée dans ma mémoire toute ma vie », a déclaré Timo Bernhard, qui était au volant de la 963 RSP pour ses premiers kilomètres sur route. « Se retrouver sur une route ouverte à la circulation avec une 917 à mes côtés, c'était irréel. La voiture s'est comportée à la perfection. Elle semblait un peu plus docile et plus maniable que la 963 standard, et j'ai trouvé qu'elle était vraiment unique et beaucoup plus agréable à conduire, d'autant plus que je n'avais pas besoin de tout mon équipement de sécurité. »

« Nous entretenons une excellente relation avec Porsche depuis 1972. La Porsche 917/30, en particulier, a marqué l'une des plus belles périodes de l'histoire de l'écurie Penske, avec de nombreuses victoires et titres de champion, ainsi que le record de vitesse sur circuit fermé établi par Mark Donohue en 1975 », a déclaré Roger Penske, Président de Penske Corporation. « Avec un partenariat aussi remarquable qui se poursuit encore aujourd'hui, nous avons estimé qu'il était temps de créer la voiture

la plus exaltante que nous pouvions imaginer. Tout comme la 917, je voulais que cette voiture soit fidèle à ses origines et subisse le moins de modifications possible. Lorsque nous nous sommes lancés dans ce projet, les différences entre les deux générations de voitures de course ont constitué un défi de taille. Le résultat est une voiture qui n'a rien perdu de son caractère et qui est aussi passionnante sur circuit que sur route. »

La 963 RSP sera présentée au public au Circuit de la Sarthe pendant les 24 Heures du Mans avant de retourner à Stuttgart pour être exposée au Musée Porsche. En juillet, la voiture sera exposée aux côtés de la 917 au Goodwood Festival of Speed.

Le projet 963 en détail

Le concept est né lors d'une réunion en bordure de piste entre Timo Resch, Président et Directeur Général de Porsche Cars North America, Thomas Laudenbach, Vice-President de Porsche Motorsport, et Urs Kuratle, Directeur Factory Racing LMDh à Road Atlanta. Inspirés par la 917, ils ont imaginé réitérer l'exploit avec une 963. Ce petit groupe a présenté les grandes lignes du projet à Roger Penske et Jonathan Diuguid, Directeur Général de Porsche Penske Motorsport, qui ont tous deux encouragé et développé l'idée. Roger Penske a été désigné comme client pour la voiture, qui a été baptisée 963 en son honneur.

Processus de conception – extérieur

Une fois le concept défini, l'équipe Sonderwunsch de Zuffenhausen a commencé à concrétiser l'idée en collaboration avec ses collègues Sonderwunsch de Porsche Classic à Atlanta, un site indépendant ouvert en 2023. S'inspirant des modifications choisies par le comte Rossi en 1975, Grant Larson, Directeur des projets spéciaux chez Porsche Design, et ses designers ont imaginé une 963 qui resterait aussi proche que possible de la voiture d'origine, avec une palette de couleurs argent et noir à l'extérieur et un mélange de cuir beige et d'Alcantara à l'intérieur. Cela a conduit à la décision de peindre la voiture, comme c'était le cas pour la 917, plutôt que de la recouvrir d'un film, comme c'est la norme pour les voitures de course actuelles, ce qui représentait un défi de taille en raison de la construction de la carrosserie en Kevlar® et en fibre de carbone. La couleur de la peinture, « Martini Silver », a été vérifiée à partir des archives du musée Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen, et trois couches de peinture ont été appliquées.

Les pièces mineures telles que les charnières et les fixations d'ailes sont toutes finies en Noir (finition satinée), avec un « 963 RSP » unique imprimé en 3D créé et appliqué à l'arrière de la voiture.

Afin de rapprocher la 963 de la silhouette de la 917, des modifications ont été apportées à la carrosserie de la 963 RSP. Parmi celles-ci, on peut citer la création d'ouïes d'aération uniques sur les ailes, là où les ouïes avant et arrière seraient normalement ouvertes. Fruit d'une collaboration entre Sonderwunsch et Porsche Penske Motorsport, ces ouïes ont d'abord été modélisées numériquement

avant d'être intégrées à la voiture. Leur nouveau design permet à l'air de s'échapper des passages de roue. De plus, les plaques d'obturation en fibre de carbone situées dans l'aileron arrière, obligatoires sur les voitures de course, ont pu être retirées sur la 963 RSP. À l'avant de la voiture, remplaçant le graphisme appliqué sur toutes les 963 conventionnelles, a été ajouté un badge Porsche en émail, un détail commun à la 917.

Autre détail : les pneus des logos Michelin des années 1970 sur les côtés et des pneus pluie de 18 pouces ont été montés sur des jantes OZ forgées. Enfin, autre nouveauté, des points de fixation pour les plaques d'immatriculation avant et arrière ont été ajoutés avant que la voiture ne soit conduite sur la voie publique à l'occasion du 50e anniversaire de la première sortie sur route de la 917.

Processus de conception – intérieur

La plus grande différence par rapport à la 963 de compétition se trouve sans doute à l'intérieur de la 963 RSP. S'inspirant de l'intérieur artisanal et entièrement sur mesure de la 917 (qui n'a toujours pas été restaurée à ce jour), la 963 RSP se caractérise par un mélange de cuir souple beige et d'Alcantara. Alors que la voiture de course offre très peu de confort, la 963 RSP est plus accueillante, avec son siège en carbone d'une seule pièce recouvert de cuir, doté d'un rembourrage moelleux au centre et d'un appuie-tête fixe monté sur la cloison en fibre de carbone. Les sièges sont, comme dans la version de course, climatisés. Les coussins pour les jambes dans l'espace pour les pieds ainsi que la garniture du toit et les montants ont été recouverts d'Alcantara clair, tandis que le volant, où se trouvent la plupart des fonctions du véhicule, a été recouvert de cuir. Il y a un léger complément : un porte-gobelet amovible imprimé en 3D, capable de maintenir en toute sécurité un mug de voyage Porsche.

À côté du pilote, un nouveau panneau offre un espace pour ranger le casque Peltor et le volant lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Il y a aussi une plateforme pour l'ordinateur portable, permettant de démarrer et d'assister le fonctionnement de la voiture. On y trouve également le casque de protection en carbone personnalisé de Roger Penske.

Si la couleur et le design de l'intérieur font clairement référence à la 917, on trouve également des éléments de design plus subtils, notamment des plaques d'extrémité sur mesure pour le système de ventilation qui imitent le style du ventilateur situé au-dessus du moteur 12 cylindres à plat de la 917.

Les portes sont revêtues de cuir et d'Alcantara, et l'une d'elles est ornée d'une petite plaque en alliage indiquant le numéro de châssis ainsi que la date et le lieu de fabrication.

Modifications mécaniques

La hauteur de caisse de la voiture a été réglée au maximum pour permettre une utilisation sur route, tandis que les amortisseurs réglables Multimatic DSSV , conçus pour les prototypes de course, ont été réglés au niveau le plus souple afin d'offrir un confort de conduite optimal.

L'unité de commande a été modifiée pour permettre à la voiture d'utiliser les clignotants et de régler les phares en fonction de la route. Le groupe motopropulseur hybride V8 avec batterie lithium-ion, capable de fonctionner uniquement à l'électricité, reste réglé selon les spécifications standard de compétition dans la 963 RSP, mais la puissance délivrée par le MGU (unité moteur-générateur) a été réajustée afin d'offrir une puissance plus linéaire, mieux adaptée à une utilisation sur route qu'à la compétition. Le moteur a également été modifié afin de pouvoir fonctionner à l'essence ordinaire, ce qui a représenté un travail considérable pour l'équipe.

Touches finales

La 963 RSP est équipée d'un casque de sécurité en carbone sur mesure avec des accents Martini Silver assortis à la voiture, d'un ensemble d'outils Snap On sur mesure avec des accents de la même couleur sur la poitrine, d'une plaque commémorative du projet et de son homonyme, et de poignées recouvertes du même cuir que celui utilisé à l'intérieur de la voiture.

Les compartiments de rangement sont également équipés d'inserts en mousse sur mesure pour transporter les outils et l'équipement spécial nécessaire au démarrage, à l'entretien et au fonctionnement de la voiture.

Bien qu'elle puisse être conduite sur route dans des circonstances particulières et conformément aux exigences locales (les modifications apportées à la voiture lui ont permis d'utiliser des plaques d'immatriculation françaises « W » ou des plaques d'immatriculation du constructeur pour ses débuts), la 963 RSP n'est pas un ajout homologué à la gamme Porsche et est destinée à rester une pièce unique très spéciale.

Le groupe motopropulseur de la 963

La 963 est alimentée par un moteur V8 biturbo de 4,6 litres développant environ 680 ch, issu du programme de course RS Spyder géré par Penske, qui a remporté tous les titres de la catégorie LMP2 de l'American Le Mans Series de 2006 à 2008. Le moteur a été agrandi, passant de 3,4 à 4,6 litres, puis utilisé sur le véhicule de série 918 Spyder à production limitée, qui a fait ses débuts en 2013. Le vilebrequin plat et la course courte du moteur permettent un point de montage bas, ce qui contribue à optimiser le centre de gravité de la voiture. Alors que la 918 Spyder utilisait le moteur en version atmosphérique, la 963 l'associe à deux turbocompresseurs fournis par le fabricant néerlandais Van der Lee. Ces turbocompresseurs génèrent une pression de suralimentation très modérée et sont montés sur le côté chaud du moteur, optimisant ainsi la réponse de l'accélérateur. Au total, environ 80 % des composants du moteur de la 963 sont communs à ceux de la 918 Spyder, qui avait déjà été conçue pour fonctionner avec un système hybride.

Les composants standardisés du système d'assistance électrique sont fournis par Bosch (moteur-générateur, électronique et logiciel) et Williams Advanced Engineering (batterie haute tension). Le

moteur-générateur (MGU), qui est responsable de la puissance délivrée et de la récupération d'énergie au freinage sur l'essieu arrière, fonctionne en interaction directe avec la boîte de vitesses séquentielle à sept rapports Xtrac. Le MGU est situé dans le carter d'embrayage, entre le moteur à combustion et la boîte de vitesses.

L'ensemble du système électrique de l'hybride produit jusqu'à 800 volts. La batterie monobloc a une capacité énergétique de 1,35 kWh, qui peut être mobilisée à tout moment lors des accélérations. Une puissance de 30 à 50 kW est disponible par courtes impulsions, mais cela ne modifie pas la puissance globale du groupe motopropulseur. Lorsque la poussée du MGU entre en action, la puissance du moteur à combustion, qui peut atteindre plus de 8 000 tr/min (selon le BoP), diminue automatiquement.

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

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/ppdb/2025/06/de-la-piste-à-la-route-presentation-de-la-Porsche-963-RSP-39699.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fefecfc2-692a-4f49-b702-a98a1d496abc.zip

External Links
https://www.porsche.com/international/accessoriesandservice/exclusive-manufaktur/personality/