

Carrosserie et aérodynamique

## **Carrosserie large et légère avec toit en magnésium et ailes en fibres de carbone**

La nouvelle 911 GT3 RS est conçue pour garantir des performances de pointe en termes de dynamique de conduite. La large carrosserie, avec son aileron arrière spécifique à la version RS, souligne le caractère sportif du modèle RS, proche des voitures de course. Les dimensions de l'essieu arrière correspondent à celles de la 911 Turbo, dont la coque a été reprise. Les ailes avant en carbone dépassent de 25 mm vers l'extérieur. Éléments caractéristiques du modèle RS, les lamelles protégeant les sorties d'air des passages de roue sur le dessus, qui réduisent la surpression produite par la rotation des roues, et augmentent ainsi la déportance sur l'essieu avant. Deux entrées sur le capot avant, appelées NACA, améliorent la ventilation du système de freinage sans pour autant dégrader le coefficient Cx. La lèvre du spoiler avant, encore plus large que sur le modèle précédent, associée aux bas de caisse latéraux élargis, augmente la surface du soubassement du véhicule, et donc également sa déportance. Cela permet de bénéficier d'un comportement routier général plus stable.

La 911 GT3 RS est l'une des rares voitures de sport homologuées pour la route dont l'aérodynamisme peut être réglé comme sur une voiture de course. L'aileron arrière fixe avec ses supports d'aileron noirs en aluminium forgé a été placé de manière à améliorer les performances en cas de conduite rapide dans les virages. Dans cette position, il produit 40 % de déportance de plus que le modèle précédent.

### **Gain de poids grâce au mélange intelligent de matériaux**

La 911 GT3 RS est également un modèle de légèreté sur la septième génération. Malgré de nombreuses caractéristiques permettant des gains de performances par rapport au modèle précédent, la nouvelle voiture de sport hautes performances, avec 1 430 kg, est l'un des véhicules les plus légers sur ce segment. La carrosserie mixte aluminium-acier permet de maintenir un poids faible tout en garantissant la rigidité suffisante du véhicule. Comme sur la 911 GT3, l'avant et l'arrière sont constitués de polyuréthane léger combiné à des billes creuses en verre et des éléments de fibre de carbone. Ce matériau high-tech est à la fois extrêmement léger et stable. On trouve du PRFC sur le capot avant aux contours marqués, les ailes avant, le capot arrière et sur divers éléments de l'habitacle.

Le toit en magnésium présente un contour marqué large et profond de quelques millimètres, comme le capot avant. Ce contour n'est pas seulement un trait distinctif visuel de la structure légère : il augmente aussi sa rigidité. Les vitres latérales arrière et la lunette arrière sont en verre léger. Ce matériau est aussi léger que le polycarbonate, mais il résiste mieux aux rayures et présente une courbure beaucoup plus faible à grande vitesse.

Les accélérations et freinages répétés sur circuit mettent les composants à rude épreuve. Ainsi, un véhicule plus léger accélère et freine non seulement plus efficacement, mais sollicite également beaucoup moins sa chaîne cinématique et ses freins. Cela s'avère particulièrement avantageux lorsque l'on doit réaliser plus de deux ou trois tours rapides. Chaque kilogramme gagné compte également en matière de dynamique transversale. Plus un véhicule est léger, moins sa masse est entraînée vers l'extérieur des courbes. Les charges sur les forces latérales des pneus sont réduites, ce qui permet de rouler à plus

grande allure en courbes.

## **Design intérieur taillé pour les circuits**

L'habitacle de la nouvelle 911 GT3 RS est fonctionnel et offre une ergonomie adaptée au circuit. Le volant sport peut être réglé de 40 mm sur le plan axial et vertical afin de s'adapter de manière idéale à la physiologie du conducteur. La couronne du volant en alcantara® noir donne non seulement du cachet au véhicule, mais garantit également une adhérence optimale. Le repère jaune à 12 heures indique au conducteur l'angle de braquage sur le circuit. Les grosses palettes de commande, avec leur point de pression clairement défini, assurent des passages de rapports précis et, grâce au retour d'information clair, permettent au conducteur de confirmer le bon choix de vitesse.

Les sièges baquets intégraux PRFC en carbone apparent de série offrent un maintien optimal au conducteur et au passager sur circuit. La bande centrale est en alcantara® noir perforé ; les appuie-tête arborent un monogramme « GT3 RS » brodé en gris argent. Si le client opte pour le siège Sport Plus adaptatif, la bande centrale de tous les équipements intérieurs est en alcantara noir sans perforation.

## **Pack ClubSport sur demande sans supplément de prix**

Comme sur la 911 GT3 et sur la 911 GT2 RS, le pack ClubSport est disponible sur la nouvelle 911 GT3 RS. Il comporte un arceau-cage de sécurité à l'arrière avec certification DMSB et un coupe-batterie. S'ajoutent en outre à cela un extincteur de course portable et un harnais de sécurité 6 points, conformes en tous points aux exigences actuelles de la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

## **En option : Pack Weissach et jantes en magnésium**

Le pack Weissach et les jantes forgées en magnésium en option permettent de réduire encore le poids d'environ 30 kg par rapport à une 911 GT3 RS avec Pack ClubSport. L'aileron arrière, le capot avant, le toit et la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs SportDesign sont fabriqués en matière plastique renforcée aux fibres de carbone (PRFC) en carbone apparent. Les barres stabilisatrices et les barres d'accouplement avant et arrière sont également en PRFC. La marque caractéristique incontournable du pack Weissach est le monogramme PORSCHE sur l'aileron arrière.

L'intérieur est dominé par l'arceau de sécurité en titane, qui pèse environ 12 kg de moins que l'arceau de sécurité en acier du Pack ClubSport. Même les petits détails, tels que les palettes de commande et le cache-volant en PRFC, ont été allégés au maximum. Jusqu'aux tapis de sol qui ont fait l'objet d'une nouvelle découpe. Dans l'habitacle, le logo du pack Weissach sur les appuie-tête et la plaque sur le porte-gobelets témoignent de l'optimisation de poids poussée à l'extrême sur cette 911 GT3 RS.

Elle dispose de série du PCM avec navigation en ligne, de la commande vocale et du pré-équipement pour téléphone portable ainsi que du Porsche Connect Plus avec accès à de nombreux services. Le PCM peut être enlevé sur demande et sans frais supplémentaires pour alléger encore le poids du véhicule. Dans ce cas, la console centrale comporte un casier de rangement.

## **Formation avec support visuel : Application Porsche Track Precision**

L'application « Porsche Track Precision » de série permet un relevé, un affichage et une analyse détaillés des données de conduite sur le smartphone. Elle permet de chronométrer automatiquement les temps au tour grâce au PCM ou manuellement grâce au levier de commande du pack Chrono en option, et de les comparer ensuite sur le smartphone. Le Laptrigger disponible en option sur le Porsche Tequipment permet de chronométrer les temps au tour de manière encore plus précise.

Sur circuit, l'application présente la dynamique de conduite sur le smartphone. En plus des temps intermédiaires et des temps au tour, elle indique aussi les écarts par rapport à un tour de référence défini. Des analyses graphiques des données de conduite ainsi qu'une analyse vidéo aident le conducteur à améliorer encore ses performances de conduite. Il est possible de gérer et d'échanger les enregistrements, les profils de trajets et de conducteurs directement sur le smartphone.

### **En option : pack Chrono avec affichage des performances**

Porsche propose également un pack Chrono en option pour la 911 GT3 RS. Outre le chronomètre analogique et numérique sur le tableau de bord, il comporte des fonctions permettant d'afficher, d'enregistrer et d'évaluer les temps au tour chronométrés ainsi qu'un affichage des performances. Le conducteur peut ainsi s'informer du temps et du trajet parcouru lors du tour actuel, du nombre de tours effectués jusque-là et des temps obtenus à chaque fois. En outre, le tour le plus rapide et l'autonomie restante sont affichés. Il est possible d'enregistrer n'importe quel circuit ou de définir des circuits de référence.