

Un châssis surbaissé plus sportif avec des roues arrière directrices sur de-mande

La puissance et l'accélération longitudinale d'une part. Une vitesse élevée dans les virages et une haute précision de conduite de l'autre. Lors de la conception des modèles GTS, nos ingénieurs ont voulu améliorer la coordination des éléments du châssis afin de renforcer sa sportivité. Ils ont donc élargi la voie de la voiture par rapport à la Carrera S, qui mesure désormais 1 544 mm au niveau de l'essieu arrière même sur les modèles à propulsion. Cette modification réduit le roulis et renforce la stabilité dans les virages.

La suspension adaptative de série Porsche Active Suspension Management (PASM) améliore la tenue de route et le comportement directionnel sur les modèles de GTS Cabriolet et sur la GTS Targa. Les GTS Coupé bénéficient en exclusivité du châssis sport PASM, avec un surbaissement de la carrosserie de dix millimètres supplémentaires. De plus, d'autres systèmes eux aussi de série améliorent le comportement et la précision de la direction ainsi que l'agilité des modèles GTS : les modèles à boîte manuelle sont par exemple équipés du Porsche Torque Vectoring (PTV) et du blocage du différentiel arrière mécanique, tandis que les modèles GTS à boîte PDK sont équipés du Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) et du blocage du différentiel arrière à commande électronique. Les deux systèmes déclenchent des freinages ciblés sur la roue arrière intérieure au virage et améliorent la motricité en cas de forte accélération dans les virages serrés. La stabilisation active antiroulis PDCC en option a été adaptée au surplus de puissance des modèles GTS.

Le châssis GTS offre une stabilité directionnelle élevée, une réaction précise de la direction et un comportement directionnel neutre. En outre, les modèles GTS sont équipés des plaquettes de frein 16 % plus grandes de la 911 Turbo et de disques de frein dix millimètres plus grands à l'avant présentant des dimensions de 350 x 34 mm. Ils sont renforcés par de nouveaux bols de disques en aluminium qui permettent de réduire les masses non suspendues et d'améliorer la dynamique de conduite.

Les freins, dotés de la ventilation optimisée et d'étriers rouges, offrent des décélérations de premier ordre, même en cas de surchauffe sur les circuits. Les modèles GTS sont équipés de série de jantes noires de 20 pouces avec écrou central. Sur les essieux avant et arrière, les jantes à écrou central sont un demi-pouce plus larges que sur la 911 Carrera S : elles mesurent désormais neuf pouces à l'avant et douze pouces à l'arrière. Cette modification augmente la surface de contact des pneus et l'adhérence.

Les roues arrière directrices sont pour la première fois disponibles en option sur tous les modèles GTS. Jusqu'à environ 50 km/h, le système oriente les roues arrière dans le sens inverse des roues avant, ce qui entraîne un raccourcissement virtuel de l'empattement. Le diamètre de braquage est ainsi réduit, le comportement de la direction dans les virages nettement plus dynamique et les manœuvres de stationnement facilitées.

À partir de 80 km/h, le système oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant. Résultat : un allongement virtuel de l'empattement et une stabilité accrue, par exemple lors d'un changement de voie sur autoroute. En outre, le rapport de transmission au niveau de l'essieu avant peut être appliqué de façon plus directe avec un gain de 10 %.

L'association du PASM à la suspension dynamique du moteur du pack Sport Chrono renforce encore la dynamique de conduite. Le système à régulation électronique minimise les vibrations de la chaîne cinématique et réduit les mouvements liés à la masse totale de la chaîne cinématique qui ont une incidence la dynamique de conduite. On conjugue ainsi les avantages d'une suspension dure et souple : le comportement routier est nettement plus stable lors des changements de charge et en cas de conduite rapide dans les virages. Sur les chaussées irrégulières, le confort de conduite reste quant à lui inchangé. Tous les modèles GTS ont donc un point commun : ils allient une puissance élevée à un comportement routier typique d'une voiture de sport.

Le Porsche Stability Management (PSM), qui régule automatiquement la stabilisation dans la plage des limites de la dynamique de conduite, calcule en permanence la direction de conduite, la vitesse du véhicule et la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale du véhicule. En cas d'accélération sur des surfaces différentes, le PSM améliore la motricité. Le mode PSM Sport constitue une nouveauté du pack Sport Chrono de série. Ce mode permet à un conducteur averti de tester encore un peu plus les limites de la 911, sur un circuit ou lors d'un entraînement en hiver par exemple. Par rapport au mode « PSM On », cette fonction autorise des mouvements de lacet plus importants autour de l'axe vertical et un patinage plus élevé au niveau des roues motrices.