



PORSCHE

Information de presse

1^{er} mars 2016

Modèle spécial en édition limitée, à moteur atmosphérique et boîte mécanique

Un loup déguisé en agneau – la nouvelle Porsche 911 R

Stuttgart. Avec la nouvelle 911 R présentée au Salon automobile de Genève 2016, Porsche dévoile une voiture de sport puriste, fidèle à un savoir-faire classique : équipée d'un moteur atmosphérique Boxer quatre litre de 368 kW (500 ch) et d'une boîte de vitesses sport à six rapports, la 911 R s'inscrit dans la tradition de son modèle historique : une voiture de course homologuée en 1967. Construite en petite série, la 911 R (R = Racing) a participé à des rallyes, à la Targa Florio ainsi qu'à des courses où elle a disputé des records du monde. A l'instar de sa mythique devancière, la nouvelle 911 R mise sur les matériaux légers, pour des performances maximales et une expérience de conduite à l'état pur. D'un poids total de 1 370 kg réservoir plein, ce modèle spécial limité à 991 exemplaires est actuellement le plus léger de la famille des 911. En optant pour un moteur atmosphérique six cylindres à rotation ultra rapide et une boîte de vitesses sport manuelle, Porsche revendique une nouvelle fois son attachement aux voitures de sport haute performance. Conçue dans les ateliers dédiés au sport automobile, la 911 R élargit la gamme des moteurs atmosphériques grande puissance et se range au côté des modèles de compétition 911 GT3 et 911 GT3 RS.

L'arrière de la 911 R abrite le moteur Boxer six cylindres à quatre litres de cylindrée que l'on connaît de la 911 GT3 RS : ce moteur de course développe une puissance de 500 ch à 8 250 tr/min et produit 460 Nm à un régime de 6 250 tr/min. Au démarrage, ce bolide à propulsion arrière passe de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes. Dans le respect de son caractère puriste, cette 911 de construction légère est systématiquement livrée avec une boîte de vitesses sport à six rapports. Les courses de levier courtes exaltent les sensations de conduite. La 911 R atteint une vitesse allant

jusqu'à 323 km/h. Conformément au nouveau cycle de conduite européen (NCCE), sa consommation combinée de carburant s'élève à 13,3 l/100 km.

Un bolide à l'état pur : des technologies issues du sport automobile

La 911 R semble littéralement faite pour les routes sinueuses : grâce à son réglage spécial, la direction de l'essieu arrière, de série, permet une entrée en virage particulièrement directe et une maniabilité toute en précision, tout en assurant une stabilité de conduite idéale. Le blocage mécanique du différentiel arrière s'appuie sur une traction maximale. Les freins céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) de série garantissent un freinage idéal. Les disques de frein ont des dimensions généreuses : 410 millimètres à l'essieu avant et 390 millimètres à l'essieu arrière. Le contact avec la chaussée est assuré par des pneus ultra haute performance de 245 millimètres à l'avant et 305 millimètres à l'arrière. Ils sont montés sur des roues forgées de 20 pouces, en construction légère et à fixation centrale en aluminium mat.

Les systèmes de gestion du Porsche Stability Management (PSM) ont été tout spécialement adaptés à la 911 R par les développeurs du sport automobile. Une fonction double débrayage activable d'une simple pression sur une touche permet des changements de vitesses idéaux lors du rétrogradage. La 911 R a également à son actif un volant d'inertie monomasse optionnel. Résultat : une amélioration significative de la spontanéité et de la vitesse de rotation du moteur, exceptionnelle. Un système de levage disponible en option assure une parfaite fonctionnalité au quotidien. Une simple pression sur le bouton et il augmente la garde au sol d'environ 30 millimètres à l'essieu avant.

Avec un poids total de 1 370 kg, la 911 R s'allège de 50 kg par rapport à la 911 GT3 RS. Le capot avant et les ailes sont en carbone et le toit en magnésium, d'où un abaissement du centre de gravité du véhicule. Lunette arrière et vitres latérales arrière sont en matière plastique légère. Par ailleurs, l'insonorisation de l'habitacle a été réduite et on a fait l'économie d'une banquette arrière. Climatisation optionnelle, radio et système audio ont également été supprimés pour cette cure de minceur.

Un loup déguisé en agneau : look 911 classique et technologie sport auto GT

Extérieurement, la 911 R se montre plutôt discrète. À première vue, la carrosserie est celle de la Carrera. Seuls les boucliers avant et arrière, que l'on connaît de la GT3, ainsi que les doubles sorties centrales d'échappement indiquent le lieu de naissance de la 911 R : le département des courses, localisé à Flacht. Sur le plan technique, la 911 R en a sous le capot : la motorisation et tous les composants légers de la carrosserie ont pour base la 911 GT3 RS. Le châssis provient entièrement de la 911 GT3. Pour la conduite sur route, l'aileron arrière fixe de la carrosserie a été remplacé par un aileron arrière déployable, comme sur les modèles Carrera. Associé à un diffuseur arrière de dessous de caisse spécifique à la 911 R, cet aileron assure la force descendionnelle nécessaire. Jupe avant et jupe arrière proviennent de la 911 GT3. Le système d'échappement sportif est en titane, un matériau léger. L'avant est habillé d'une lèvre de spoiler entièrement repensée. L'inscription « Porsche » qui apparaît de chaque côté du véhicule et des bandes rouges ou vertes continues traversant de part en part la voiture en son milieu soulignent la parenté de cette 911 avec sa mythique devancière.

Le conducteur prend place sur des sièges baquets intégraux en carbone à bande centrale en tissu et motif à carreaux « Pepita », inspiré de la première 911 des années 1960. C'est un volant sport GT de 360 millimètres de diamètre, spécifique à la 911 R, qui permet au conducteur de guider son véhicule. Le passage des rapports s'effectue de manière traditionnelle par un levier de vitesses court spécifique de la 911 R et par la pédale d'embrayage. Les baguettes latérales en carbone de l'habitacle avec une plaquette en aluminium incrustée côté passager indiquent le nombre limité d'exemplaires de la 911 R. L'ouverture des portières s'effectue grâce à des sangles de porte typiques des véhicules GT.

Mise sur le marché et prix

En Suisse, cette voiture de sport puriste sera lancée l'été prochain. Son prix s'élève à 231 200 CHF, TVA et équipement spécifique à chaque pays compris. Avec le Porsche Swiss Package, le client bénéficiera sans supplément des options d'équipement suivantes : phares LED Noir avec fonction PDLS, rétroviseurs inté-

rieurs à système anti-éblouissement automatique et capteur de pluie, Pack Sport Chrono incluant l'application « Porsche Precision » associable au déclencheur Lap-trigger, régulateur de vitesse et Pack Light Design. En outre, les clients suisses bénéficieront d'une garantie prolongée (2 + 2).

Des visuels des modèles Porsche sont disponibles dans la Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>) et, pour les journalistes accrédités, dans la banque de données Porsche destinée à la presse (<https://presse.porsche.ch>).

Porsche 911 R : consommation de carburant en cycle urbain 20,1 l/100 km ; en cycle extra-urbain 9,3 l/100 km ; en cycle mixte 13,3 l/100 km ; émissions de CO₂ 308 g/km; classe d'efficacité : G.

Porsche 911 GT3 : consommation de carburant en cycle urbain 18,9 l/100 km ; en cycle extra-urbain 8,9 l/100 km ; en cycle mixte 12,4 l/100 km ; émissions de CO₂ 289 g/km; classe d'efficacité : G.

Porsche 911 GT3 RS : consommation de carburant en cycle urbain 19,2 l/100 km ; en cycle extra-urbain 8,9 l/100 km ; en cycle mixte 12,7 l/100 km ; émissions de CO₂ 296 g/km ; classe d'efficacité : G.

Porsche Cayman GT4 : consommation de carburant en cycle urbain 14,8 l/100 km ; en cycle extra-urbain 7,8 l/100 km ; en cycle mixte 10,3 l/100 km ; émissions de CO₂ 238 g/km; classe d'efficacité : G.