



PORSCHE

Information presse

Geneva Motor Show 2015

Table des matières

Porsche au Salon de l'Automobile de Genève 2015	Première mondiale pour deux sportives d'exception : Porsche Cayman GT4 et 911 GT3 RS	1
Porsche Cayman GT4	La nouvelle référence dans sa catégorie	3
Porsche 911 GT3 RS	Une 911 pur-sang destinée au circuit	4
Fiches techniques Cayman GT4		6
Fiches techniques 911 GT3 RS		10

Février 2015

Porsche au Salon de l'Automobile de Genève 2015

Première mondiale pour deux sportives d'exception : Porsche Cayman GT4 et 911 GT3 RS

Avec deux premières mondiales au Salon de l'Automobile de Genève 2015, Porsche réaffirme son engagement pour les voitures de sport épurées. Le Cayman GT4 et la 911 GT3 RS deviennent les nouvelles références sportives de leur segment respectif en établissant de nouveaux records sur la boucle Nord du Nürburgring. Le nouveau modèle d'entrée de gamme dans la ligue supérieure des sportives Porsche est le Cayman GT4, première GT issue de la famille des biplaces à moteur central. Une version de course sera également disponible dans le courant de cette année. Traditionnellement, la nouvelle 911 GT3 RS est la figure de proue de la famille GT de Porsche. Elle incarne le plus haut degré de perfectionnement technique susceptible d'être atteint par une voiture de sport homologuée pour la route avant l'entrée dans l'univers des sportives exclusivement destinées à la compétition.

Les voitures de sport GT de Porsche illustrent à merveille le transfert technologique des voitures de course aux voitures de sport de série et incarnent le lien émotionnel entre la conduite au quotidien et la conduite sur circuit. Dans cette catégorie, quatre voitures de sport sur cinq sont conduites sur route et sur circuit. Les deux modèles présentés en première mondiale à Genève s'inscrivent dans la tradition établie par Porsche, qui profite du salon printanier au bord du lac Léman pour dévoiler ses nouveaux modèles orientés compétition. Au cours des dernières années, les 911 GT3, 918 Spyder et 919 Hybrid y ont également fait leurs débuts.

Depuis toujours, la Suisse est un pays classiquement Porsche affichant une densité relativement élevée de voitures de sport construites à Stuttgart-Zuffenhausen. Près de 39 000 véhicules Porsche y sont recensés pour environ huit millions d'habitants, dont plus de 80 pour cent à transmission intégrale. La croissance continue enregistrée par Porsche est particulièrement réjouissante : en 2014, 2 871 véhicules ont été livrés en Suisse, ce qui correspond à une hausse de près de 29 pour cent par rapport à 2013. Fait particulièrement marquant : l'engouement pour les voitures de sport ultra-performantes telles que la 911 Turbo ou la 911 GT3, qui représentent plus de 40 pour cent des 911 vendues. Dans l'ensemble, le marché suisse privilégie les modèles Porsche à motorisations haut de gamme, généreusement équipés et fréquemment individualisés Porsche Exclusive. Ainsi, le Macan Turbo est la version la plus vendue en Suisse du nouveau SUV compact de Porsche.

L'entrée la plus rapide dans le segment GT : le Porsche Cayman GT4

Avec le nouveau Cayman GT4, Porsche exploite l'intégralité du potentiel dynamique des sportives à moteur central. Réalisant la boucle Nord du Nürburgring en 7 min et 40 s, il s'établit comme nouvelle référence sur son segment. Le Cayman GT4 est une voiture de sport ultra-performante qui diffère nettement des autres modèles Cayman. Issu de la 911 Carrera S, le moteur de 3,8 l développe une puissance de 385 ch (283 kW). Entièrement revisité à l'avant avec un becquet avant abaissé et des sorties d'air supplémentaires en amont du capot avant, le Cayman GT4 est le seul modèle Cayman à déportance sur les deux essieux. Le châssis abaissé de 30 mm et les freins très généreusement dimensionnés sont programmés pour la compétition avec des composantes de la 911 GT3.

Sportive de circuit de la cinquième génération : la 911 GT3 RS

Depuis 2003, Porsche développe une version RS sur la base de la 911 GT3 actuelle. Il s'agit du niveau de développement à moteur atmosphérique le plus élevé avant le passage à la voiture de course. La 911 GT3 RS est la cinquième génération de cette voiture de sport de haut niveau. Réalisant la boucle Nord du Nürburgring en seulement 7 min et 20 s, elle bat même le record historique de 7 min 29 s établi par la supercar Carrera GT, tout en conservant néanmoins une praticité au quotidien caractéristique des sportives Porsche. La 911 GT3 RS est propulsée par un moteur atmosphérique six cylindres à injection directe d'une puissance de 500 ch (368 kW) et dotée d'un châssis et d'une aérodynamique optimisés pour le circuit. De construction légère intelligente, elle possède un toit en magnésium et mise sur le plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) pour les ailes avant, les capots et l'aileron arrière.

Porsche Cayman GT4

La nouvelle référence dans sa catégorie

Le nouveau modèle d'entrée de gamme dans la famille GT de Porsche est le Cayman GT4. Le moteur, le châssis, les freins et l'aérodynamique du Cayman GT4 sont optimisés pour assurer une conduite aussi sportive que possible. Néanmoins, le nouveau fleuron de la gamme hérite de la polyvalence et de l'adaptabilité au quotidien des coupés deux places Porsche. Il est emmené par un moteur six cylindres à plat de 3,8 l développant une puissance de 385 ch (283 kW) et dérivé du bloc de la 911 Carrera S. La transmission est assurée par une boîte mécanique six rapports à roulements de boîte dynamiques. Ainsi, le Cayman GT4 accélère de 0 à 100 km/h en 4,4 s et atteint une vitesse maximale de 295 km/h. Sa consommation moyenne est de 10,3 l/100 km en cycle NEDC. Le châssis abaissé de 30 mm et le système de freinage généreusement dimensionné utilisent presque exclusivement des composantes de la 911 GT3.

Prêt pour le circuit : premier Porsche Cayman à déportance sur les deux essieux

Le Cayman GT4 affiche un design spécifique : trois prises d'air caractéristiques à l'avant et le large aileron fixe à l'arrière témoignent d'une aérodynamique optimisée au service de la déportance. Sur demande, le Cayman GT4 peut être équipé pour réaliser encore davantage de performances sportives. Parmi les options disponibles figurent le système de freinage céramique PCCB, des sièges baquets en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC), un pack Sport Chrono spécifique comportant l'application Track Precision et un pack Clubsport.

L'habitacle du Cayman GT4 est conçu de manière à faire bénéficier le conducteur et le passager d'un plaisir de conduite sans restrictions. Ils sont installés dans des sièges sport à revêtement cuir et alcantara caractérisés par un excellent support latéral. Grâce à ses dimensions réduites, le nouveau volant sport du GT4 assure une maniabilité optimale et une réactivité immédiate.

Sur le plan technique, la nouvelle voiture de sport GT est apparentée à la 911 GT3. Sur le plan de l'architecture, son moteur central et son statut de fleuron dynamique de sa catégorie la placent dans la lignée des modèles 911 GT1, Carrera GT et 918 Spyder. La nouvelle appellation est inspirée de la catégorie GT4 permettant d'accéder à chances égales au sport automobile GT à relativement peu de frais.

Porsche 911 GT3 RS

Une 911 pur-sang destinée au circuit

La nouvelle Porsche 911 GT3 RS incarne la fusion entre sportive de route et voiture de course. Elle est équipée de la plus haute technologie de sport automobile actuellement disponible pour une 911 homologuée pour la route. D'importantes modifications réalisées au niveau de la motorisation, de l'aérodynamique et de la construction allégée ont permis d'accroître encore sensiblement les performances de la 911 GT3. Et ce malgré le fait que la 911 GT3 RS (actuellement de cinquième génération) a toujours fait référence sur le circuit dans son segment : elle impose en effet un nouveau standard en réalisant la boucle Nord du Nürburgring en 7 min et 20 s, battant même le record établi par la supercar Carrera GT en 2003.

Le savoir-faire hérité de la compétition est la clé de ses performances de pointe. La 911 GT3 RS est propulsée par un moteur six cylindres de quatre litres affichant une puissance de 500 ch (368 kW) et un couple de 460 Nm associé à une boîte PDK spécifique. Il s'agit du moteur atmosphérique à injection directe le plus puissant et possédant la plus grande cylindrée de la famille 911. Grâce à lui, la voiture de sport de haut niveau passe de 0 à 100 km/h en 3,3 s et de 0 à 200 km/h en 10,9 s. Sa consommation moyenne est de 12,7 l/100 km en cycle NEDC. Certaines fonctions, telles que le débrayage par « palette neutre », comparable à une pression sur l'embrayage avec une boîte conventionnelle, ou la limitation de vitesse via la touche pit-speed, sont spécialement conçues pour la compétition. Elles procurent au conducteur une plus grande latitude en matière de conduite dynamique tout en lui apportant davantage d'assistance sur circuit.

Une construction légère intelligente :

toit en magnésium, ailes et capots en fibres de carbone

La 911 GT3 RS est un véritable modèle de construction allégée intelligente. Tandis que son toit est en magnésium, ses ailes avant, son capot avant et son capot moteur sont en fibres de carbone et d'autres pièces de construction légère dans d'autres matériaux légers. Au total, le modèle RS pèse seulement 1 420 kg, soit près de 10 kg de moins que la 911 GT3. De plus, le toit léger rabaisse le centre de gravité du véhicule et améliore ainsi sensiblement les conditions de dynamique transversale. La carrosserie inspirée de la 911 Turbo souligne

la sportivité de ce véhicule proche de la compétition, notamment avec ses pièces aérodynamiques propres aux modèles RS. La languette de bouclier avant qui descend presque au niveau de la chaussée et le large aileron arrière renforcent l'aspect imposant du véhicule.

Une rainure centrale de 30 centimètres de large s'étire sur toute la longueur du capot avant en PRFC et du toit en magnésium. Rappelant le relief du capot de coffre des modèles 911 classiques au moteur refroidi par air, elle caractérise aujourd'hui les deux principales pièces de construction légère de la 911 GT3 RS. Autre caractéristique : les évacuations d'air spécifiques des passages de roues avant, qui se prolongent jusque dans la partie supérieure des ailes comme sur les véhicules de course et accroissent la déportance au niveau de l'essieu avant.

Direction arrière et pneus les plus larges de la gamme 911

Le châssis de la 911 GT3 RS est conçu pour assurer une dynamique et une précision de conduite optimales. La direction arrière et la fonction Porsche Torque Vectoring Plus à blocage électronique de différentiel arrière entièrement variable optimisent la manœuvrabilité et le dynamisme du véhicule, tandis que les voies élargies au niveau des essieux avant et arrière assurent une stabilité au roulis encore supérieure à celle du modèle 911 GT3. La 911 GT3 RS dispose par ailleurs des pneus de série les plus larges de la gamme 911. Il en découle un comportement directionnel encore plus agile et une vitesse encore accrue dans les virages.

Avec ses éléments en alcantara, l'habitacle de la 911 GT3 RS est inspiré de l'actuelle 911 GT3. Le conducteur et le passager sont assis dans des sièges baquets en fibres de carbone visibles provenant de la 918 Spyder. Le pack Clubsport est toujours de série, avec son arceau-cage vissé situé derrière les sièges avant, son pré-équipement pour coupe-batterie, son harnais six points pour le conducteur et son extincteur avec support. Le pack optionnel Sport Chrono comporte des chronomètres intégrés et l'application Porsche Track Precision pour smartphone. Celle-ci permet notamment de chronométrer automatiquement les temps au tour par GPS et d'enregistrer, d'administrer, de partager ou de comparer avec d'autres conducteurs de nombreux paramètres via smartphone : vitesse, accélération transversale, comportement au freinage et à l'accélération, etc.

Fiche technique Porsche Cayman GT4*

Carrosserie : Coupé biplace ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier ; portes, capots de coffre et capot arrière en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx	0,32
Surface frontale S	2,0 m ²
Maître-couple Scx	0,64

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; volume huile moteur 10,1 litres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement.

Alésage :	102,0 mm
Course :	77,5 mm
Cylindrée :	3 800 cm ³
Rapport volumétrique :	12,5:1
Puissance moteur :	385 ch (283 kW) à 7 400 tr/min
Couple maxi :	420 Nm entre 4 750 tr/min et 6 000 tr/min
Puissance au litre :	101,3 ch/l (74,5 kW/l)
Régime maxi :	7 800 tr/min
Type de carburant :	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah/520 A ; récupération (réseau de bord).

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre.

Transmission :

Moteur et transmission regroupés en une unité motrice par vissage ; propulsion arrière ; boîte de vitesse manuelle à six rapports avec différentiel arrière à glissement limité mécanique et Porsche Torque Vectoring (PTV).

Démultiplications

1 ^{er} rapport	3,31
2 ^e rapport	1,95
3 ^e rapport	1,41
4 ^e rapport	1,13
5 ^e rapport	0,95
6 ^e rapport	0,81
MAR	3,00
Rapport de pont	3,89
Diamètre embrayage	240 mm

Train de roulement :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés.

Essieu arrière : suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, roues guidées sur bras longitudinaux, bielles d'accouplement et jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; barre antiroulis.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Direction à assistance électromécanique.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM), débrayable sur deux niveaux ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique.

À l'avant : étriers monobloc en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 34 mm.

À l'arrière : étriers monobloc en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 30 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11 J x 20	avec	295/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon norme DIN	1 340 kg
	PTMA	1 640 kg

Dimensions :	Longueur	4 438 mm	
	Largeur	1 817 mm	
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm	
	Hauteur	1 266 mm	
	Empattement	2 484 mm	
	Voie	avant	1 539 mm
		arrière	1 533 mm
	Volume du coffre	avant	150 l
		arrière	184 l
	Capacité du réservoir	54 l	

Performances routières :	Vitesse maximale	295 km/h 183 mph
	Accélération	
	0 à 100 km/h	4,4 s
	0 à 60 mph	4,2 s
	0 à 200 km/h	14,5 s
	0 à 400 m (1/4 mile)	12,5 s
Consommation (NEDC) :	moyenne	10,3 l/100 km
	cycle urbain	14,8 l/100 km
	cycle extra-urbain	7,8 l/100 km
Émissions de CO₂ :	moyenne	238 g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Dernière mise à jour : Février 2015

Fiche technique Porsche 911 GT3 RS*

Carrosserie : Coupé biplace ; carrosserie de construction légère intelligente associant aluminium et acier ; ailes, capots de coffre et capot moteur en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx	0,33
Surface frontale S	2,03 m ²
Maître-couple Scx	0,672

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable (VarioCam) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs).

Alésage	102,0 mm
Course	81,5 mm
Cylindrée	3 996 cm ³
Rapport volumétrique	12,9/1
Puissance moteur	500 ch (368 kW) à 8 250 tr/min
Couple maxi	460 Nm à 6 250 tr/min
Puissance au litre	125 ch/l (92,1 kW/l)
Régime maxi	8 800 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 100 W ; capacité batterie 95 Ah, 520 A.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et PTV Plus.

Démultiplications

1 ^{er} rapport	3,75
2 ^e rapport	2,38
3 ^e rapport	1,72
4 ^e rapport	1,34
5 ^e rapport	1,11
6 ^e rapport	0,96
7 ^e rapport	0,84
MAR	3,42
Rapport de pont	4,19
Diamètre d'embrayage	202 mm/153 mm

Châssis : Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; direction arrière active

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement sélectionnables manuellement.

Freins :	Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu.		
	À l'avant : étriers monobloc en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 34 mm.		
	À l'arrière : étriers monobloc en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 380 mm x 30 mm.		
	Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; frein de stationnement électrique de type duo-servo ; fonction Auto Hold.		
Jantes et pneumatiques :	avant	9,5 J x 20	avec 265/35 ZR 20
	arrière	12,5 J x 21	avec 325/30 ZR 21
Poids :	Poids à vide selon DIN		1 420 kg
	Poids total autorisé		1 720 kg
Dimensions :	Longueur		4 545 mm
	Largeur		1 880 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs		1 978 mm
	Hauteur		1 291 mm
	Empattement		2 457 mm
	Voie	avant	1 587 mm
		arrière	1 557 mm
	Volume du coffre	avant	125 l
		arrière	260 l
	Volume du réservoir	64 l (option : 90 l)	

Performances routières :	Vitesse maximale	310 km/h 193 mph
	Accélération	
	0 à 100 km/h	3,3 s
	0 à 60 mph	3,1 s
	0 à 160 km/h	7,1 s
	0 à 200 m	10,9 s
	0 à 400 m (1/4 mile)	11,2 s
Consommation (NEDC) :	moyenne	12,7 l/100 km
	cycle urbain	19,2 l/100 km
	cycle extra-urbain	8,9 l/100 km
Émissions de CO₂ :	total	296 g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Dernière mise à jour : Février 2015