

# 1. Du nouveau chez Porsche AG

Plus de puissance, plus de sécurité, plus de plaisir

## Coup double en juillet avec les deux variantes de la nouvelle Porsche 911



La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, de Stuttgart, lance à nouveau simultanément, pour la première fois depuis 1977, deux nouveaux modèles 911 : la 911 Carrera, d'une puissance de 239 kW (325 ch) avec un moteur Boxer de 3,6 litres, et la 911 Carrera S, entraînée par un nouveau moteur de 3,8 litres développant 261 kW (355 ch). Avec un couple-moteur de 400 Newton-mètres, le modèle S exécute le 0-100 km/h en 4,8 secondes. La Carrera requiert pour cette épreuve exactement cinq secondes. La vitesse maximale est de 285 km/h pour la Carrera et de 293 km/h pour la Carrera S. Ces deux nouveaux modèles 911 de la série « 997 » feront leur apparition sur le marché européen le 17 juillet 2004.

Ils disposent tous deux d'une nouvelle boîte de vitesses à six rapports et d'un châssis remanié, incluant en série, dans le cas du modèle S, des amortisseurs dynamiques. Ce châssis est également disponible en option pour la 911 Carrera sous la désignation de « Porsche Active Suspension

Management ». Le PASM offre en position « Normal » un mouvement confortable des amortisseurs. La fonction « Sport », quant à elle, induit une suspension plus dure permettant un style de conduite plus leste et particulièrement sportif. Parallèlement au PASM, les deux modèles sont proposés avec un châssis sport surbaissé de 20 millimètres, équipé d'un dispositif de blocage transversal sur l'essieu arrière.

Le format des roues et des pneumatiques s'est accru : le modèle 911 Carrera reçoit à présent en série des roues 18J de dimensions 8J x 18 avec des pneumatiques 235/40 ZR 18 (à l'avant) et 10J x 18 avec des pneumatiques 265/40 ZR 18 (à l'arrière). La Carrera S est équipée de jantes/pneumatiques de 19 pouces de dimensions 8J x 19 avec des 235/35 ZR 19 (sur l'essieu avant) et 11J x 19 avec des 295/30 ZR 19 (sur l'essieu arrière).

Le design de la nouvelle Porsche 911 se situe dans la continuité des plus de 40 ans d'histoire de la 911. La

nouvelle conception extérieure – avec, entre autres, un élargissement de la voie et une taille plus prononcée – confère à la 911 une allure encore plus dynamique, plus fluide, plus puissante et, à la fois, plus élégante. D'autres caractéristiques remarquables de ce design évolutionniste sont les nouveaux projecteurs de forme ronde avec projecteurs additionnels intégrés dans la partie avant, les ailes plus marquées, les rétroviseurs extérieurs à double bras de fixation, l'aspect modifié des jointures et le spoiler arrière dont l'aérodynamisme a été optimisé.

Sur le marché européen, le prix de base de la nouvelle venue s'élève à 64.700,00 euros pour la 911 Carrera et à 73.300,00 euros pour la 911 Carrera S. En Allemagne, les prix se situent (T.V.A. et taxes locales incluses) aux alentours de 75.200,00 euros pour la Carrera et de 85.176,00 euros pour la Carrera S.

De plus amples informations au sujet de la nouvelle Porsche 911 vous sont fournies sur notre page d'accueil sur : [www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Service de presse Porsche AG

## Naissance d'une voiture de coupe Porsche

# Un regard dans les coulisses du département Sport Client de Weissach.



Les fans Porschistes les connaissent. Mais rares sont ceux à savoir comment ces bolides des coupes de la marque Porsche sont fabriqués. Le chemin jusqu'à leur origine conduit tout droit jusqu'à la ville de Weissach, fréquemment appelée « l'usine à penser Porsche ». C'est en effet à cet endroit que mûrissent les idées de conception de véhicules de coupe. « Il faut une bonne base », explique Marcus Stolzenthaler, Product Manager pour les véhicules de course. Quiconque ne se montre pas suffisamment prévoyant a déjà perdu la course ou c'est tout comme. Sous chaque voiture de coupe performante se cache un véhicule d'homologation intelligemment conçu. C'est pourquoi une routière telle que la GT3, utilisée comme base, se voit dès le départ dotée de toutes les finesses techniques pouvant permettre par la suite au véhicule de coupe d'accomplir des temps au tour rapides.

Lors de la définition du concept de base d'un véhicule routier et du véhicule de coupe correspondant, les experts de Weissach tiennent compte des prescriptions de différents règle-

ments. Une Porsche de course doit pouvoir être utilisable pour d'autres coupes que celles de la marque. Les souhaits des clients et les dispositions de sécurité sont également pris en considération.

L'idéal serait d'achever la fabrication d'un véhicule conçu pour la circulation routière avant de s'attacher à celle du véhicule de course. Mais il en est autrement dans la pratique. Non seulement le développement des deux véhicules s'effectue de façon parallèle, mais la version de coupe fait même son apparition en premier sur le marché. Celle-ci doit en effet démontrer sur circuit le potentiel que renferme sa petite sœur, version routière.

L'application de cette stratégie requiert une grande expérience et beaucoup de doigté. A la conception et la réalisation d'un véhicule de coupe ne participe qu'une équipe relativement restreinte, comptant des collaborateurs des secteurs du sport automobile, de la production, des achats et des spécialistes de la fabrication en série. La flexibilité de cette



équipe, les moindres contraintes légales en matière de véhicules de course et la suppression de longues procédures d'autorisation permettent une réalisation rapide. Par conséquent il est parfois nécessaire, lors de la mise à l'épreuve de la voiture de coupe fabriquée pour ainsi dire au pas de course, de recourir à certaines pièces de série de son homologue routier n'ayant même pas encore atteint le stade de pré-série.

C'est ainsi qu'on considérant un cahier des charges auparavant défini, naît une première voiture. Cela devient véritablement excitant lorsque le prototype



numéro 1 se tient sur ses quatre roues et quitte l'atelier pour le premier tour d'essai. Ce dernier s'effectue sur la piste d'essai de Weissach. Au volant du véhicule encore camouflé se trouve en règle générale Roland Kußmaul – ingénieur, pilote d'essai et pilote de course. Il prend en charge les premiers tours de mise au point avant que les pilotes d'usine Porsche ne se glissent plus tard dans la peau de pilotes d'essai. « Au tout début, il n'est pas question de vitesse. Il s'agit juste d'accomplir un tour au plus et de contrôler toutes les fonctions du véhicule », explique Roland Kußmaul avant d'ajouter, « tous les capteurs humains sont alors en éveil ». De nombreux instruments de mesure, tels que des capteurs de température pour les freins et le liquide de refroidissement ou des capteurs de débattement en vue de la surveillance du châssis, passagers silencieux, l'accompagnent. Les résultats obtenus à partir d'autres essais complexes conduisent alors à la conception et à la construction d'un second prototype.

De la même manière qu'au début de la réalisation sont établis des cahiers des charges pour les domaines de la transmission, du châssis, de la carrosserie et de l'installation électrique. Des objectifs détaillés sont également définis pour les tours d'essai. Il s'agit, entre autres, de tenir compte du fait que les voitures de coupe en principe identiques à l'échelle mondiale devront ensuite faire leurs preuves dans des conditions climatiques les plus diverses, une Carrera Cup existant également en Australie, en Asie et, depuis peu, en Scandinavie. C'est pourquoi le prototype ne se contente pas d'accomplir quelques tours sur le circuit de Weissach, mais parcourt également des circuits de course internationaux utilisés en fonction des besoins. Pour citer deux exemples « Si nous avons besoin d'un circuit mettant à dure épreuve le système de freinage, nous nous rendons à Adria ou Imola », déclare Marcus Stolzenthaler.

Peu à peu, la voiture de coupe acquiert ainsi sa maturité. Mais n'oublions pas le revers de la médaille. La production des voitures de coupe doit s'effectuer

dans les délais impartis. Certains seront surpris d'apprendre que ces véhicules de course sont fabriqués à 90% à Zuffenhausen, c'est-à-dire qu'ils sont intégrés à la production normale des véhicules 911 Carrera et véhicules Boxster. Les nombreuses pièces spécifiques aux voitures de course ne peuvent néanmoins être toutes montées à la chaîne. Le soudage de la cage de sécurité, par exemple, vissée dans le cas de la 911 GT3 Clubsport, s'effectue en dehors du circuit de production. Les pièces présentant un risque de confusion avec des composants de série sont montées par des techniciens dans les ateliers de Weissach.

C'est également à Weissach que chaque voiture de coupe reçoit le dernier coup de lime, incluant une fois de plus, un contrôle de toutes les fonctions et un bref parcours d'essai. Même si la silhouette de la version de course rappelle fortement celle du véhicule routier, et même si la puissance du moteur a principalement, mais de façon minimale, été accrue grâce à l'utilisation d'un dispositif d'admission et d'échappement spécifique, des mondes séparent les deux véhicules. La moindre perte de confort, la moindre charge épargnée et la conception considérablement plus dynamique et directe du châssis font des voitures de coupe des véhicules extrêmement rapides : tels que nous les connaissons.

Bernd Woytal

**Prochaines dates de la Carrera Cup :**

**Allemagne :**

27.06.04 Norisring, D  
01.08.04 Nürburgring, D  
08.08.04 Motopark Oschersleben, D  
05.09.04 Zandvoort, NL  
19.09.04 Brünn, CZ  
03.10.04 Hockenheimring, D

**France :**

20.06.04 Dijon  
05.09.04 Albi  
26.09.04 Le Mans  
17.10.04 Magny-Cours

**Grande - Bretagne :**

13.06.04 Mondello Park, IE  
25.07.04 Croft, GB  
08.08.04 Knockhill, GB  
22.08.04 Brands Hatch – GP, GB  
05.09.04 Snetterton, GB  
26.09.04 Donington Park, GB

**Scandinavie :**

20.06.04 Mantorp, Suède  
04.07.04 Falkenberg, Suède  
01.08.04 Alastaro, Finlande  
15.08.04 Gelleråsen, Suède  
05.09.04 Jyllandsringen,  
Danemark  
19.09.04 Mantorp, Suède

**Japon :**

04.07.04 Suzuka, J  
29.08.04 Ti Aida, J  
21.11.04 Suzuka, J

**Asie :**

20.06.04 Bira, Thaïlande  
18.07.04 Taebaek, Corée du Sud  
15.08.04 Pékin, Chine  
26.09.04 Shanghai, RC  
21.11.04 Macau, RC

**Australie :**

13.06.04 Barbagallo, AUS  
04.07.04 Queensland Raceway, AUS  
25.07.04 Winton Raceway, AUS  
12.09.04 Sandown Motor Raceway,  
AUS  
10.10.04 Bathurst, AUS  
24.10.04 Surfers Paradise, AUS