



PORSCHE

Communiqué de presse

14 mars 2019

---

Structure allégée et ligne de toit aux allures de coupé

### **Capote high-tech pour la nouvelle Porsche 911 Carrera Cabriolet**

**Stuttgart.** Dès le premier regard, la capote à arceaux de la 911 Carrera Cabriolet\* attire l'attention. Porsche a toujours apporté un soin particulier à la conception de la capote de la 911. Comme pour les modèles décapotables précédents, la capote de la nouvelle 911 Cabriolet a été développée spécialement pour cette nouvelle déclinaison. La technologie novatrice mise en œuvre confère à la capote une courbure qui n'est pas sans rappeler la ligne de toit d'un coupé, avec un arc parfaitement dessiné qui s'étend de l'encadrement du pare-brise au compartiment de rangement à l'arrière. Aucun arceau n'est visible sous le tissu, et aucun segment ne brise la fluidité de la ligne de toit. Cette élégante courbure offre par ailleurs des avantages sur le plan aérodynamique. Le mécanisme hydraulique qui commande l'ouverture et la fermeture de la capote peut être actionné jusqu'à une vitesse de 50 km/h. La manœuvre dure environ 12 secondes.

### **Développement Porsche : capote à arceaux en magnésium**

La conception innovante de la capote à arceaux donne à la ligne de toit une allure jusqu'à présent impossible à réaliser avec une capote en toile. Le toit entièrement en tissu, à l'exception des parties latérales, s'étend sur une surface rigide composée de différents segments contigus. La capote est

constituée de quatre éléments : l'armature de toit à l'avant, les deux arceaux et la lunette arrière, dont l'encadrement est en magnésium, comme les autres segments. Tous les éléments de l'armature sont reliés par une liaison cinématique. Ainsi, il suffit d'un vérin hydraulique de chaque côté pour assurer la manœuvre d'ouverture et de fermeture de la capote. Pour le verrouillage, Porsche a opté pour un mécanisme de verrouillage central électrique avec tourillon de centrage.

Il n'y a pas de liaison fixe entre les arceaux et la capote en toile de sorte que les quatre segments en magnésium peuvent se superposer dans un pliage en Z lorsque la voiture est à ciel ouvert. Grâce à cette conception unique, l'ensemble composé de la capote en toile, de l'armature, des arceaux et de la lunette ne mesure que 23 cm de haut et 55 cm de long environ lorsque la capote est repliée. L'espace de rangement requis est donc extrêmement réduit. Tandis que la section avant de la capote reste visible en position ouverte, la section arrière est protégée par le plastron en forme de croissant du compartiment de rangement. À l'extérieur, le tissu est revêtu d'une natte isolante. Ainsi, lorsque la capote est déployée, les passagers bénéficient dans l'habitacle d'un confort comparable à celui de la version Coupé en matière d'isolation phonique et thermique.

### **Saute-vent à commande électrique entièrement intégré**

Le saute-vent intégré à commande électrique assure le confort de la 911 Carrera Cabriolet à vitesse élevée. Le saute-vent est fixé à un étrier en forme de U qui, en position repliée, s'intègre parfaitement à l'espace arrière, sans restreindre l'espace disponible dans l'habitacle. Par simple pression sur un bouton, l'étrier se redresse en deux secondes et un filet se déploie derrière les sièges avant. Le saute-vent peut être déployé ou replié jusqu'à une vitesse maximale de 120 km/h. À ciel ouvert, le saute-vent permet de réduire fortement les turbulences et les nuisances sonores.

**Un Cabriolet avec une aérodynamique exemplaire**

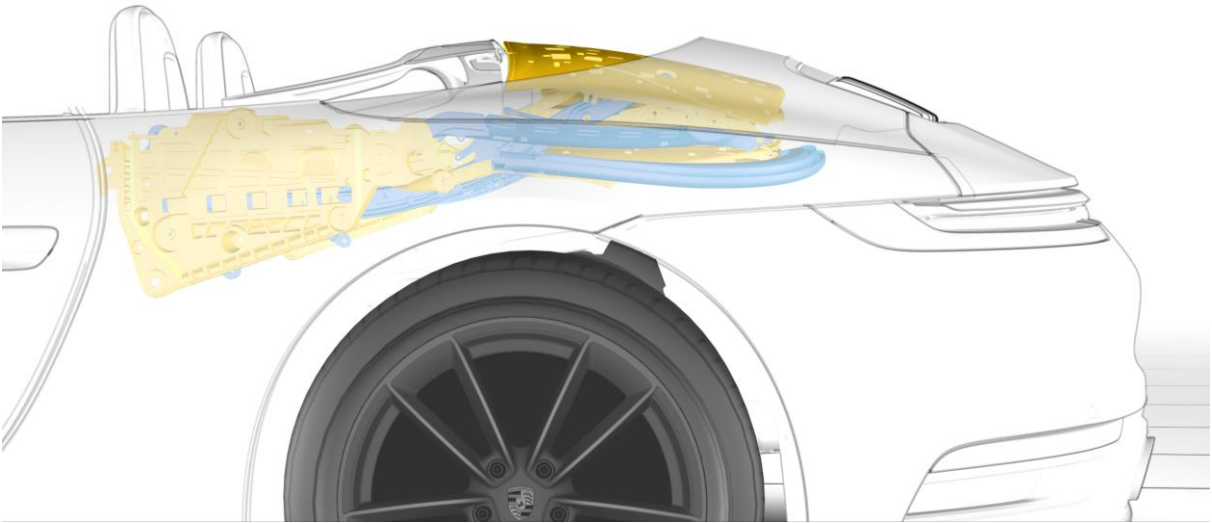
La 911 Carrera Cabriolet doit sa remarquable aérodynamique à ses lignes profilées, à sa capote, à son spoiler arrière élargi et à son système de refroidissement avec volets d'entrée d'air adaptatifs à l'avant. Le déflecteur arrière offre un angle d'attaque parfaitement adapté à un Cabriolet. Le profil des entrées et des sorties d'air est optimisé pour améliorer le cheminement du flux d'air de refroidissement. Même si le flux d'air a été augmenté pour répondre aux impératifs de refroidissement liés à la puissance accrue du moteur et à la capacité de freinage supérieure, la 911 Carrera Cabriolet bénéficie d'un coefficient de traînée ( $C_x$ ) de 0,30.

**Système de protection contre le retournement performant et rigidité accrue**

La 911 Carrera S décapotable est dotée d'un système de protection des passagers en cas de tonneau. Il se compose pour l'essentiel d'un châssis autoporteur constitué de profilés extrudés en aluminium mécanosoudés à haute résistance. Extrêmement rigide, le châssis porteur renforce également la caisse. Cette conception permet d'améliorer la résistance à la torsion du cabriolet.

En cas de risque de tonneau, deux cassettes sont déployées derrière les sièges arrière par un système de ressort. Le déclenchement pyrotechnique est commandé par un microgénérateur de gaz. Si la capote est fermée, un renfort au carbure sur chacune des deux cassettes traverse le verre de sécurité de la lunette. Le déclenchement intempestif est pratiquement impossible dans la mesure où l'unité de commande haute précision de l'airbag avec capteur de retournement intégré assure la surveillance continue et l'actionnement du dispositif. Il détecte la moindre variation de l'inclinaison de la caisse, et surveille l'accélération longitudinale et latérale, mais aussi le contact avec la chaussée.





Lien vers la vidéo correspondante sur Porsche NewsTV : <https://newstv.porsche.de/de/article/70132.html>

\*911 Carrera S Cabriolet : Consommation en cycle mixte 9,1 l/100 km, émissions de CO<sub>2</sub>, 208 g/km;

911 Carrera 4S Cabriolet : Consommation en cycle mixte 9,0 l/100 km, émissions de CO<sub>2</sub>, 207 g/km

Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), procédure plus réaliste en ce qui concerne le calcul de la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>. Elle remplace la norme NEDC (New European Driving Cycle, soit le Nouveau Cycle de Conduite Européen (NCCE)). En raison de conditions de mesure plus proches de la réalité, les valeurs de consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées selon la norme WLTP vont, dans la plupart des cas, être plus élevées que les valeurs déterminées selon la norme NEDC. En conséquence, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, des augmentations de taxes peuvent être engendrées.

Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur <https://www.porsche.com/france/accessoriesandservice/porscheservice/vehiculeinformation/wltp/>. Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO<sub>2</sub> et les performances du véhicule.

Actuellement, nous sommes toujours dans l'obligation de fournir les valeurs déterminées selon la norme NEDC, quelle que soit la méthode de mesure utilisée. Pendant cette période de transition, les valeurs NEDC des nouvelles voitures homologuées conformément à la norme WLTP seront donc dérivées des valeurs WLTP. Dans la mesure où les valeurs NEDC sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO<sub>2</sub> et les performances du véhicule.