



PORSCHE



Porsche au Salon international de l'automobile de Genève 2017

Dossier de presse

Sommaire

Porsche au Salon international de l'automobile de Genève 2017

Les nouveaux modèles 911 et Panamera présentés en avant-première mondiale 4

La nouvelle ligne de voitures de sport à valeur ajoutée : Panamera Sport Turismo	4
Inspirée du concept de la 918 Spyder : Panamera Turbo S E-Hybrid	5
Du quotidien au circuit : la nouvelle 911 GT3 de 500 ch	5
Plus de puissance sportive : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS	6
Nouveauté exclusive pour la Chine : la Panamera Executive	6
Porsche en Suisse : une nouvelle année record consécutive	7

Nouvelle variante de carrosserie de la Porsche Panamera

Première mondiale à Genève : la Sport Turismo rejoint la gamme Panamera 8

Design et concept d'une voiture de sport complète	9
Premier becquet de toit adaptatif à déploiement du segment	9
Trois places pour l'arrière entièrement revisité	10
Cinq motorisations pour le lancement sur le marché	10

Le deuxième modèle hybride de la Panamera dans les starting-blocks

Turbo S E-Hybrid, le modèle le plus puissant de la série Panamera 12

Concept de motorisation unique avec moteur V8 et électrique	12
Performances sportives, confort sur les longs trajets et efficacité	13
Lancement avec deux empattements	13

Sommaire

Moteur atmosphérique et châssis améliorés issus du sport automobile

La nouvelle Porsche 911 GT3, à la conquête des villes et des circuits 15

Habile dans les virages et stable dans les lignes droites :	
châssis ferme avec roues arrière directrices	16
Design intérieur : centre interactif pour une dynamique de conduite extraordinaire	16
Application Porsche Track Precision de série	17
Commercialisation et prix	17

Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 911

Dynamiques, confortables et efficaces : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS 18

Plus de puissance pour plus de performances	18
Typiquement GTS : nombreux éléments noirs à l'extérieur comme dans l'habitacle	19
Nouvelle application Porsche Track Precision et équipement haut de gamme	19

Consommation et émissions 20

02/2017

Porsche au Salon international de l'automobile de Genève 2017

Les nouveaux modèles 911 et Panamera présentés en avant-première mondiale

Genève. Porsche commence avec trois avant-premières mondiales spectaculaires au printemps 2017. À l'occasion du 87e Salon international de l'automobile de Genève (du 7 au 19 mars 2017), le constructeur de voitures de sport présente avec la Panamera Sport Turismo une nouvelle variante de carrosserie dans la gamme des véhicules Grand Tourisme et une nouveauté sur le segment. Avec son design unique, cette ligne de modèles offre davantage d'espace pour les passagers et leurs bagages ainsi qu'un hayon plus grand qui renforce ainsi l'équilibre entre l'élégance sportive et la praticité au quotidien. La nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid constitue également l'un des points d'orgue de Porsche. Avec la deuxième variante hybride de la Panamera (d'une puissance totale de 680 ch/500 kW), Porsche choisit pour la première fois une hybride rechargeable comme modèle phare d'une série. Puissance et passion sont également la marque de fabrique de la 911 GT3, proche des voitures de course. La nouvelle génération de la 911, toujours aussi affûtée, noue un lien toujours plus étroit entre utilisation au quotidien et sur circuit. Au cœur de ce perfectionnement, on retrouve le nouveau moteur atmosphérique très performant de 500 ch (368 kW). En outre, les modèles 911 GTS fêtent leur première apparition dans un salon.

La nouvelle ligne de voitures de sport à valeur ajoutée : Panamera Sport Turismo

Porsche continue de développer le concept de la Panamera. La Panamera Sport Turismo est présentée en avant-première mondiale avec une deuxième variante de carrosserie. La quatre portes associe le design propre à la marque à un habitacle spacieux à l'usage variable. À partir du montant B, la ligne de toit de la Sport Turismo est plus rectiligne que celle de la berline sportive aux allures de coupé. Outre l'aspect esthétique, ce choix confère bien davantage d'espace aux passagers et à leurs bagages (4+1 places). Grâce au large hayon à commande électrique, la nouvelle variante peut facilement contenir, outre les bagages destinés aux vacances, des articles sportifs de grande taille. Le caractère sportif de la Grand Tourisme reste inchangé. En effet, les deux lignes de carrosserie reposent sur les mêmes bases techniques. La commerciali-

sation de la Panamera Sport Turismo commencera au printemps 2017. La gamme de modèles comprend pour l'instant cinq variantes se différenciant par leur puissance et leur transmission : Panamera 4, Panamera 4 S, Panamera 4S Diesel, Panamera 4 E-Hybrid et Panamera Turbo.

Inspirée du concept de la 918 Spyder : Panamera Turbo S E-Hybrid

En 2003, l'association du puissant moteur V8 et du moteur électrique au couple élevé a fait de la Porsche 918 Spyder la voiture de sport la plus rapide sur le Nürburgring. La Panamera Turbo S E-Hybrid, qui reprend aujourd'hui ce concept, est actuellement la berline hybride la plus puissante du monde. Les forces conjuguées du moteur 8 cylindres de 550 ch (404 kW) et du puissant moteur électrique de 136 ch (100 kW) enregistrent une consommation normalisée (NCCE) de 2,9 l/100 km et de 16,2 kWh/100 km. L'accélération de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes correspond aux valeurs de la gamme des voitures de sport haut de gamme. D'autre part, l'hybride rechargeable peut rouler jusqu'à 50 km en mode 100 % électrique. Concernant le châssis, la version la plus aboutie de la Panamera dispose de tous les atouts pour offrir une dynamique dans les virages propre à une voiture de sport et un confort digne d'une berline de luxe. Le principe de l'alliance du confort et de la sportivité étend ses frontières. Avec la Panamera Turbo S E-Hybrid, Porsche l'annonce clairement : la mobilité électrique fait partie intégrante du perfectionnement de la puissance maximale des voitures sportives. Le nouveau modèle phare de la série Panamera est immédiatement disponible avec deux empattements au choix. Sa commercialisation aura lieu en juillet 2017.

Du quotidien au circuit : la nouvelle 911 GT3 de 500 ch

Plus puissante, plus rapide et plus précise : avec la 911 GT3, le département du sport automobile de Porsche a mis au point une nouvelle sportive souveraine sur les circuits, mais qui peut voyager par ses propres moyens grâce à son homologation pour la route. Au cœur de ce véhicule bat le nouveau moteur Boxer 4,0 l de 500 ch (368 kW), une motorisation dédiée au sport de course quasiment inchangée issue de la 911 GT3 Cup. À noter pour les puristes : outre la boîte de vitesses PDK de série, une boîte manuelle Sport à 6 rapports est pour la première fois disponible. Pour une dynamique de conduite toujours plus fluide, la réactivité du châssis sport PASM avec roues arrière directrices a encore été optimisée. Dotée d'une boîte PDK, cette voiture de sport passe de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes. Sa vitesse maximale atteint les

318 km/h. Avec la boîte de vitesses manuelle, on atteint même les 320 km/h. Visuellement, la 911 GT3 reste peu discrète : l'aileron arrière dominant se trouve encore plus haut qu'auparavant dans le flux d'air. Les admissions et sorties d'air au niveau du bouclier, du capot avant et à l'arrière témoignent d'une aérodynamique résolument axée sur la course. La commercialisation de la nouvelle 911 GT3 commencera dès mi-mai 2017.

Plus de puissance sportive : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS

Pour les clients de la 911 particulièrement soucieux de puissance, Porsche poursuit l'histoire des voitures de sport GTS avec cinq nouveaux modèles. La gamme se compose désormais du Coupé et du Cabriolet à propulsion ou transmission intégrale et de la 911 Targa 4 GTS. Toutes ces voitures sont équipées du puissant moteur de 450 ch (331 kW), de la large carrosserie du modèle à transmission intégrale, du châssis sport PASM et d'un équipement intérieur spécialement élaboré. Le nouveau turbocompresseur améliore la puissance du moteur 6 cylindres 3,0 l de 30 ch (22 kW) par rapport au groupe motopropulseur des modèles 911 Carrera S et 911 Targa S. Le surbaissement du spoiler avant et la surélévation de la hauteur de déploiement du spoiler arrière diminuent encore les coefficients de portance sur les essieux avant et arrière par rapport aux modèles Carrera S. Les éléments de design noirs, les jantes 20 pouces également peintes en noir à fixation centrale ainsi que les inscriptions GTS sur les portes marquent l'apparence si caractéristique des nouveaux modèles. La livraison de la première 911 GTS commencera dans les prochains jours.

Nouveauté exclusive pour la Chine : la Panamera Executive

À l'occasion du Salon de l'automobile de Genève, Porsche étoffe également sa gamme de modèles Panamera Executive en Chine : à partir d'octobre 2017, le marché chinois exclusivement recevra une version longue à propulsion de la célèbre berline sportive Panamera. La nouvelle Panamera Executive dotée d'un moteur V6 turbo 3 litres (330 ch/243 kW) offre aux clients chinois un modèle d'entrée de gamme attractif par son prix parmi les versions particulièrement luxueuses de cette voiture Grand Tourisme avec un empattement allongé (plus 150 millimètres). Ce modèle, ainsi que la nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid Executive également commercia-

lisée en Chine, complète les variantes Executive, aux côtés de la Panamera Turbo Executive (550 ch/404 kW), la Panamera 4S Executive (440 ch/324 kW), la Panamera 4 E-Hybrid Executive (462 ch/340 kW) et la Panamera 4 Executive (330 ch/243 kW).

Porsche en Suisse : une nouvelle année record consécutive

Porsche vend depuis 65 ans des voitures de sport en Suisse, une amitié durable avec toujours de nouveaux temps forts : 3 970 véhicules ont été livrés par l'entreprise en 2016, tout juste 4 % de plus que l'an passé, un nouveau record. La série qui a engrangé le plus de succès a été le Macan avec 1 650 véhicules neufs, suivi de la 911 avec 1 050 véhicules. Sur le marché classique des véhicules à transmission intégrale, la 911 Carrera 4S a été particulièrement prisée. En outre, les clients Porsche suisses se sont montrés très ouverts à la technologie d'avenir des véhicules rechargeables : presque 30 % des 682 modèles Cayenne livrés étaient équipés d'une motorisation hybride.

Nouvelle variante de carrosserie de la Porsche Panamera

Première mondiale à Genève : la Sport Turismo rejoint la gamme Panamera

Porsche agrandit la famille des Panamera avec une nouvelle variante de carrosserie : la Panamera Sport Turismo présentée en avant-première mondiale au Salon international de l'automobile de Genève 2017. Elle est même disponible en cinq versions : la Panamera 4, la Panamera 4S, la Panamera 4S Diesel, la Panamera 4 E-Hybrid et la Panamera Turbo. Inspirée de la berline sportive à succès, la nouvelle variante affirme son style avec un design inimitable dans le segment des voitures de luxe. Parallèlement, la Sport Turismo avec un puissant moteur allant jusqu'à 550 ch (404 kW) est plus adaptable que tous les autres éléments de sa classe. Avec son grand hayon, son rebord de chargement bas, son volume de coffre toujours plus important, ainsi que son concept de places 4+1, le nouveau modèle Panamera satisfait aux exigences les plus élevées avec une aptitude à l'usage au quotidien et une modularité exemplaire. « *La Panamera Sport Turismo représente pour Porsche une incursion dans un nouveau segment, tout en conservant les attributs et les valeurs typiques de Porsche* », a déclaré Michael Mauer, directeur Style chez Porsche.

Sur le plan technique et conceptuel, la Sport Turismo utilise toutes les innovations de la gamme Panamera complètement repensée pas plus tard que l'an passé. Il s'agit notamment du Porsche Advanced Cockpit numérique, des systèmes d'assistance innovants, comme le Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif, des systèmes de châssis, comme les roues arrière directrices, la stabilisation antiroulis électronique Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport) et des motorisations performantes. En outre, toutes les Panamera Sport Turismo disposent de série du système Porsche Traction Management (PTM), une transmission intégrale active avec embrayage multidisque à commande électronique. À partir des modèles S, la suspension pneumatique adaptative à 3 chambres fait également partie des équipements de série.

Design et concept d'une voiture de sport complète

Comme la berline sportive Panamera aux allures de coupé, la Sport Turismo possède des proportions très dynamiques, marquées par les caractéristiques esthétiques Porsche. Le véhicule qui mesure 5 049 millimètres de long affiche une hauteur de 1 428 millimètres, pour une largeur de 1 937 millimètres. Il présente un empattement large de 2 950 millimètres. En outre, le porte-à-faux court et les jantes pouvant atteindre 21 pouces façonnent la silhouette de ce modèle.

À partir du montant B, c'est-à-dire au début des portes arrière, la Sport Turismo se caractérise à l'arrière par un design parfaitement unique. Au-delà de ses épaules marquées s'étendent la ligne allongée des fenêtres latérales et un contour de toit tout aussi étiré. Le toit descend vers l'arrière moins fortement que la ligne des fenêtres. Il en résulte un montant D remarquable et inimitable, qui part au niveau des épaules à la manière d'un coupé.

Premier becquet de toit adaptatif à déploiement du segment

La ligne du toit se termine par un aileron adaptatif. L'angle du becquet de toit, qui dépend de la situation de conduite et des réglages du véhicule, possède trois niveaux de positionnement et génère sur l'essieu arrière une déportance additionnelle allant jusqu'à 50 kilos. Jusqu'à 170 km/h, l'aileron aérodynamique, composant central du système Porsche Active Aerodynamics (PAA), réduit la traînée en position rétractée avec un angle de moins sept degrés et contribue ainsi à la réduction de la consommation.

À partir de 170 km/h, le becquet de toit se place automatiquement en position Performance et, grâce à son angle de plus un degré, améliore la stabilisation de la conduite et la dynamique transversale. En mode de conduite Sport et Sport Plus, le becquet de toit se place dans cette position dès 90 km/h. Le système PAA corrige activement l'angle du becquet de toit à partir de 90 km/h sur plus 26 degrés, lorsque le toit ouvrant en option est ouvert. Dans ce cas, l'aileron contribue à minimiser le bruit du vent.

Trois places pour l'arrière entièrement revisité

La nouvelle Sport Turismo est la première Panamera à être équipée d'une banquette arrière à 3 places. Comme les deux places extérieures, à la hauteur des exigences de sportivité comme de confort de la gamme, sont des sièges individuels, l'arrière du véhicule propose une configuration 2+1 places. La Panamera Sport Turismo 4 places peut être commandée en option avec deux sièges individuels à réglage électrique à l'arrière.

La ligne de toit haute de la Sport Turismo facilite la montée et la descente à l'arrière du véhicule et assure ainsi une garde au toit visiblement plus importante. Le hayon électrique à large ouverture de série et le rebord de chargement moindre de 628 millimètres profitent à l'aspect fonctionnel du coffre. Jusqu'au bord supérieur des sièges arrière, la Sport Turismo offre un volume de rangement atteignant les 520 litres (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo : 425 litres), soit 20 litres de plus que la berline sportive. En utilisant toute la hauteur du toit et avec les sièges arrière rabattus, le gain s'élève à 50 litres. Les trois dossiers peuvent être rabattus séparément ou intégralement (en trois parties, 40/20/40) ; le déverrouillage du coffre se fait électriquement. Si tous les dossiers sont rabattus, une surface de chargement quasiment plane est obtenue. Le volume de chargement augmente dans ce cas jusqu'à 1 390 litres (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo : 1 295 litres).

Le coffre à bagages de la Panamera Sport Turismo dispose sur demande d'un système de gestion de l'espace de chargement. Ce système modulable pour un transport en toute sécurité comprend entre autres deux rails de fixation intégrés au plancher, quatre œillets de fixation et un filet de séparation du coffre à bagages. En outre, une prise de 230 V en option est disponible dans le coffre à bagages.

Cinq motorisations pour le lancement sur le marché

La Panamera Sport Turismo est disponible à la commande dès maintenant. La commercialisation aura lieu le 7 octobre 2017 en Europe et début novembre sur les autres marchés. La nouvelle Porsche débutera avec 5 variantes de motorisations, déjà existantes chez la berline sportive. En Allemagne, les prix commencent pour la Panamera 4 Sport Turismo

(330 ch/243 kW) à 97 557 euros, pour la Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (d'une puissance totale de 462 ch/340 kW) à 112 075 euros, pour la Panamera 4S Sport Turismo (440 ch/324 kW) à 120 048 euros, pour la Panamera 4S Diesel Sport Turismo (422 ch/310 kW) à 123 975 euros et pour la Panamera Turbo Sport Turismo (550 ch/404 kW) à 158 604 euros, TVA toujours incluse.

Le deuxième modèle hybride de la Panamera dans les starting-blocks

Turbo S E-Hybrid, le modèle le plus puissant de la série Panamera

Des performances optimales durables chez Porsche : avec la nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid, le constructeur de voitures de sport choisit pour la première fois une hybride rechargeable comme modèle phare d'une série. Le moteur 4 litres V8 de la Panamera Turbo est ici associé à un moteur électrique. Le résultat est une puissance totale de 680 ch/500 kW et des performances exemplaires : à peine au-dessus de la vitesse au ralenti, un couple de 850 Nm est disponible. Cela permet une accélération de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et une vitesse maximale de 310 km/h. La stratégie Boost de la Panamera à transmission intégrale est issue de la voiture de sport 918 Spyder. La consommation moyenne selon le nouveau cycle de conduite européen est de 2,9 l/100 km. Le nouveau modèle phare Panamera affiche une autonomie de 50 kilomètres en mode tout électrique. La Panamera Turbo S E-Hybrid souligne l'importance majeure de l'électromobilité pour Porsche.

Concept de motorisation unique avec moteur V8 et électrique

Après les débuts réussis de la Panamera 4 E-Hybrid, où l'alliance d'un V6 et d'un moteur électrique entrainait en jeu, Porsche démontre encore une fois le potentiel de puissance élevé de la technologie hybride. Sur la nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid, un moteur électrique de 136 ch (100 kW) est associé à un moteur V8 de 550 ch (404 kW). Comme sur la Panamera 4 E-Hybrid, l'embrayage de coupure installé dans le module hybride de Porsche est actionné électromécaniquement à l'aide d'un actionneur électrique (Electric Clutch Actuator, ECA). Il en résulte des temps de réaction courts et un niveau de confort élevé. Pour transférer la puissance au niveau du système de transmission intégrale adaptatif de série Porsche Traction Management (PTM), le véhicule est équipé, comme les autres modèles Panamera de deuxième génération, de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à huit rapports, caractérisée par une extrême rapidité. La motorisation électrique permet à la berline de luxe de passer de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes seulement et offre une reprise exceptionnelle à des vitesses élevées. Avec une vitesse atteignant les 310 km/h, la Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid éta-

blit encore une fois de nouveaux standards dans sa catégorie. La Panamera Turbo S E-Hybrid à suspension pneumatique de série assure un équilibre unique sur ce segment : le confort d'une berline de luxe associé aux performances d'une voiture de sport.

Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion de 14,1 kWh à refroidissement liquide. La charge complète de la batterie haute tension intégrée à la zone arrière s'effectue en l'espace de 7 heures sur une prise 230 V de 10 ampères. En utilisant le chargeur embarqué de 7,2 kW proposé en option et une prise 230 V de 32 A au lieu du chargeur de série de 3,6 kW, la Panamera permet de charger complètement la batterie au bout de 2,4 heures seulement. Le Porsche Communication Management (PCM) ou l'application Porsche Connect (pour smartphone et Apple Watch) permettent de programmer la charge. De plus, la Panamera Turbo S E-Hybrid est équipée d'une climatisation autonome pour rafraîchir ou réchauffer l'habitacle pendant la charge.

Performances sportives, confort sur les longs trajets et efficacité

Performances, confort et efficacité forment ici un trio parfait : la Panamera Turbo S E-Hybrid s'élance par défaut en mode électrique « E-Power ». Sur une distance allant jusqu'à 50 kilomètres, la voiture de sport 4 portes ne génère aucune émission. Après dépassement d'un point donné sur la pédale d'accélérateur ou d'un niveau de charge minimal de la batterie, la Panamera passe en mode « Hybrid Auto », qui met à disposition la puissance des deux moteurs. La consommation selon le nouveau cycle de conduite européen (NCCE) des modèles hybrides rechargeables est de 2,9 l/100 km d'essence super (66 g/km de CO₂) et de 16,2 kWh/100 km.

Lancement avec deux empattements

Le nouveau modèle phare de la deuxième génération de Panamera arrivera sur le marché européen en juillet 2017. Les autres marchés suivront au second semestre 2017. La Panamera Turbo S E-Hybrid sera présentée en avant-première mondiale au Salon international de l'automobile de Genève (du 7 au 19 mars 2017). Dès le départ, la Grand Tourisme quatre portes est également proposée en version Executive avec un empattement allongé de 150 millimètres.

Parmi les équipements de série de la Panamera Turbo S E-Hybrid, on compte entre autres les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), le système Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) avec Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), la direction assistée Plus et des jantes en alliage léger de 21 pouces avec le design de la 911 Turbo. En outre, l'équipement de base comprend une climatisation autonome, des éléments aérodynamiques adaptatifs et la suspension pneumatique à trois chambres avec Porsche Active Suspension Management (PASM). La version longue est équipée de série de roues arrière directrices. En Allemagne, la Panamera Turbo S E-Hybrid est proposée à partir de 185 736 euros, TVA incluse, la Panamera Turbo S E-Hybrid Executive à partir de 199 183 euros.

Moteur atmosphérique et châssis améliorés issus du sport automobile

La nouvelle Porsche 911 GT3, à la conquête des villes et des circuits

Des performances dignes de la course automobile, une construction légère bien pensée et des sensations de conduites exaltantes : voilà comment résumer l'essence de la Porsche 911 GT3. La nouvelle génération de la 911, toujours aussi affûtée, en première mondiale lors du Salon international de l'automobile de Genève 2017. Elle noue un lien toujours plus étroit entre utilisation au quotidien et sur circuit. Le nouveau moteur Boxer de 4,0 l constitue l'élément phare du nouveau modèle. Ce moteur atmosphérique à haut régime, qui développe une puissance de 368 kW (500 ch), est quasiment identique à celui d'une autre voiture Porsche racée : la sportive 911 GT3 Cup. Le châssis flambant neuf et l'incontournable construction légère concourent à façonner une dynamique de conduite exceptionnelle. Une fois encore, Porsche insuffle son savoir-faire en matière de sports automobiles dans une sportive homologuée pour la route, développée sur les mêmes pistes d'essai et fabriquée sur les mêmes chaînes de production que ses voitures de course.

La majorité des propriétaires de voitures de sport Porsche GT ne se font pas prier pour conduire sur circuit. Avec son rapport poids-puissance de 3,88 kg/kW (2,86 kg/ch), la nouvelle 911 GT3 offre un atout indéniable à long terme. Sa boîte à double embrayage (PDK) sept rapports de série, spécialement adaptée aux modèles GT, permet à ce biplace de 1 430 kg réservoir plein d'atteindre les 100 km/h en l'espace de 3,4 secondes. Sa vitesse de pointe culmine quant à elle à 318 km/h. Porsche n'en oublie pas les puristes pour autant et propose également une 911 GT3 dotée d'une boîte de vitesses Sport à six rapports. Il suffit de 3,9 secondes à cette 911 hautes performances pour passer de zéro à 100 km/h. Elle peut en outre se targuer d'une vitesse maximale de 320 km/h.

Habile dans les virages et stable dans les lignes droites : châssis ferme avec roues arrière directrices

Modifié afin d'améliorer la dynamique de conduite, le châssis de la nouvelle 911 GT3 incarne l'expérience de Porsche en matière de voitures de course. Le nouveau biplace a ainsi été surbaissé de 25 millimètres par rapport à la 911 Carrera S. Outre l'extrême précision de la conception du châssis, celui-ci garantit une maniabilité supérieure, principalement grâce aux roues arrière directrices actives. Quelle que soit la vitesse, elle s'oriente dans le sens opposé ou dans le même sens que les roues avant, ce qui accroît l'agilité et la stabilité du véhicule. La suspension dynamique du moteur et le blocage du différentiel arrière comptent également parmi les pièces maîtresses de la dynamique de conduite.

Un coup d'œil suffit pour deviner la vocation de la 911 GT3 : l'aileron arrière en carbone imposant souligne une silhouette de toute évidence pensée pour l'aérodynamisme. La partie avant légère et le spoiler avant se chargent pour leur part d'améliorer le flux d'air. Enfin, la partie arrière à structure légère et le nouveau diffuseur achèvent de compléter l'impression générale d'aérodynamisme.

Design intérieur : centre interactif pour une dynamique de conduite extraordinaire

L'intérieur de la nouvelle sportive ultra-performante a été conçu pour exacerber les sensations de conduite. Le volant sport GT de 360 mm s'inspire ainsi du volant de la 918 Spyder. Les sièges sport Plus Porsche, dotés de coussins latéraux rehaussés et d'un réglage en longueur mécanique, donnent l'opportunité au conducteur comme au passager de ressentir pleinement l'énergie du véhicule. Un réglage électrique permet en outre d'adapter la position du dossier et la hauteur des sièges. La coque des sièges de la 911 GT3 est dissimulée à l'arrière, comme il sied à un biplace Porsche.

Par ailleurs, trois variantes de siège supplémentaires sont disponibles : les sièges sport Plus adaptatifs, qui se distinguent par un réglage électrique de toutes les fonctions (18 positions) ; les sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag de thorax intégré et réglage en longueur manuel ; ou les sièges baquet intégral en plastique léger à renfort fibre de carbone apparent.

Application Porsche Track Precision de série

Outre le Porsche Communication Management (PCM), le module de navigation en ligne, qui utilise les données de circulation en temps réel, le module Connect Plus et l'application Porsche Track Precision font partie de l'équipement de série. Grâce à cette dernière, le conducteur peut afficher, enregistrer et analyser des données de conduite détaillées sur son smartphone.

Commercialisation et prix

La 911 GT3 peut être commandée dès à présent. Elle sera disponible sur le marché allemand à partir de la mi-mai. La nouvelle 911 GT3 ultra-performante est proposée à partir de 152 416 euros TVA incluse et avec l'équipement spécifique au pays.

Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 911

Dynamiques, confortables et efficaces : les nouveaux modèles Porsche 911 GTS

Avec les modèles GTS, Porsche enrichit encore sa gamme 911. À partir de mars 2017, cinq variantes au total seront disponibles en Allemagne : la 911 Carrera GTS à propulsion, la 911 Carrera 4 GTS à transmission intégrale - toutes les deux disponibles en versions Coupé et Cabriolet - et la 911 Targa 4 GTS avec transmission intégrale. Le nouveau turbocompresseur améliore la puissance du moteur Boxer 6 cylindres de 3,0 litres pour atteindre 450 ch (331 kW). Le groupe motopropulseur est 30 ch (22 kW) plus puissant que sur la 911 Carrera S et 20 ch (15 kW) plus puissant que sur le précédent modèle GTS à moteur atmosphérique. Toutes les variantes sont proposées avec une boîte manuelle à sept rapports ou la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) en option.

Plus de puissance pour plus de performances

Le couple maximal de 550 Nm permet des valeurs d'accélération et d'élasticité toujours meilleures. Il est compris entre 2 150 et 5 000 tr/min. Le système Porsche Active Suspension Management (PASM) est proposé de série pour tous les modèles GTS. Les GTS Coupé bénéficient du châssis sport PASM, avec un surbaissement de la carrosserie de dix millimètres. La 911 Carrera 4 GTS Coupé est la plus rapide au sprint de sa famille : avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) et le Pack Sport Chrono de série, elle passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,6 secondes. La vitesse de pointe avoisine les 300 km/h pour tous les modèles GTS. La version Coupé équipée d'une boîte manuelle et d'une propulsion se révèle la plus rapide avec 312 km/h.

Malgré le surplus de puissance, la GTS n'en demeure pas moins sobre : la 911 Carrera GTS dotée d'une boîte PDK ne consomme que 8,3 l/100 km selon le NCCE, ce qui correspond à des émissions de CO₂ de 188 g/km.

Typiquement GTS : nombreux éléments noirs à l'extérieur comme dans l'habitacle

Les modèles GTS ne se démarquent pas uniquement d'un point de vue technique, mais également visuellement dans la gamme de modèles 911 : tous les véhicules se basent sur la large carrosserie à transmission intégrale, qui mesure désormais 1 852 mm même sur les modèles à propulsion. Le nouveau bouclier avant au design sportif souligne son caractère vif. L'aérodynamisme de la partie avant a été optimisé. Le surbaissement du spoiler avant et la surélévation de la hauteur de déploiement du spoiler arrière diminuent encore les coefficients de portance sur les essieux avant et arrière par rapport aux modèles Carrera S. À l'arrière, la GTS se reconnaît immédiatement : les feux arrière teintés, les entrées d'air à grilles noires satinées et les doubles sorties d'échappement noires, situées au centre, du système d'échappement Sport de série. Une nouvelle baguette décorative noire entre les feux arrière caractérise les modèles à propulsion. La bande lumineuse reste réservée aux modèles à transmission intégrale. Les rétroviseurs extérieurs sportifs et les jantes 20 pouces peintes en noir satiné à fixation centrale, ainsi que les inscriptions GTS au niveau des portes, apportent la touche finale à la vue latérale. La 911 Targa se reconnaît en outre par l'arceau Targa caractéristique, pour la première fois en noir sur une GTS.

Nouvelle application Porsche Track Precision et équipement haut de gamme

L'ADN de la GTS se décline également à l'intérieur. Le chronomètre du pack Sport Chrono de série est intégré au centre du tableau de bord. L'application Porsche Track Precision a été spécialement perfectionnée pour le lancement sur le marché des modèles GTS. Elle permet au conducteur d'enregistrer automatiquement, d'afficher tous les détails et d'analyser ses données de conduite sur son smartphone. Les passagers de la GTS prennent place sur des sièges en alcantara dotés de nouvelles coutures. Les sièges sport Plus (4 positions, réglage électrique) avec inscriptions GTS sur les appuie-têtes offrent un meilleur maintien latéral et un plus grand confort. S'ajoutent en outre les baguettes décoratives en aluminium brossé, noir anodisé sur le tableau de bord, ainsi que davantage d'éléments en alcantara, qui se trouvent par exemple sur la couronne du volant, la console centrale et l'accoudoir.

Consommation et émissions

911 GT3 : Consommation de carburant en cycle mixte de 12,9 – 12,7 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 290 – 288 g/km ;

911 Carrera GTS : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,4 – 8,3 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 212 – 188 g/km

911 Carrera GTS Cabriolet : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,4 – 8,4 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 214 – 190 g/km

911 Carrera 4 GTS : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,5 – 8,5 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 216 – 192 g/km

911 Carrera 4 GTS Cabriolet : Consommation de carburant en cycle mixte de
9,7 – 8,7 l/100 km ; émissions de CO₂ de 220 – 196 g/km

911 Targa 4 GTS : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,7 – 8,7 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 220 – 196 g/km

911 Carrera 4S: Consommation de carburant en cycle mixte de
9,0 – 7,9 l/100 km ; émissions de CO₂ de 208 – 180 g/km

Panamera Turbo* : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,4 – 9,3 l/100 km ;
émissions de CO₂ de 214 – 212 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid : Consommation de carburant mixte 2,9 l/100 km ;
consommation électrique de 16,2 kWh/100 km ; émissions de CO₂ 66 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Executive : Consommation de carburant mixte 2,9 l/100 km ;
consommation électrique de 16,2 kWh/100 km ; émissions de CO₂ 66 g/km

Panamera 4 Sport Turismo* : Consommation de carburant en cycle mixte de 7,9 – 7,8 l/100 km ; émissions de CO₂ de 180 – 178 g/km

Panamera 4S Sport Turismo* : Consommation de carburant en cycle mixte de 8,3 – 8,2 l/100 km ; émissions de CO₂ de 189 – 187 g/km

Panamera 4S Diesel Sport Turismo* : Consommation de carburant en cycle mixte de 6,8 – 6,7 l/100 km ; émissions de CO₂ de 178 – 176 g/km

Panamera Turbo Sport Turismo* : Consommation de carburant en cycle mixte de 9,5 – 9,4 l/100 km ; émissions de CO₂ de 217 – 215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo : Consommation de carburant mixte 2,5 l/100 km ; consommation électrique de 15,9 kWh/100 km ; émissions de CO₂ 56 g/km

Cayenne S E-Hybrid* : Consommation de carburant en cycle mixte 3,4 – 3,3 l/100 km ; consommation électrique en cycle mixte de 20,8 – 18,6 kWh/100 km ; émissions de CO₂ de 79 – 75 g/km

* Dimensions variables selon le jeu de pneus utilisé