



Une Porsche à l'état pur : modèle biplace ouvert de 510 ch pour un plaisir de conduire incomparable

Puissante et épurée : la nouvelle 911 Speedster en série limitée

Stuttgart. Porsche dévoile la version de série née du concept car 911 Speedster*, qui avait fait sensation lors de sa présentation en première mondiale. Ce modèle biplace à ciel ouvert allie plaisir de conduire à l'état pur, caractéristiques techniques dignes des plus grandes sportives et confort d'utilisation au quotidien. Dérivée de la 911 R (2016) et de la 911 GT3, la 911 Speedster est équipée d'un moteur à plat atmosphérique de 4,0 l à haut régime développant 510 ch (375 kW), gage d'une sonorité riche en émotions, et d'une boîte de vitesses GT manuelle à six rapports. Sur le plan visuel, la nouvelle déclinaison Speedster de la marque effectue un véritable retour aux sources, en s'inspirant de la première Porsche : la 356/1 Roadster de 1948. Autre point commun avec sa devancière : la 911 Speedster sera construite en édition limitée. La production, qui débutera à la mi-2019 sur le site de l'usine historique de Porsche à Zuffenhausen, sera limitée à 1 948 exemplaires.

En 2018, le constructeur avait dévoilé en première mondiale un concept car 911 Speedster à l'occasion de la célébration des « 70 ans de voitures de sport Porsche » à Zuffenhausen. Le concept avait également été présenté au Festival of Speed de Goodwood, au rassemblement

Rennsport Reunion VI de Laguna Seca (Californie) et au Salon de l'Automobile de Paris en octobre de la même année. Ce concept se distinguait par ses nombreuses références stylistiques à l'esthétique Speedster, reprises en grande partie dans la version de série à l'identique ou dans une déclinaison similaire.

La 911 Speedster se distingue tout particulièrement par les formes élégantes du double bossage qui coiffe le capot du compartiment arrière. Ce double bossage est une signature stylistique des modèles Speedster depuis le modèle de 1988. À ce jour, il s'agit de la pièce en PRFC (polymère à renfort fibre de carbone) la plus volumineuse et la plus complexe jamais réalisée par Porsche pour un modèle homologué pour la route. Le double bossage est doté de deux inserts permettant de monter le système d'arceaux de sécurité qui, comme sur la 911 Carrera Cabriolet, est inclus dans la dotation de série du modèle.

Le couvre-tonneau léger du concept car a laissé place sur le modèle de série à une capote en tissu optimisée en poids. Avec son design épuré, elle convient parfaitement à un usage quotidien. La capote, mais aussi le pare-brise raccourci et les vitres latérales réduites en taille, confèrent au coupé une allure résolument athlétique. La ligne de toit, particulièrement basse, n'est pas sans rappeler certaines légendes du design Porsche, notamment la 356 Speedster de 1954.

La capote se déploie et se replie en toute simplicité. Une simple pression sur un bouton suffit pour actionner le mécanisme de verrouillage central (crochet) placé sur l'encadrement du pare-brise et libérer les ailettes latérales de la capote. De dimension généreuse, le capot arrière allégé en fibres de carbone, à déverrouillage électrique, glisse légèrement vers l'arrière lorsqu'il est actionné. Il suffit alors d'ouvrir le capot à la main pour accéder au logement prévu pour la capote

en tissu, derrière les sièges (pliage en Z). Une fois la capote entièrement logée dans son compartiment, le capot du compartiment de rangement se referme sans effort. Pour déployer à nouveau la capote, il suffit de suivre la procédure inverse, en prenant soin de repositionner à la main les ailettes latérales de part et d'autre du double bossage jusqu'à l'encliquetage dans le support de maintien prévu à cet effet.

Spoiler et bouclier arrière de la 911 GT3 Touring

Le principe de la conception allégée prévaut également pour d'autres pièces de la 911 Speedster. Directement empruntés à la 911 R, les ailes et le capot avant, qui affiche 2 kg de moins par rapport à celui de la 911 GT3, sont en PRFC. Le bouclier avant est issu de la 911 GT3, tandis que la lèvre du spoiler avant est de conception nouvelle. Les rétroviseurs extérieurs Talbot du concept car laissent place sur le modèle de série à des rétroviseurs Sport Design chauffant à réglage électrique. Enfin, le nouveau modèle emprunte à la 911 GT3 Touring son bouclier arrière et son spoiler arrière adaptatif.

Le design de l'habitacle est dominé par les éléments en cuir noir, notamment les bandes latérales et les appuie-têtes des sièges-baquets intégraux en PRFC ou encore les accoudoirs de porte et le levier de vitesse raccourci. Les bandes centrales des sièges sont quant à elles habillées de cuir perforé. Les panneaux de porte allégés sont dotés de sangles d'ouverture noires et de vide-poches filet, à des fins d'optimisation du poids.

Les appuie-têtes, les baguettes de seuil de porte en carbone apparent et le compte-tours central sont ornés du monogramme « Speedster ». À l'instar des autres instruments ronds, le compte-tours est doté d'un cadran noir et d'une aiguille blanche tandis que les chiffres et la graduation

sont en vert : un hommage à la mythique Porsche 356 Speedster. La traverse située derrière les sièges comporte une plaque signalant l'édition limitée du modèle, frappée du numéro de série de la 911 Speedster dont la production est limitée à 1 948 exemplaires.

La 911 Speedster est également disponible, en option, avec le pack Heritage Design. Proposé en France au prix de 21 816 EUR TTC, ce pack d'équipement, créé par le département de design de Porsche et réalisé par le département de personnalisation Porsche Exclusive Manufaktur, réinterprète le design mythique des modèles des années 1950 et 1960, proposant notamment un intérieur Noir/Cognac avec des détails couleur or. La proue et les ailes avant arborent une peinture « spears » en Blanc, tandis que le reste de la carrosserie s'habille d'une teinte Argent GT métallisé. Avec ce pack d'équipement, les portes et le capot avant arborent des motifs issus de la compétition automobile au design Heritage. Les clients peuvent ainsi choisir leur propre numéro de course à deux chiffres. Enfin, la 911 Speedster dotée du pack Heritage Design comprend également des écussons historiques de la marque et des monogrammes couleur or, qui font également écho au design des modèles des années 1950 et 1960.

Moteur à haut régime développant 510 ch

Le moteur à plat atmosphérique de la 911 Speedster est emprunté à la 911 GT3. Véritable cœur battant du nouveau modèle, le bloc six cylindres de 4,0 l est un pur moteur GT. Il développe une puissance maximale de 510 ch (375 kW) à 8 400 tr/min, délivre un couple maximal de 470 Nm à 6 250 tr/min et atteint un régime maximal de 9 000 tr/min. Résultat : la nouvelle 911 Speedster abat le 0 à 100 km/h en 4,0 s et affiche une vitesse de pointe de 310 km/h.

Par rapport au moteur précédent de la 911 GT3, le bloc de la 911 Speedster est doté de deux

filtres à particules pour moteur essence (FAP) et satisfait aux exigences de la norme d'émissions Euro 6d TEMP EVAP-ISC (EU6 DG). Pourtant, il développe 10 ch de plus que son prédécesseur, grâce à des améliorations techniques, notamment l'optimisation du jet des injecteurs haute pression ou encore le système d'admission repensé avec soupapes d'admission individuelles, gage d'une grande spontanéité à l'accélération. Quant au nouveau système d'échappement sport allégé en acier spécial, il pèse 10 kg de moins que son prédécesseur malgré l'ajout des deux filtres à particules.

Modèle axé sur le plaisir de conduire, la 911 Speedster est proposée exclusivement avec une boîte de vitesses sport manuelle à six rapports. La fonction de double débrayage automatique (Auto-Blip) permet d'harmoniser avec précision la vitesse de rotation des engrenages par de brèves accélérations effectuées automatiquement au rétrogradage. Cette fonction de double débrayage peut être activée à tout moment, indépendamment du réglage de la suspension active PASM (Porsche Active Suspension Management). Sur le train arrière, le différentiel arrière mécanique à glissement limité asymétrique apporte une touche de sportivité supplémentaire à la transmission.

La nouvelle Speedster est empreinte de l'esprit GT, comme en témoigne son châssis. Issu de la 911 GT3 et de la 911 R, le châssis comprend notamment des roues arrière directrices aux réglages particulièrement sportifs et une suspension dynamique du moteur. Les systèmes d'assistance tels que le PTV (Porsche Torque Vectoring), le PSM (Porsche Stability Management) et le PASM avec réglages sportifs et surbaissement de 25 mm ont été adaptés dans les moindres détails aux caractéristiques techniques de la 911 Speedster. Le modèle biplace à ciel ouvert est doté de jantes « Speedster » 20" forgées en alliage léger avec écrou central. La dotation de série

comprend également les freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) avec disques de freins ajourés en céramique à ventilation interne.

En France, la 911 Speedster est proposée à partir de 273 095 EUR. Les prix indiqués s'entendent TTC et comprennent les équipements spécifiques au marché français. La 911 Speedster est disponible à la commande dès aujourd'hui.

Par ailleurs, Porsche Design Timepieces propose des chronographes spécifiquement créés pour la nouvelle 911 Speedster et dont la production est également limitée à 1 948 exemplaires. Les chronographes Porsche Design « 911 Speedster » et « 911 Speedster Heritage Design » sont réservés aux futurs propriétaires de la nouvelle 911 Speedster qui peuvent la commander dans les Centres Porsche du monde entier à partir de mai 2019. Prix TTC en France : 10 034 EUR.



911 Speedster



911 Speedster avec pack Heritage Design



911 Speedster et 911 Speedster avec pack Heritage Design



911 Speedster avec pack Heritage Design et 356 1500 Speedster

Des photographies sont disponibles sur la page du Porsche Newsroom : newsroom.porsche.com et dans la base de données destinée aux médias (press.porsche.com).

*911 Speedster : Consommation de carburant en cycle mixte - 13,8 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte - 317 g/km

Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er 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 CO₂. 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 CO₂ 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 1er 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 certains 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 CO₂ 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 certains équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tels 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 CO₂ et les performances du véhicule.