

La nouvelle 911 Cup : des performances accrues pour le modèle monotype à succès

08/08/2025 Porsche dévoile la nouvelle 911 Cup, la dernière évolution de sa voiture de course monotype destinée à la Porsche Mobil 1 Supercup, aux différents championnats Carrera Cup et à d'autres séries officielles Porsche. Ce nouveau modèle sera aligné sur la grille de départ dès le début de la saison 2026. Basée sur la génération 992.2 de la 911, la dernière édition de son célèbre prédécesseur bénéficie de nombreuses améliorations détaillées.

Les efforts de développement se sont concentrés sur l'amélioration des performances, le maintien de coûts d'exploitation raisonnables et la simplification de la maniabilité pour les pilotes et les équipes. Le moteur Boxer six cylindres atmosphérique à plat de 4,0 litres développe désormais une puissance accrue de 382 kW (520 ch), soit une augmentation de dix chevaux.

La nouvelle voiture de course basée sur la 911 pour les coupes et séries monomarques Porsche s'appelle désormais officiellement la 911 Cup. Le constructeur automobile basé à Stuttgart rationalise

et standardise ainsi la dénomination de ses véhicules de course destinés à ses clients. Désormais, seules les voitures destinées à des séries de courses ouvertes à toutes les marques ou à des segments spécifiques porteront le suffixe « GT » associé à un numéro dans leur désignation, comme c'est le cas pour la nouvelle évolution de la 911 GT3 R, qui fait également ses débuts aujourd'hui. La 911 Cup est largement dérivée des modèles 911 GT homologués pour la route et est produite parallèlement aux voitures de série dans l'usine principale de Porsche à Zuffenhausen. Cette stratégie s'est avérée très fructueuse : depuis le début de la production fin 2020, Porsche Motorsport a fabriqué 1 130 unités de l'actuelle 911 GT3 Cup. À ce jour, 5 381 Porsche 911 ont été produites en tant que voitures de course monotype.

« Comme ses prédécesseurs à succès, la nouvelle 911 Cup repousse les limites. Elle combine des composants de série issus de nos voitures de sport GT avec une technologie de course pure pour créer un concept global cohérent et axé sur la performance », souligne Thomas Laudenbach, Vice-President de Porsche Motorsport. « Conduire la 911 Cup a toujours été considéré comme un défi. Et nous voulons que cela reste ainsi, car elle sert également de plateforme d'entraînement pour nos Juniors Porsche. Le succès de ce concept est évident au vu de ses innombrables victoires en course et en championnat. »

Michael Dreiser, Directeur des Ventes Porsche Motorsport : « La voiture de course Cup basée sur la 911 est l'une des voitures de course les plus vendues au monde. Avec le 718 GT4 RS Clubsport, elle constitue la base exigeante de notre pyramide sportive et est utilisée dans le monde entier dans nos séries monomarques. Mais son succès va bien au-delà : le secret réside dans sa polyvalence. Les véhicules Cup obtiennent régulièrement d'excellents résultats au classement général des courses d'endurance, des compétitions GT ouvertes et dans une multitude d'autres événements de course. »

Carrosserie : design adapté, aérodynamique améliorée

La 911 Cup se distingue déjà visuellement de son prédécesseur, notamment par son avant qui reflète désormais le design de la 911 GT3 de la génération 992.2. La lame de spoiler avant est désormais composée de trois parties distinctes, ce qui permet de ne remplacer que les sections endommagées après un contact et contribue également à réduire les coûts d'emballage et d'expédition des pièces de rechange. La suppression des feux de jour sert un objectif similaire : en cas de collision, ils ne peuvent plus endommager les radiateurs situés derrière eux et ne doivent plus être remplacés par la suite.

Les pare-chocs sont équipés de prises d'air intégrées qui facilitent la circulation de l'air dans les passages de roue et améliorent la force d'appui aérodynamique sur l'essieu avant. Le soubassement optimisé sur le plan aérodynamique produit le même effet et, comme sur le modèle standard, influence positivement la dynamique de conduite de la voiture. Des ailettes situées derrière les passages de roue avant améliorent encore la circulation de l'air à l'avant du véhicule. L'interaction de ces éléments se traduit par un essieu avant plus réactif, en particulier à grande vitesse, ce qui permet au pilote de positionner la voiture de course avec plus de précision avant chaque virage.

L'arrière de la nouvelle 911 Cup, au style plus agressif, a été entièrement redessiné. L'aileron arrière en

col de cygne est doté d'une nouvelle fixation aux supports d'aileron, ce qui facilite le réglage de la position et la maniabilité. Le capot du compartiment moteur a également été entièrement repensé. Comme presque tous les composants de la carrosserie, y compris les portes, il est fabriqué à partir de fibre de carbone recyclée combinée à de la résine époxy d'origine biologique. Par exemple, les chutes provenant d'autres processus de fabrication sont réutilisées pour produire la fibre, une mesure qui contribue, entre autres avantages, à stabiliser le prix des pièces de rechange.

Moteur : un moteur de course encore plus proche du groupe motopropulseur de la 911 GT3.

Le moteur six cylindres à refroidissement liquide et à haut régime reste atmosphérique. Ce moteur Boxer de 4,0 litres au son viscéral est toujours basé sur le groupe motopropulseur utilisé dans la Porsche 911 GT3 (911 GT3: consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 312 – 310 g/km). Dans sa dernière version de course, qui développe désormais 382 kW (520 ch), il intègre des composants supplémentaires provenant du moteur de série, notamment des soupapes d'accélérateur individuelles à débit optimisé et des arbres à cames avec des temps d'ouverture des soupapes prolongés. Cette conception élimine le besoin d'une soupape d'accélérateur centrale, ce qui permet l'installation d'un régulateur d'admission d'air, une exigence pour participer à d'autres championnats de course automobile. Malgré l'augmentation de dix chevaux, la durée de vie du moteur reste inchangée : il ne nécessite une révision qu'après 100 heures de piste. Afin de se conformer aux différentes réglementations en matière de bruit selon les séries de courses, les circuits et les réglementations locales, trois systèmes d'échappement différents sont disponibles.

Un embrayage de course à quatre disques métal fritté plus robuste assure désormais la transmission de la puissance à la boîte de vitesses séquentielle à six rapports. Cette amélioration permet d'augmenter le régime moteur, auparavant limité à 6 500 tr/min lors d'un départ arrêté, ce qui renforce encore l'effet acoustique spectaculaire au début d'une course. Une fonction de redémarrage automatique du moteur a également été introduite. Elle s'active dès que le conducteur appuie sur la pédale d'embrayage après un calage accidentel. De plus, une nouvelle fonction stroboscopique sur les feux de freinage alerte désormais les conducteurs qui suivent, en particulier pendant la phase de démarrage. Elle remplace l'utilisation précédente des feux de détresse pour cette application de sécurité.

Freins : performances améliorées, durée de vie prolongée

Le système de freinage a fait l'objet d'une mise à niveau complète. L'essieu avant est désormais équipé de disques de 380 millimètres, dont la section transversale est passée de 32 à 35 millimètres. Cette modification permet d'agrandir les canaux de refroidissement pour l'auto-ventilation, améliorant ainsi la dissipation de la chaleur. Contexte de cette évolution : grâce au déplacement du refroidisseur d'eau central à l'arrière du coffre, l'air de refroidissement peut désormais être dirigé vers les freins par la partie

centrale avant. De plus, le diamètre extérieur du moyeu du disque de frein a été réduit, ce qui augmente la surface de friction entre le disque et la plaquette de frein. Il en résulte une décélération plus efficace grâce à des plaquettes de frein plus larges, une meilleure durabilité lors des courses de longue distance et une durée de vie considérablement prolongée pour les différents composants.

L'ABS de course Bosch M5 sera désormais monté en usine sur toutes les voitures de la 911 Cup. Il dispose de capacités de traitement des données améliorées pour interpréter les informations provenant du nouveau capteur d'accélération, qui offre une détection supplémentaire des signaux. Le logiciel avancé peut également alerter le conducteur en cas de fuite de l'un des deux circuits de freinage. De plus, le réservoir de liquide de frein a été agrandi, ce qui le rend adapté aux courses de longue distance.

Les butées de direction ajustées permettent à la direction assistée électroniquement d'obtenir un rayon de braquage plus serré, ce qui facilite les manœuvres dans les rues étroites des villes. L'augmentation de l'angle de braquage permet également aux pilotes de compenser plus efficacement le survirage de la 911.

Habitacle : utilisation simplifiée pendant la course et dans les stands

En matière de direction, le volant multifonction redessiné, désormais de meilleure qualité, allie un design plus attrayant à des avantages pratiques. Par exemple, des commandes rotatives centrales permettent de régler l'intervention de l'ABS et le contrôle de traction. Les boutons de commande nouvellement conçus et éclairés en couleur améliorent la lisibilité des étiquettes correspondantes.

Le panneau de commande central situé à côté du siège reste facilement accessible et utilisable par le pilote, même pendant une course. Il comporte désormais huit commutateurs physiques au lieu de dix. Le bouton en bas à droite ouvre une page de menu supplémentaire sur l'écran, permettant de régler une large gamme de paramètres détaillés depuis l'intérieur de la voiture, notamment la vitesse dans la voie des stands, la cartographie de l'échappement et la réinitialisation de l'angle de braquage. Cela évite d'avoir à connecter un ordinateur portable et simplifie les opérations pour les équipes. Un rembourrage en mousse supplémentaire à l'intérieur de la barre transversale de la porte offre une protection supplémentaire pour les bras, les jambes et les pieds du pilote.

Matthias Scholz, Directeur de GT Racing Cars, explique : « La nouvelle 911 Cup se distingue par le soin particulier apporté aux détails lors de son développement. Elle est plus puissante, plus rapide, mais aussi plus pratique. La durée de vie des composants reste inchangée, voire prolongée dans certains cas, malgré l'augmentation des performances. Lorsque cela s'avérait nécessaire, les matériaux ont été remplacés par des composants contenant une forte proportion de matériaux recyclés. Les commandes dans le cockpit ont été optimisées et une série de fonctionnalités électroniques supplémentaires permettent une utilisation plus large dans différents formats de course. »

Électronique : fonctions pratiques supplémentaires

L'électronique améliorée de la nouvelle 911 Cup contribue également à une meilleure maniabilité. Le TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) affiche désormais la température des pneus sur l'écran central du tableau de bord. Une antenne GPS nettement plus puissante remplace l'ancien système infrarouge et prend en charge le suivi des temps au tour et de la position. Des fonctionnalités qui ont fait leurs preuves sur sa grande sœur, la 911 GT3 R, ont également été intégrées, notamment la mesure du temps au tour pour les passages dans la voie des stands et la fonction « pre-kill », qui coupe automatiquement le moteur dès que la voiture s'immobilise pendant les arrêts au stand. De plus, un nouveau système de surveillance électronique de l'unité de déclenchement de l'extincteur vérifie désormais le niveau de charge de la batterie autonome de 9 volts.

Pour développer la 911 Cup, Porsche Motorsport s'est une nouvelle fois associé à Michelin afin de créer une nouvelle génération de pneus pour cette voiture de course monotype. Des essais en conditions réelles ont été menés sur le circuit du Grand Prix d'Italie à Monza, au Lausitzring dans le Brandebourg et sur la piste interne de Porsche au centre de développement de Weissach. Au volant se trouvaient trois anciens Juniors Porsche : Bastian Buus, Laurin Heinrich et Klaus Bachler, rejoints par le pilote de course expérimenté Marco Seefried.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 GT3 (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 312 – 310 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all

sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322822_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322823_en.mp4

Image Sublines

Path: La nouvelle 911 Cup : des performances accrues pour le modèle monotype à succès/Images/img_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach

Path: La nouvelle 911 Cup : des performances accrues pour le modèle monotype à succès/Images/img_2.jpg
Title: Michael Dreiser, Director Sales Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subline: Michael Dreiser

Path: La nouvelle 911 Cup : des performances accrues pour le modèle monotype à succès/Images/img_6.jpg
Title: Matthias Scholz, Director GT Racing Cars, 2025, Porsche AG
Subline: Matthias Scholz

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/2025/motorsports/porsche-the-new-911-cup-one-make-model-40250.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6ab22104-e722-4448-a169-fb6827b84bef.zip