PORSCHE



La nouvelle 911 GT3 RS. La 911 GT3

La philosophie pure



La philosophie pure	6
La 911 GT3	8
La nouvelle 911 GT3 RS	20
Moteur	34
Châssis	48
Sécurité	58
Confort	68
Environnement	76
Personnalisation	80
Activités	
Compétition Porsche	94
Service	104
Conclusion	106
Caractéristiques techniques	108
Index	114

La philosophie pure

- **Plus de 50 ans d'expérience en compétition**
- **Plus de 28 000 victoires Porsche**
- **Technique issue de la compétition**
- **Focus sur le conducteur**

Technique innovante et savoir faire des ingénieurs Porsche : deux facteurs qui ont permis à Porsche de remporter autant de succès. Une technique qui a toujours privilégié le conducteur et ses attentes.

Seuls les liens forts qui se créent, entre une Porsche et son conducteur, nous ont permis de réaliser tant d'exploits : plus d'un demi-siècle de compétition Porsche avec un palmarès de plus de 28 000 victoires.

Une recette de nouveau appliquée, avec une technique adaptée à l'usage de tous les jours et une sportivité sans compromis en compétition. La symbiose parfaite Homme Machine. La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3. La philosophie pure.





La 911 GT3

- Moteur Boxer 6 cylindres d'une cylindrée de 3,6 litres
- Jantes « GT3 » en alliage léger 19 pouces
- Montes sport homologuées pour la route
- Excellente aérodynamique
- Pack Clubsport, option gratuite

Il suffit d'une seule phrase pour caractériser la 911 GT3 : elle est faite pour la route. Même si cela paraît évident, il ne faut pas oublier qu'elle a été entièrement développée par les ingénieurs Porsche qui construisent les voitures de course. Issue de la compétition, sa technique est conçue pour un usage au quotidien. Aucune autre voiture de sport n'intègre autant le conducteur comme le fait la 911 GT3. Les liens entre le véhicule et le conducteur sont si intenses qu'il a le sentiment de se fondre dans la technique. La moindre réaction de la 911 GT3 est ressentie à fleur de peau.



Quel rapport peut- il y avoir entre la compétition et l'usage au quotidien ? La technique, par exemple.

La 911 GT3.

Nul besoin d'exploiter pleinement tout le potentiel de cette voiture de sport si vous utilisez votre 911 GT3 avant tout au quotidien. C'est rassurant de savoir qu'il est disponible à tout moment.

Son moteur 6 cylindres à plat de 3,6 litres de cylindrée est une évolution de la compétition. Il développe une puissance de 415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min et atteint son régime maximal à 8 400 tr/min. Le couple maximal de 405 Nm est disponible à 5 500 tr/min. Des valeurs déjà impressionnantes sur le papier, et encore plus sur le terrain.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, la 911 GT3 est épaulée par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports d'une précision élevée et d'un châssis au réglage sportif équipé du Porsche Active Suspension Management (PASM – cf. page 54).





Tous les composants essentiels pour une utilisation sur circuit sont réglables individuellement : hauteur de châssis, carrossage des roues, voie, barres stabilisatrices avant et arrière, aileron arrière.

Les jantes « GT3 » monoblocs en alliage léger de 19 pouces (cf. page 53) sont chaussées de pneus sport homologués pour la route. Résultat : des vitesses plus élevées en courbe, une agilité et une souplesse d'une précision extrême.

Un système de freinage renforcé avec des prises d'air intégrées assure une protection optimale, même en conditions extrêmes. Un système de freinage en céramique, le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – cf. page 62) est disponible en option.

Le concept de sécurité a encore été optimisé. Les portières et le capot du coffre sont fabriqués en aluminium, permettant ainsi de réaliser un gain de poids considérable. Résultat : un rapport poids-puissance de seulement 3,36 kg/ch, 4,3 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 310 km/h.

Bref : les conditions idéales pour la route … et le circuit. Deux critères étroitement liés sur la 911 GT3.



Avouer ses origines, c'est connaître ses besoins.

Le pack Clubsport pour la 911 GT3.

Tout dans la 911 GT3 a été conçu pour la compétition. Sa technique y prend ses origines. Ses performances répondent aux attentes du circuit. Deux qualités très appréciées par ses pilotes.

Le pack Clubsport, une option gratuite (uniquement en association avec les sièges baquets allégés optionnels), permet de mieux adapter cette sportive à une utilisation occasionnelle sur le circuit et d'offrir au pilote toutes les garanties de sécurité pour exploiter pleinement tout le potentiel de sa voiture. Tous les composants du pack Clubsport bénéficient de notre longue expérience en compétition.

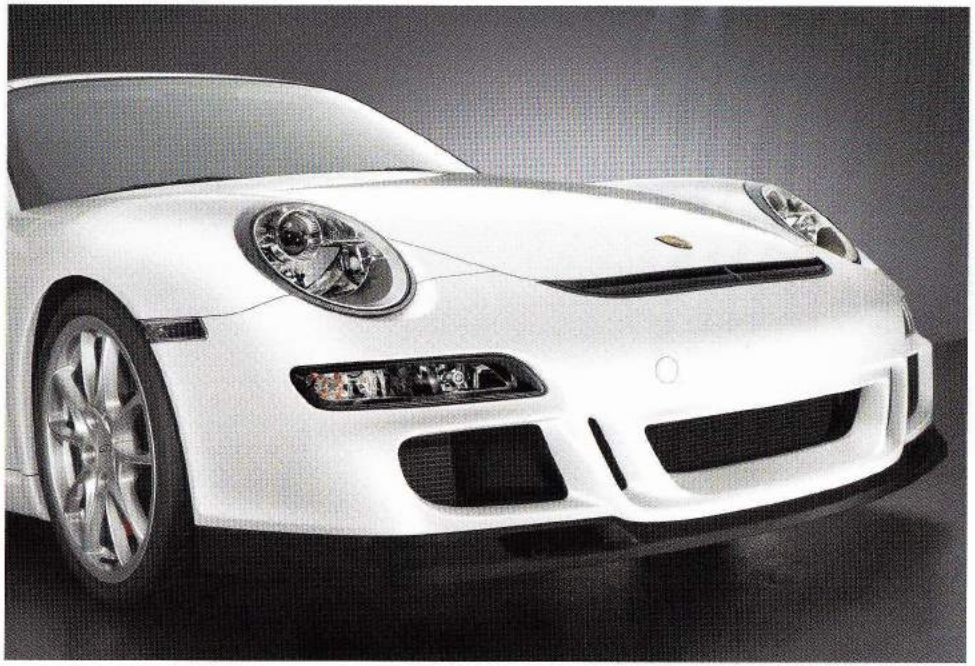
Le pack comprend un arceau de sécurité vissé derrière les sièges avant pour une sécurité optimale. L'arceau cage avant, requis pour les compétitions homologuées par la FIA, est disponible via le département Compétition Porsche.

Le pack est complété par une ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, un extincteur avec support ainsi que la prédisposition pour le montage de la commande coupe-batterie. Comme l'arceau cage, la commande coupe-batterie doit être achetée séparément auprès du département Compétition Porsche.

Le pack Clubsport est exclusivement disponible en association avec l'option des sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar. Empruntés à la Carrera GT, ces sièges en tissu ignifugé offrent un guidage latéral optimal. Ils ne pèsent qu'environ 10 kg chacun.

Il ne vous reste plus qu'à monter à bord pour vous rendre à une manifestation Clubsport (cf. page 101) ou tout simplement au bureau.



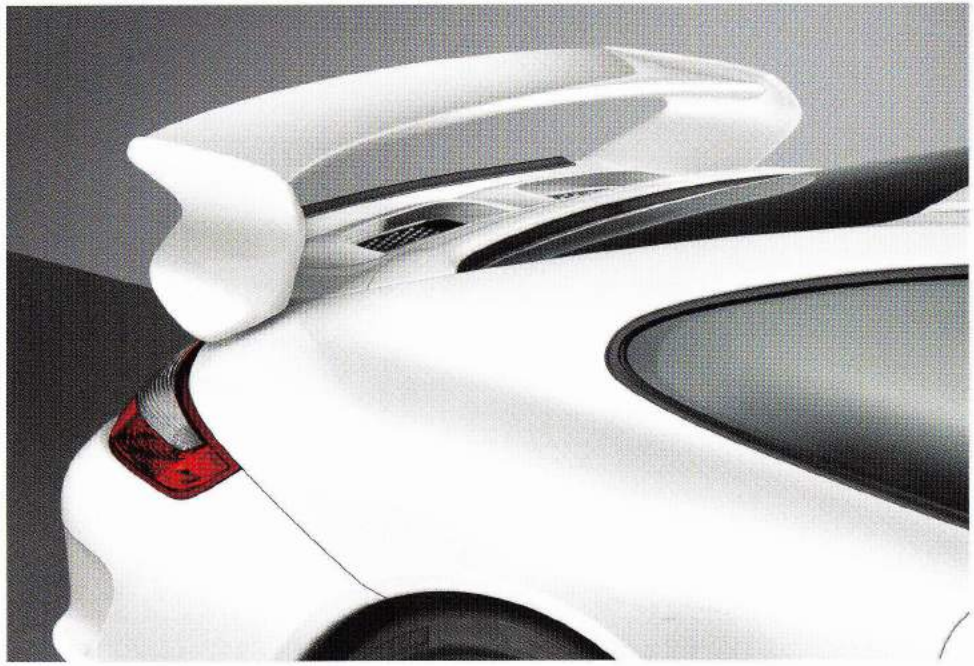


Concept global idéal pour une aérodynamique optimisée.

L'aérodynamique de la 911 GT3.

La 911 GT3 séduit par son design et sa technique. Mais Porsche va encore plus loin. Au-delà du design sportif sur la planche à dessin, chaque détail de la carrosserie doit affirmer sa fonctionnalité.

Le bouclier avant a été optimisé sur le plan aérodynamique pour améliorer la canalisation de l'air de refroidissement via les freins avant et le radiateur central, indispensable en raison de la surcharge thermique élevée du moteur. Autre point fort du bouclier avant : il diminue nettement la portance sur l'essieu avant, notamment par une sortie d'air au niveau de l'arête avant du couvercle de coffre. Il canalise les flux d'air du radiateur central pour les diriger vers le haut, au-dessus de la voiture, évitant ainsi que l'air s'infiltre sous la partie avant. Cela améliore l'appui aérodynamique et, par conséquent, l'adhérence au sol.



La poupe est dominée par un double aileron fixe. Pour une utilisation sur circuit, l'aileron supérieur possède un profil à inclinaison variable. Le double aileron assure au véhicule une stabilité dynamique optimale à vitesse élevée. Autre détail important : la lèvre en caoutchouc (dite Gurney Flap) sur l'aile inférieure qui fait office d'aileron.

A vitesse élevée, deux collecteurs à résonance placés sur le capot arrière injectent de l'air supplémentaire dans le moteur ainsi que de l'air frais dans le compartiment moteur. Des ouies de ventilation dans les pare-chocs arrière accélèrent la ventilation du compartiment moteur.

Conséquence de toutes ces mesures d'optimisation aérodynamique : aucune portance sur la 911 GT3 – seulement de l'appui aérodynamique. A l'avant comme à l'arrière, dans un parfait équilibre aérodynamique. Résultat : une meilleure adhérence au sol, une plus grande sécurité et une excellente maniabilité, même à vitesse élevée.

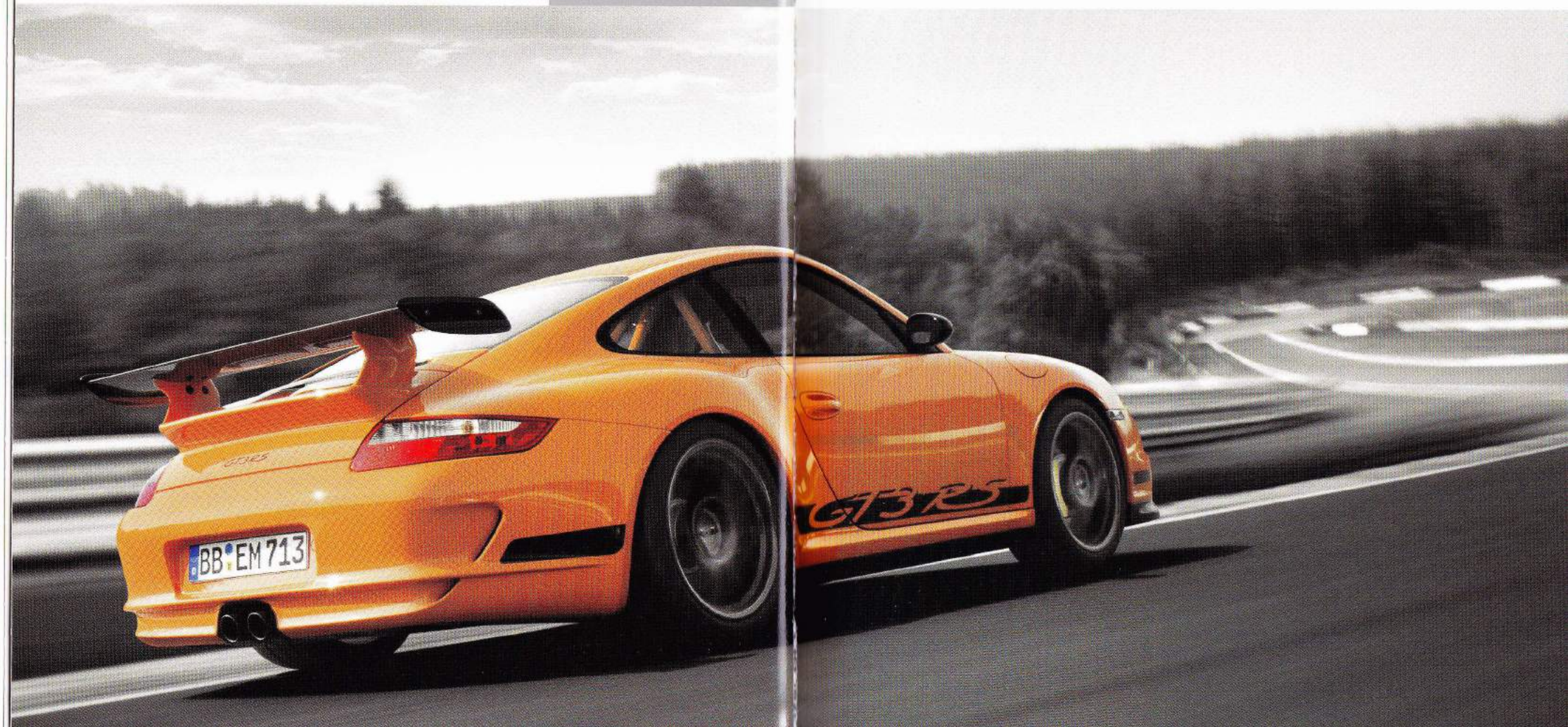
Bref : la 911 GT3 est une sportive de très haut niveau.

La nouvelle 911 GT3 RS

- Moteur Boxer 6 cylindres 3,6 litres
- 4,2 s de 0-100 km/h
- Carrosserie élargie
- Réglage spécifique du châssis
- Design marquant
- Pack Clubsport de série
- Sièges baquets allégés de série
- Homologation pour la route

RS – un matricule synonyme de mobilité aux frontières de l'extrême, de compétition, de précision, de technique et de réduction à l'essentiel. Bref : le symbole de la nouvelle 911 GT3 RS.

Une voiture créée par le département Compétition de Porsche. Issue du circuit – née pour le circuit. Jusque dans les moindres détails. Du réglage spécifique du châssis à la chasse aux kilos superflus, à l'exemple de la boîte de vitesse, de la lunette arrière et de l'aileron en fibres de carbone. Résultat : un concept global qui signale une sportivité absolue. Un concept approuvé depuis plus de 50 ans qui a permis à Porsche de marquer l'histoire de la compétition.





Parfois, ce sont les petites choses qui font la différence.

De quoi gagner un petit dixième de seconde par tour.

Bien sur on peut mesurer la puissance en chevaux. Mais pour Porsche, cette mesure n'a jamais été une priorité. Au contraire, c'est l'adéquation parfaite de tous les composants qui détermine la performance globale. Un principe approuvé par la nouvelle 911 GT3 RS – le modèle d'homologation de la 911 GT3 RSR de course. Conçue d'après les normes d'homologation officielles des championnats FIA-N/GT et ACO, c'est la version homologuée pour la route d'une voiture de course pur sang.

Comme la 911 GT3, la 911 GT3 RS est animée par un moteur 6 cylindres à plat de 3,6 litres de cylindrée développant 415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min. Son concept de montée en régime permet d'obtenir un régime maximal de 8 400 tr/min. Le couple maximal de 405 Nm est disponible à 5 500 tr/min.

Allégée d'une vingtaine de kilos par rapport à la 911 GT3, malgré l'arceau de sécurité d'origine et une carrosserie plus large, la nouvelle 911 GT3 RS affiche un poids d'à peine 1 375 kg, soit un rapport poids/puissance de seulement 3,31 kg/ch. Pour franchir la barre des 100 km/h, elle revendique tout juste 4,2 secondes. La vitesse de pointe culmine à 310 km/h.

Pour transmettre toute cette puissance sur la route, la nouvelle 911 GT3 RS est assistée par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports à la course réduite, d'une précision élevée, avec commande par câble. Contrairement à la 911 GT3, elle utilise un volant monomasse spécialement conçu pour répondre aux charges élevées en compétition. Son poids moindre favorise la dynamique moteur, notamment au niveau des 3 premiers rapports avec des montées en régime généreuses, pouvant atteindre un régime maximal de 8 400 tr/min – un avantage décisif sur circuit sinueux.

Comme la 911 GT3, le châssis de la nouvelle 911 GT3 RS bénéficie du Porsche Active Suspension Management (PASM – cf. page 54). Son réglage a été optimisé pour le circuit, offrant ainsi des vitesses élevées en courbes avec une précision extrême.



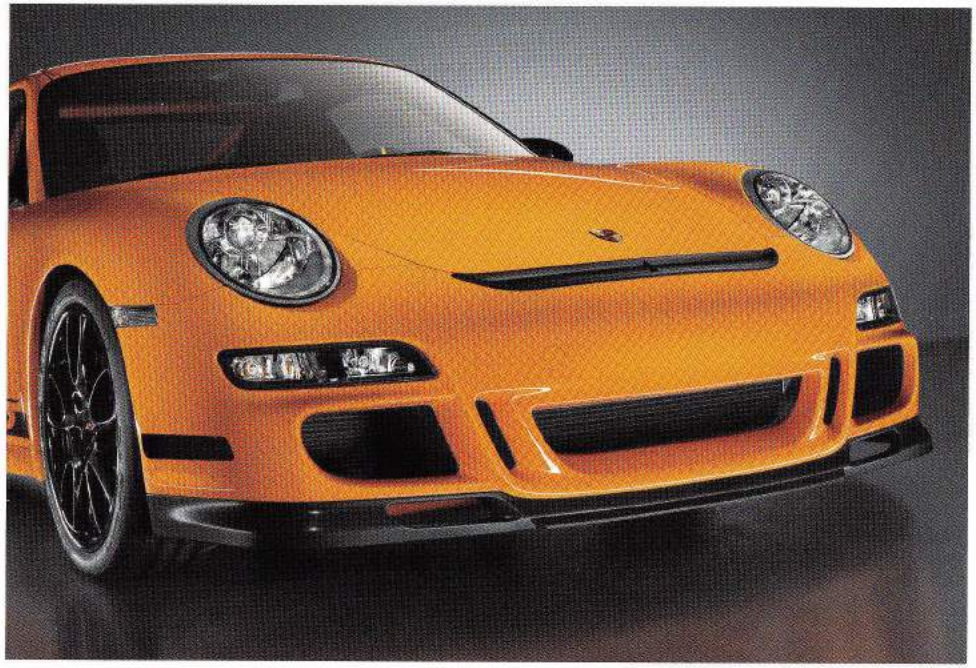
A l'image de la 911 GT3, la nouvelle 911 GT3 RS est équipée de jantes « GT3 » allégées de 19 pouces, une dotation d'origine. En raison du déport réduit sur l'essieu arrière, la voie de la nouvelle 911 GT3 RS s'est élargie de 34 mm, offrant ainsi une plus grande maîtrise du roulis. La motricité est assurée par des montes sport homologuées.

Comme sur la 911 GT3, tous les composants essentiels pour une utilisation sur circuit sont réglables individuellement : hauteur de châssis, carrossage des roues, voie, ainsi que les barres stabilisatrices sur les essieux avant et arrière. Par ailleurs, la triangulation arrière de la nouvelle 911 GT3 RS a été subdivisée, permettant un réglage encore plus précis de l'angle de carrossage pour une conduite sur circuit. L'empattement s'est allongé de 5 mm pour améliorer la stabilité et augmenter le potentiel de performance.

En matière de sécurité, la nouvelle 911 GT3 RS ne concède aucun compromis. Elle adopte le système de freinage de la 911 GT3 avec des étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière au dosage précis. Les disques en acier de 350 mm de diamètre à l'avant et à l'arrière sont ajourés et ventilés pour une puissance de freinage maximale, même sur route mouillée. En option, la 911 GT3 RS peut recevoir le système de freinage en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – cf. page 62). Un système qui a fait ses preuves en compétition, à l'occasion de la Porsche Michelin Supercup, par exemple.

Certes, le nombre de « chevaux » est important, mais ce n'est pas tout.





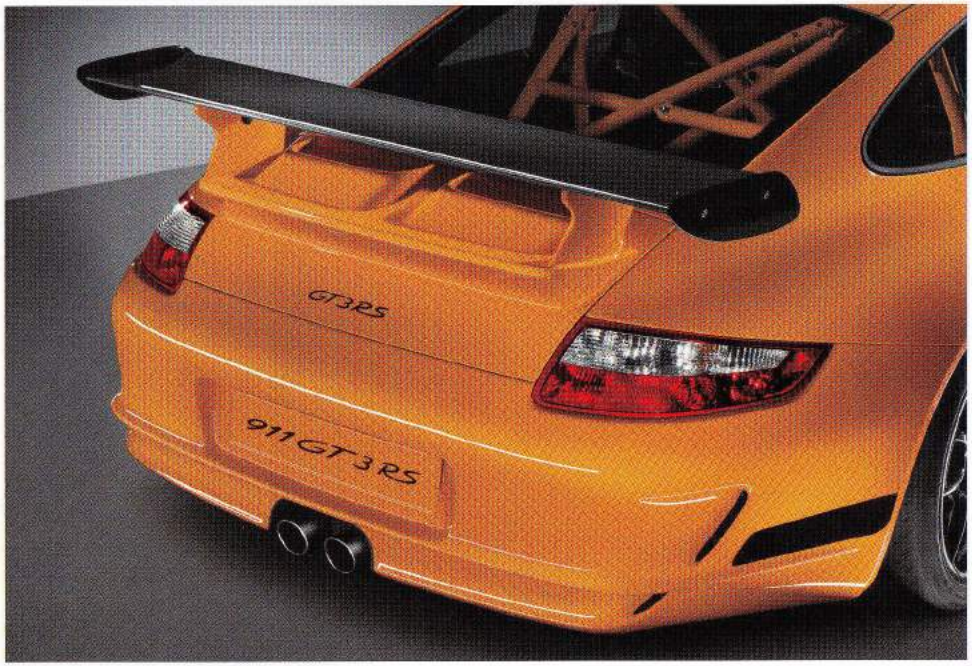
On dit que la vitesse augmente la portance. C'est faux.

L'aérodynamique de la nouvelle 911 GT3 RS.

En compétition, l'allègement du poids est un critère important et tous les composants inutiles sont supprimés. Un principe qui s'applique aussi à la nouvelle 911 GT3 RS. Résultat : chaque élément a son utilité – et affirme le design sportif.

Par rapport à la 911 GT3, un élément supplémentaire sur la lèvre de spoiler avant permet d'augmenter l'appui aérodynamique sur l'essieu avant et maximise la canalisation de l'air de refroidissement via le refroidisseur d'air central.

La poupe, élargie de 44 mm par rapport à la 911 GT3 augmente la dynamique en courbe. Caractéristique typique de la poupe des modèles 911 GT3 : la double sortie centrale.



Emprunté à la 911 GT3 Cup, l'aileron de la nouvelle 911 GT3 RS est en fibres de carbone, donc plus léger que celui de la 911 GT3. Il est également surdimensionné pour maximiser l'appui aérodynamique sur l'essieu arrière. Inclinable comme celui de la 911 GT3, il optimise la stabilité, même à vitesses élevées.

Cure d'amincissement également pour la lunette arrière. La 911 GT3 RS adopte une lunette en matière composite – un gain de poids d'env. 3 kg par rapport à une lunette en verre. Une construction allégée issue directement du circuit pour une agilité digne du circuit. Comme la 911 GT3, la nouvelle 911 GT3 RS possède deux collecteurs à résonance séparés logés sur le capot de coffre en matière composite. A vitesse élevée, ils injectent de l'air supplémentaire dans le compartiment moteur et le système d'admission – optimisant ainsi le refroidissement et la puissance moteur.

Conséquence de toutes ces optimisations aérodynamiques : un c_x de seulement 0,30 – et de l'appui aérodynamique, à l'avant comme à l'arrière. Résultat : une adhérence élevée au sol, une meilleure stabilité directionnelle, une sécurité accrue et un comportement optimal, même à grande vitesse.

Ne jamais perdre de vue ses objectifs ! Une condition sine qua non pour tout sportif de haut niveau.

L'intérieur de la nouvelle 911 GT3 RS.

La nouvelle 911 GT3 RS est une voiture pour l'usage au quotidien sur le circuit.

Contrairement à la 911 GT3, le Pack Clubsport fait partie des dotations d'origine de la nouvelle 911 GT3 RS. L'arceau de sécurité boulonné arrière augmente la sécurité. L'arceaux cage spécifique pour l'avant, obligatoire pour les manifestations homologuées par la FIA, est disponible séparément auprès du département Compétition Porsche. L'équipement de série comprend également une ceinture rouge à 6 points pour le conducteur, un extincteur avec son support ainsi que le pré-équipement pour la commande coupe-batterie.

Autre différence avec la 911 GT3 : les sièges baquets allégés livrés d'origine sur la nouvelle 911 GT3 RS. Empruntés à la Carrera GT, ils sont en fibres de carbone et kevlar, garnis de tissu ignifugé, et pèsent tout juste 10 kg. Figurant parmi les sièges baquets les plus légers jamais montés sur un véhicule de série, ils offrent un excellent maintien latéral.

L'intérieur de la 911 GT3 RS est proposé exclusivement en noir.

Comme sur la 911 GT3, la couronne du volant ainsi que les leviers de vitesse et de frein à main sont habillés d'Alcantara, au toucher agréable. Sur les panneaux de porte, les rangements ont été remplacés par des absorbeurs de chocs. Les baguettes de seuil de porte ainsi que le panneau inférieur de la lunette arrière sont signés « RS ».

La partie supérieure de la jante du volant de la 911 GT3 RS comporte une marque positionnée « à midi » qui permet au conducteur de connaître l'angle de braquage des roues avant.



Intérieur 911 GT3 RS

Moteur

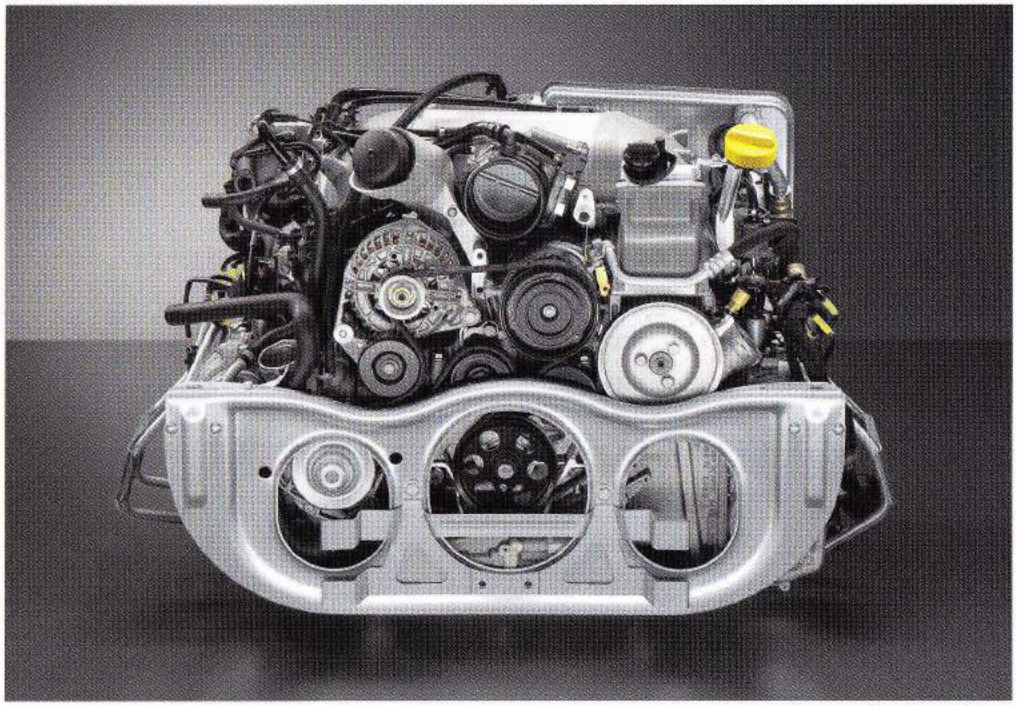
- **Moteur Boxer 6 cylindres de 3,6 l de cylindrée**
- **415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min**
- **Régime maximal 8 400 tr/min**
- **Système de réglage des soupapes VarioCam**
- **Lubrification à carter sec**
- **Système d'admission variable**

Les modèles 911 GT3 se reconnaissent les yeux fermés : sonorité unique, puissance phénoménale, régime maximal pouvant atteindre les 8 400 tr/min.

La puissance est précise et directe. Le moteur répond avec spontanéité à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur.

Les performances sont tout simplement impressionnantes. La dynamique est aussi exceptionnelle que le timbre du moteur. Essayez-les pour vous faire votre propre idée.





Moteur Boxer 6 cylindres 3,6 litres

Le moteur.

Entre vous et lui, la spontanéité est réciproque.

Les modèles 911 GT3 sont animés par un moteur arrière 6 cylindres à plat, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau et doté du système VarioCam (cf. page 40).

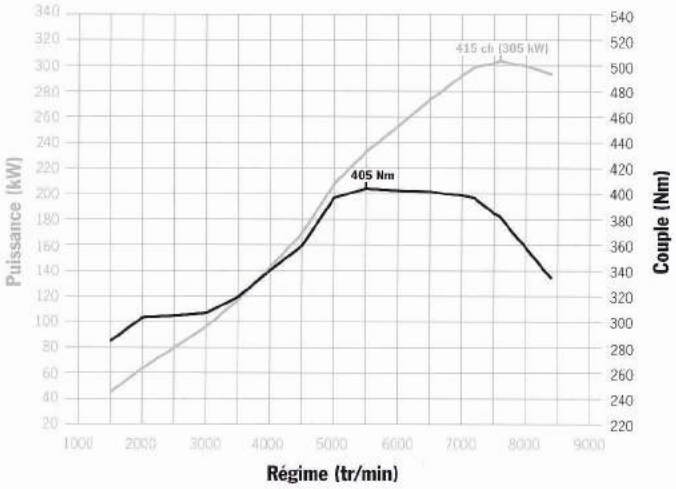
Avec une cylindrée de 3 600 cm³, le moteur atmosphérique développe une puissance de 415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min. Il atteint son couple maximal de 405 Nm à 5 500 tr/min. Lorsque l'interrupteur « Sport » est actionné, la plage des régimes moyens, qui se situe en dessous du couple maximal, bénéficie de 25 Nm supplémentaires. Le régime maximal est atteint à 8 400 tr/min.

C'est la puissance volumétrique de plus de 115 ch par litre de cylindrée qui fait la force des modèles 911 GT3. Ainsi, ce moteur de 3,6 litres figure parmi les moteurs atmosphériques affichant la puissance spécifique au litre la plus élevée jamais montés par Porsche sur une voiture de série. La 911 GT3 accélère de 0 à 100 km/h en 4,3 secondes à peine contre 4,2 secondes pour la 911 GT3 RS. Les deux, annoncent une vitesse de pointe de 310 km/h.

Tous les composants pour le refroidissement du moteur sont issus de la compétition et affichent une résistance à toute épreuve.

La lubrification à carter sec avec un réservoir externe permet une lubrification fiable du moteur, même à vitesse élevée en courbe (cf. page 40). Le refroidissement de l'huile est assuré par un échangeur thermique huile-eau. Deux systèmes éprouvés en compétition.

Des bielles en titane très légères et des pistons allégés réduisent les masses en mouvement. La commande des soupapes, empruntée à la compétition, utilise des soupapes d'admission et d'échappement plus légères. Elles sont commandées par des poussoirs allégés avec compensation hydraulique du jeu des soupapes. Ceci permet d'obtenir un régime maximal allant jusqu'à 8 400 tr/min.



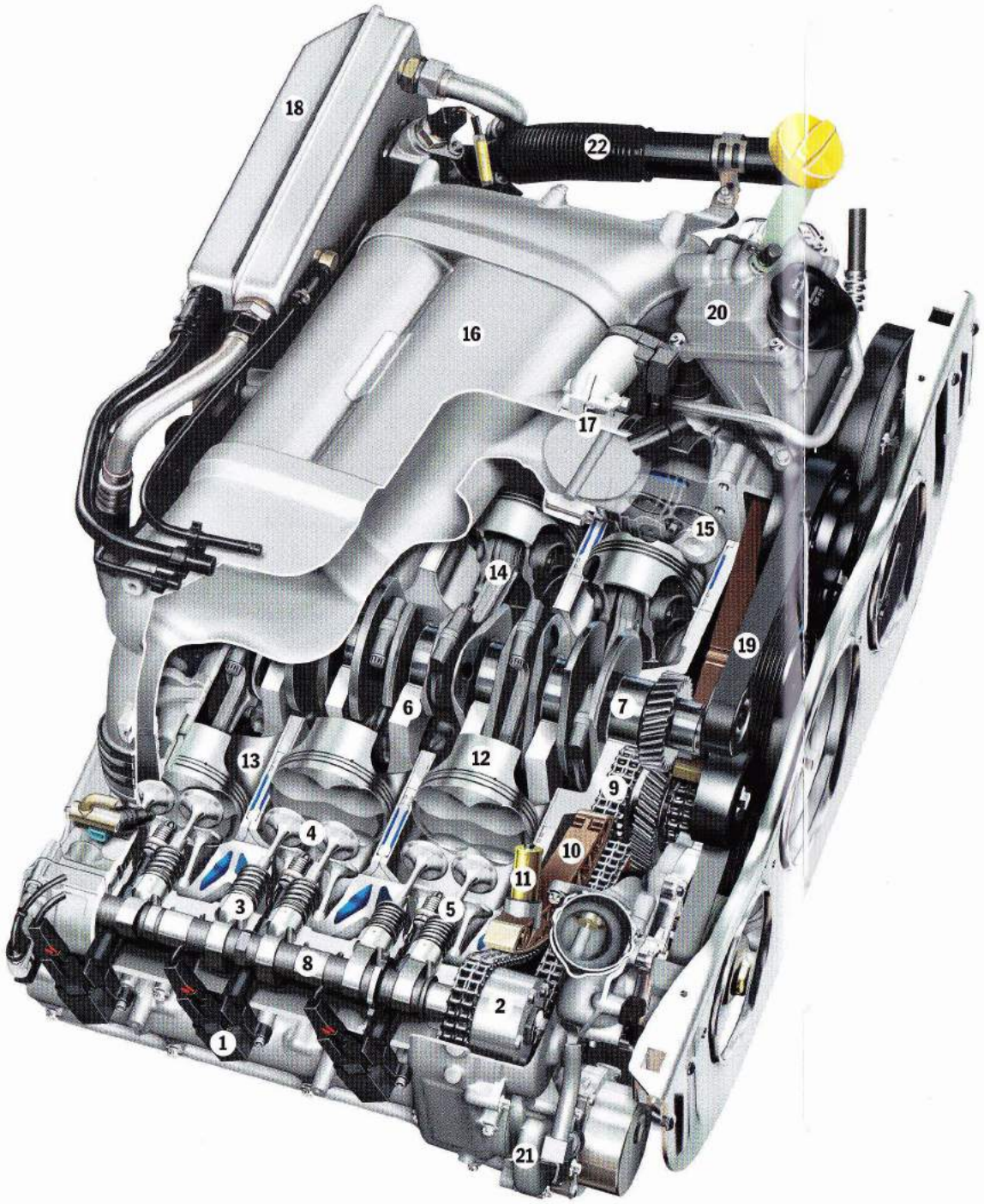
911 GT3 RS/911 GT3 : 405 Nm à 5 500 tr/min, 415 ch (305 kW) à 7 600 tr/min

Les rapports sont plus courts et offrent un potentiel d'accélération extrêmement élevé.

Associé au système d'échappement Sport (cf. page 43), le système d'admission variable à double clapet de résonance (cf. page 42) optimise le cycle de charge et le débit. L'augmentation du volume du système d'échappement vient compléter le système d'admission, la faible résistance diminue les contrepressions des gaz d'échappement. La puissance s'en trouve ainsi augmentée.

Les deux arbres à cames d'admission sont commandés par des régulateurs progressifs (VarioCam – cf. page 40) pour optimiser les valeurs d'émission, le couple et la puissance à toutes les plages de régime.

La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 répondent avec spontanéité à la moindre pression sur la pédale d'accélérateur. Le tout accompagné par la sonorité unique du moteur.



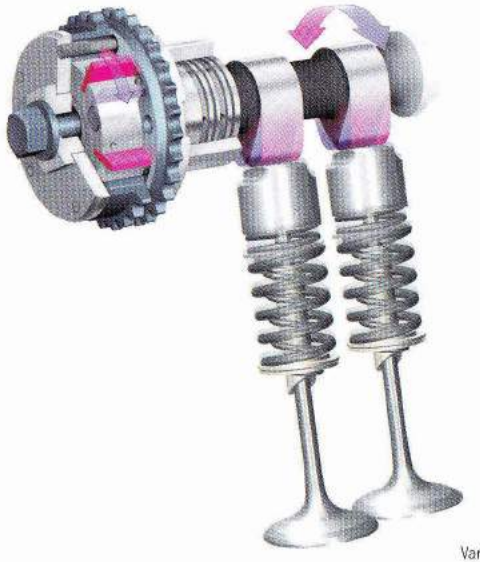
1. Bobines d'allumage séparées
2. VarioCam
3. Poussoirs avec compensation hydraulique du jeu des soupapes
4. Soupapes d'admission
5. Ressorts des soupapes
6. Palier de vilebrequin
7. Vilebrequin
8. Arbre à cames d'admission
9. Entraînement de l'arbre à cames par chaîne
10. Guide de chaîne
11. Tendeur de chaîne
12. Piston forgé
13. Chemises de cylindre recouvertes de Nikasil
14. Bielle en titane
15. Chambre de combustion
16. Clapet de résonance
17. Système d'admission à volume variable
18. Papillon des gaz et commande d'accélérateur électronique
19. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter à sec
20. Courroie d'entraînement des organes secondaires
21. Pompe à eau
22. Réservoir d'huile de la pompe d'assistance de direction

VarioCam.

Le moteur de la nouvelle 911 GT3 RS et de la 911 GT3 est équipé du système VarioCam, un système de réglage variable de l'admission et de la levée des soupapes en fonction du régime et de la charge. La régulation progressive de l'épure de distribution des arbres à cames d'admission est obtenue par un régulateur axial par rangée de cylindres.

VarioCam est un concept moteur qui réagit en fonction de la charge et du régime.

Le changement est imperceptible via la fonction Motronic ME7.8 qui assure un fonctionnement parfait, une consommation optimale et un faible niveau d'émissions. Et avant tout, des valeurs élevées de puissance et de couple sur une large plage de régimes.



VarioCam

La lubrification à carter sec.

Indispensable pour une conduite sportive : grâce à la lubrification à carter sec, la lubrification est toujours optimale, même en cas de très forte accélération transversale et longitudinale.

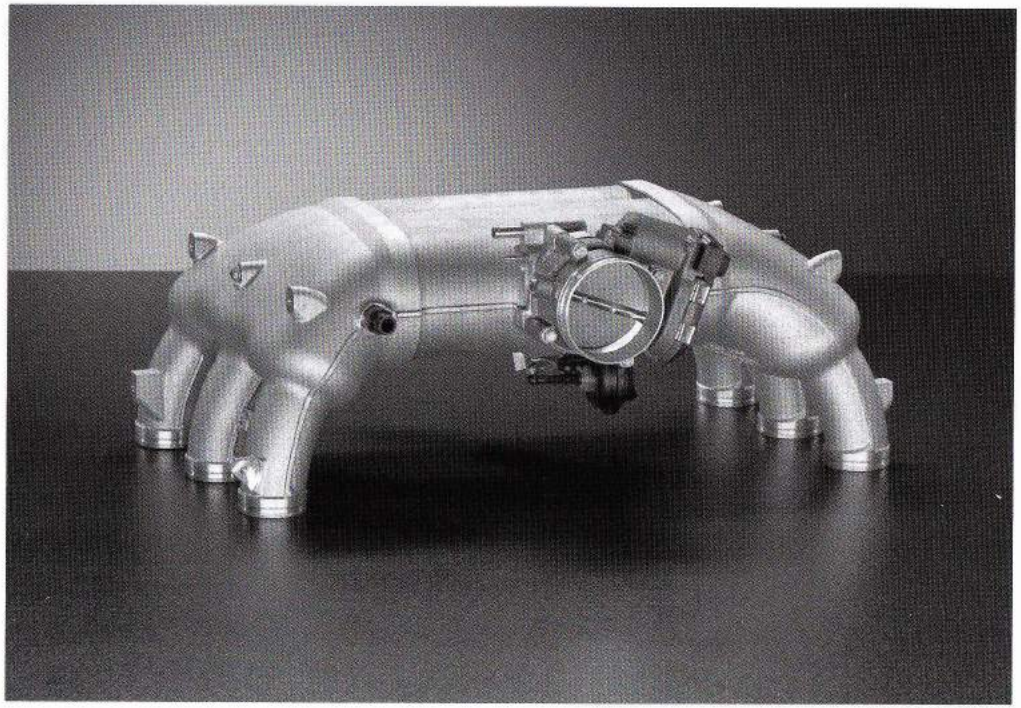
Dans chaque culasse, deux pompes d'aspiration d'huile, commandées par les arbres à cames d'échappement, ainsi que deux pompes d'aspiration localisées dans le carter de vilebrequin aspirent la quantité d'huile dans le carter moteur et la refoulent rapidement dans le réservoir externe.

La conception des pompes à huile crée une dépression dans le carter de vilebrequin, ce qui optimise le mouvement des pistons pour un meilleur rendement et une puissance plus élevée. Une autre pompe dans le carter de vilebrequin alimente directement les points de lubrification du moteur depuis le réservoir d'huile moteur externe.



Au départ de l'usine, les modèles 911 GT3 sont livrés avec le plein d'huile Mobil 1. Les propriétés lubrifiantes exceptionnelles de cette huile haute performance entièrement synthétique optimisent le démarrage à froid, même à très basse température. Les huiles entièrement synthétiques limitent l'usure du moteur.

Ainsi, la lubrification du vilebrequin et des deux rangées de cylindres est toujours idéale, même en forte accélération transversale. Pour l'usage au quotidien, la lubrification optimale contribue activement à la longévité du moteur.



Système d'admission

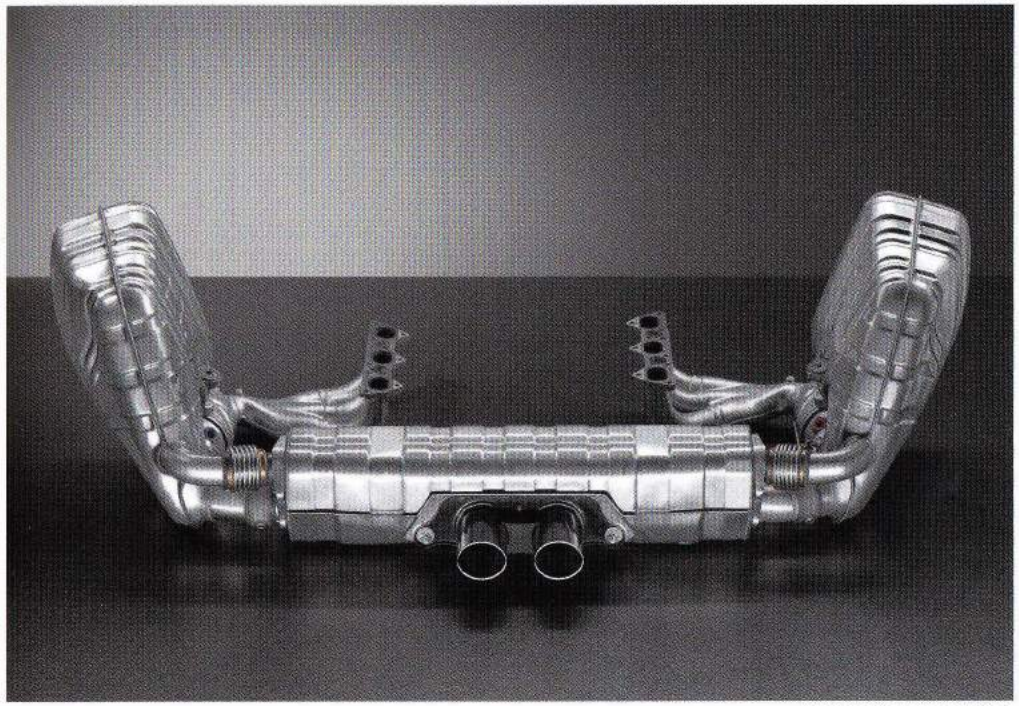
Le système d'admission.

La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 sont équipées d'un système d'admission variable à double clapet de résonance. Associé au système d'échappement à double sortie centrale, il assure un cycle de charge efficace et un rendement élevé.

Comment cela fonctionne-t-il ? Afin d'assurer l'alimentation optimale des cylindres en air de combustion, le système d'admission doit bénéficier d'une conception variable. Sur la nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3, ce résultat est obtenu par un système d'admission variable à double clapet de résonance.

Le collecteur d'admission distributeur conventionnel est complété par deux collecteurs avec clapets de résonance. A bas régime, les clapets de résonance sont fermés. A mi-régime, le premier clapet s'ouvre. Il se ferme lorsqu'on atteint la plage des régimes élevés et c'est alors le deuxième clapet qui s'ouvre. Ainsi, le système utilise les vibrations de la masse d'air pour obtenir un remplissage optimal des cylindres.

Résultat : une courbe de couple généreuse, des valeurs de couple maximal élevées et une puissance remarquable sur une large plage de régimes.



Système d'échappement Sport

Le système d'échappement Sport.

Le système d'échappement Sport des modèles 911 GT3 est allégé et se compose de deux catalyseurs et d'un silencieux final. Par ailleurs, le volume de l'échappement a été augmenté. Cette mesure réduit les contrepressions des gaz d'échappement et maximise la puissance.

Chacune des deux rangées de cylindres dispose de sa propre ligne d'échappement. Leurs pots catalytiques assurent un échauffement rapide et une dépollution plus efficace. Après un démarrage à froid, la montée en température des catalyseurs est optimisée par un système d'admission d'air secondaire.

La régulation lambda stéréo contrôle séparément les deux rangées de cylindres. Associées à la gestion Motronic ME7.8, deux sondes lambda, travaillant en correspondance, régulent la composition du mélange pour chaque rangée de cylindres.

Une autre sonde lambda par ligne d'échappement contrôle la dépollution dans chaque catalyseur* optimisant ainsi la réduction des émissions.

Résultat : un son pur et puissant.

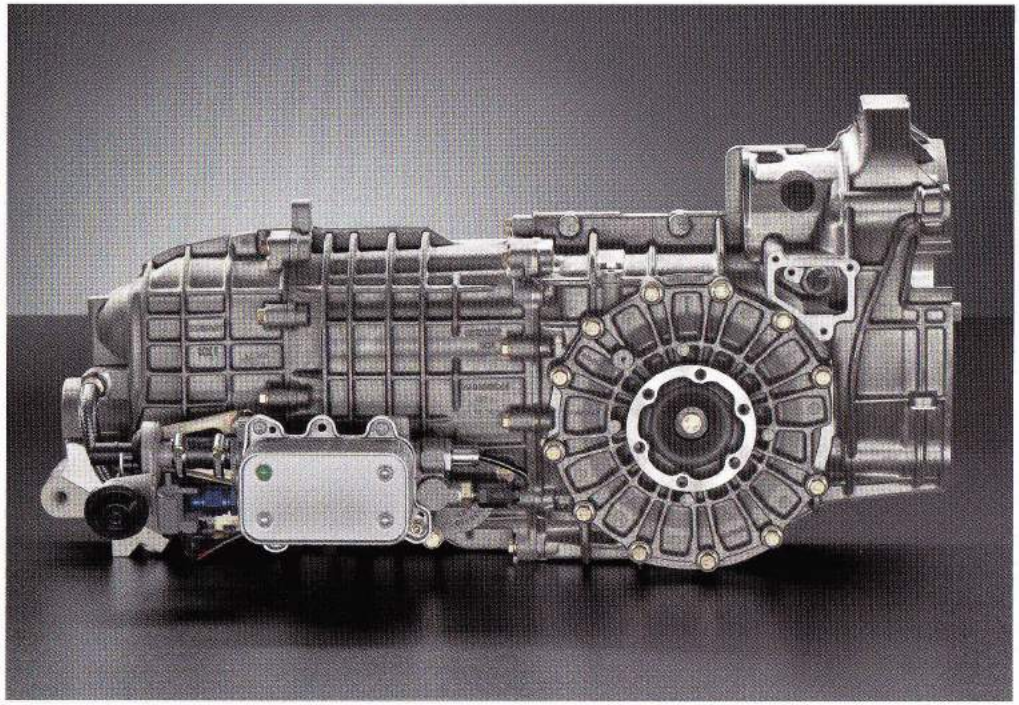
*Excepté dans les pays avec de l'essence au plomb.



La transmission.
La boîte de vitesse mécanique en quelques mots.

La boîte de vitesse mécanique à 6 rapports des modèles 911 GT3 a été spécialement conçue pour répondre aux sollicitations élevées en compétition. L'étagement de chaque rapport est parfaitement adapté à la puissance du moteur. La course des rapports est réduite et précise – pour un changement optimal des rapports.

Commandée par câble et couplée à un volant bimasse, la boîte de vitesse mécanique à 6 rapports de la 911 GT3 offre une précision maximale. La 911 GT3 RS bénéficie, quant à elle, d'un volant monomasse plus léger qui permet d'augmenter la dynamique du moteur et sa montée en régime. Par contre, par rapport à un volant bimasse, le volant monomasse augmente nettement le niveau sonore dans l'habitacle. Sur les



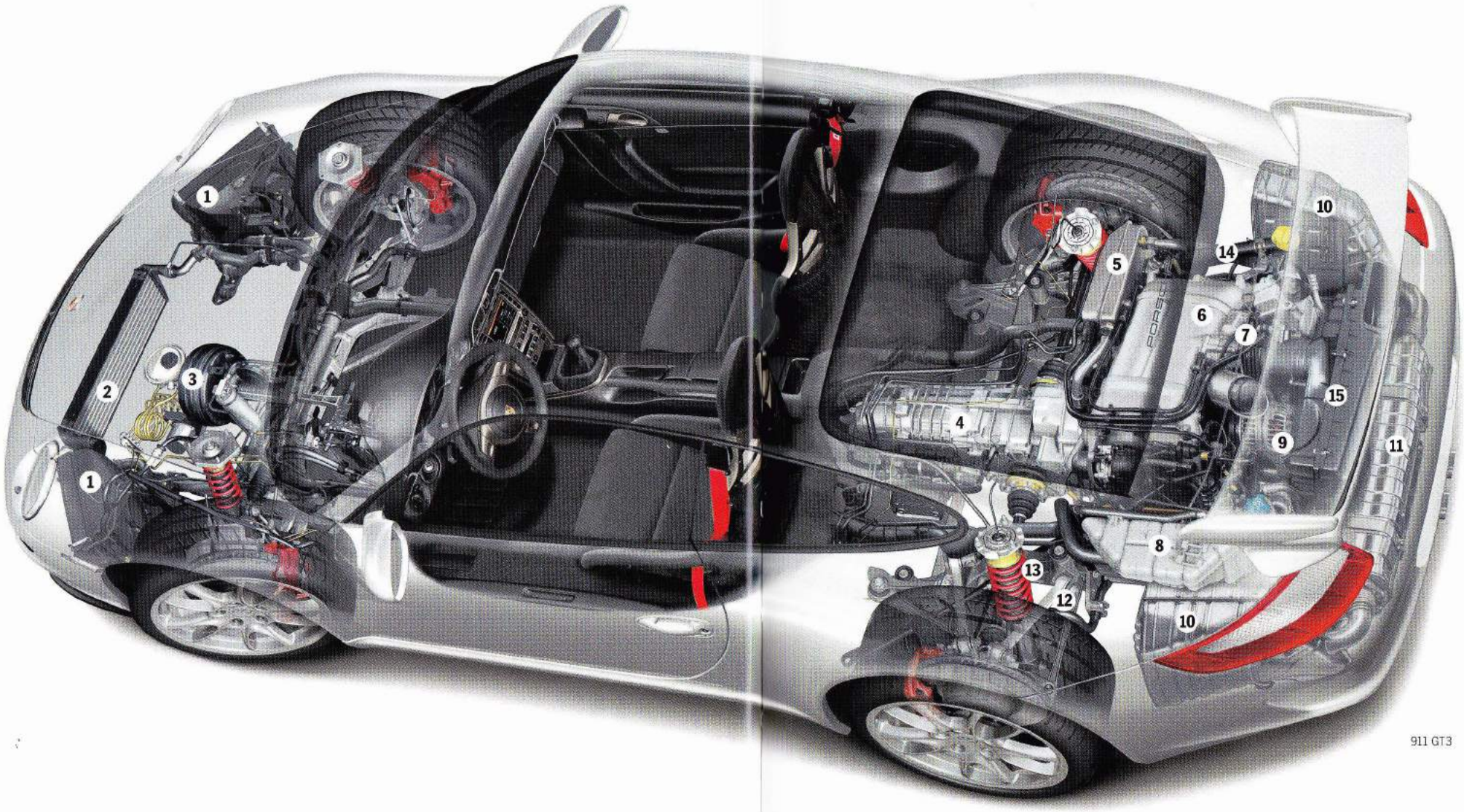
Boîte de vitesse

deux modèles, l'étagement de la boîte favorise une performance dynamique par des rapports courts et un enchaînement optimal après le passage au rapport supérieur.

Des bagues de synchronisation résistantes et insensibles à la chaleur garantissent une précision optimale lors des changements de rapport entre la 3ème – la 5ème, même en charge extrême.

Le refroidissement de la boîte est assuré par un échangeur huile-eau supplémentaire et une lubrification par barbotage, qui augmentent la résistance de la boîte en sollicitation extrême, facteur essentiel de réussite en compétition.

En accélération en courbe, le différentiel arrière à glissement limité attribue plus de couple à la roue arrière extérieure au virage qui est la plus sollicitée. Pour une meilleure poussée et une plus grande stabilité en courbe. L'effet de blocage asymétrique varie en accélération et en décélération avec des valeurs de blocage maximales de 28 % en accélération et de 40 % en décélération.



911 GT3

1. Radiateur gauche
2. Radiateur droit
3. Evaporateur (climatisation)
4. Assistance servofrein
5. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports
6. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter à sec
7. Système d'admission à volume variable
8. Papillon des gaz et commande d'accélérateur électronique
9. Vase d'expansion du liquide de refroidissement
10. Alternateur
11. Silencieux arrière
12. Essieu arrière multibras
13. Système PASM
14. Tubulure de remplissage d'huile
15. Pots catalytiques

Châssis

- Essieu avant McPherson, essieu arrière multibras
- PASM
- Traction Control – TC
- Jantes « GT3 » en alliage léger 19 pouces avec monte sport
- Direction à démultiplication variable

Afin d'assurer un contact optimal entre le conducteur et son véhicule, la voiture doit réagir avec spontanéité, comme le font la nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3, une référence en terme de réactivité. Equipé d'origine du Porsche Active Suspension Management (PASM) et du contrôle de motricité Traction Control (TC), leur châssis se caractérise par une agilité maximale, un grand confort de conduite et une sécurité élevée. La direction précise bénéficie d'une démultiplication variable. Autre facteur très appréciable sur circuit : le réglage du châssis. Ainsi, le pilote peut profiter au maximum de toutes les qualités du véhicule. Sur la 911 GT3 RS, le réglage a encore été optimisé – pour une plus grande dynamique en courbe et une précision maximale.



Le châssis.

Les bases élémentaires du comportement dynamique, partie 1.

Les caractéristiques essentielles du châssis de la nouvelle 911 GT3 RS et de la 911 GT3 ont été empruntées à l'actuelle 911 GT3 de course – un gage de sportivité dans l'usage au quotidien. Par rapport à la 911 Carrera, le châssis est abaissé de 30 mm. La construction allégée diminue le poids total et le poids des masses non suspendues. Résultat : un comportement souverain, une sécurité maximisée et une stabilité exceptionnelle en courbe.

L'essieu avant utilise une jambe de force McPherson à suspension indépendante sur des bras longitudinaux et transversaux. Ce concept assure le guidage précis des roues, une tenue de route irréprochable et une maniabilité parfaite, quelle que soit la situation. Des prises d'air intégrées renforcent la ventilation des freins avant.

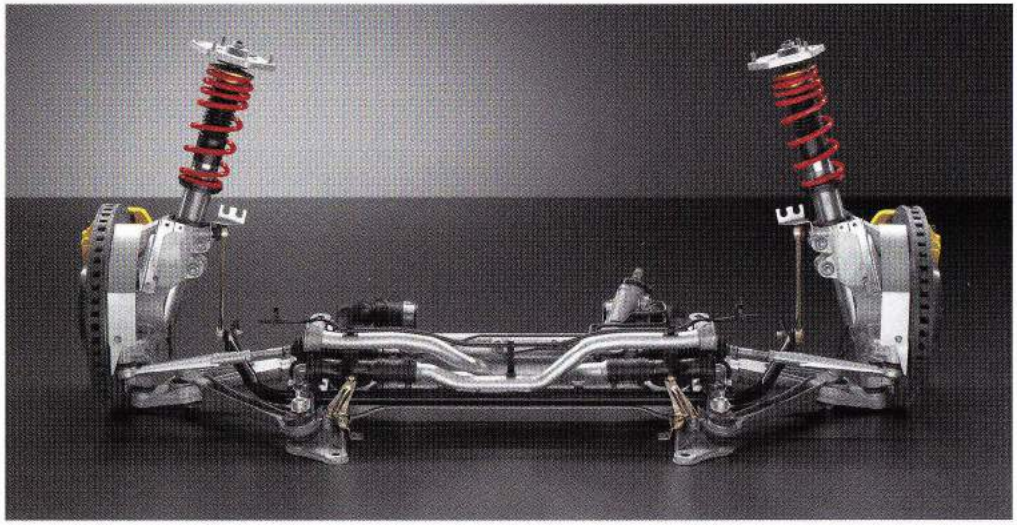
L'essieu arrière est un essieu multibras avec cadre auxiliaire de conception allégée LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité). La construction allégée optimise les qualités dynamiques de la voiture.

Facteur indispensable pour une utilisation sur circuit, de nombreux réglages permettent de varier la hauteur, le carrossage et les barres stabilisatrices au niveau des essieux avant et arrière. La triangulation sur l'essieu arrière de la nouvelle 911 GT3 RS a été subdivisée pour permettre un réglage encore plus précis de l'angle de carrossage pour une conduite sur circuit.

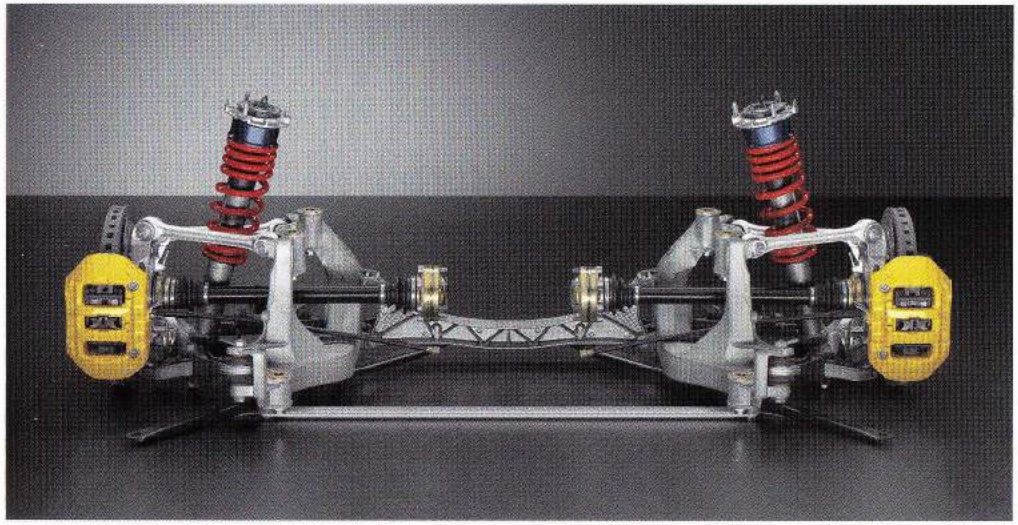
La liaison du châssis et de la carrosserie est assurée par des paliers à rotule à l'avant et optimise la précision. Il en résulte une meilleure précision de guidage des roues, une parfaite agilité et une souplesse optimale.

La régulation des amortisseurs s'appuie sur un système de réglage électronique, le Porsche Active Suspension Management (PASM), disponible de série. Le conducteur choisit entre 2 programmes : le mode « Normal » et le mode « Sport » (cf. page 54).

Pour la première fois, les modèles 911 GT3 utilisent le système de contrôle de la motricité (Traction Control – TC) intégrant les fonctions ABD, ASR et MSR (régulation du couple moteur), qui a fait ses preuves sur la Carrera GT. Bénéficiant d'un réglage très sportif, le contrôle de la motricité (TC) limite la puissance excédentaire qui risque, par exemple, de provoquer un décrochage arrière incontrôlé en forte accélération. Les seuils d'activation étant très élevés, les limites ne sont jamais atteintes en conduite normale sur route sèche. L'activation de l'interrupteur « Sport » sur la console centrale retarde l'intervention de la fonction Traction Control (TC). Pour les conducteurs en quête de sensations extrêmes, le bouton « TC OFF » permet de déconnecter la régulation.



Essieu avant avec Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Essieu arrière avec Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Jantes et pneumatiques.

Les bases élémentaires du comportement dynamique, partie 2.

La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 sont chaussées de jantes « GT3 » 19 pouces monobloc avec écrou antivol et enjoliveurs de roue portant respectivement l'inscription RS et GT3. En dépit de leurs dimensions, les jantes sont très légères, améliorant ainsi le comportement dynamique et la performance.

Extrêmement résistante, cette jante dotée d'un grand diamètre intérieur peut recevoir des freins surdimensionnés à l'avant.

En harmonie avec la carrosserie, les jantes sont chaussées au départ de l'usine d'une monte sport aux dimensions 235/35 ZR 19, 8,5 J x 19 à l'avant, et 305/30 ZR 19, 12 J x 19 à l'arrière. Pour optimiser la voie, les roues arrière possèdent des élargisseurs de 5 mm. En raison de la voie arrière plus large, le déport des roues arrière de la nouvelle 911 GT3 RS a été diminué.

Les pneus sport de 19 pouces ont été spécialement développés pour les modèles 911 GT3. Leur large surface de contact augmente le potentiel de motricité en accélération et en décélération, améliore le comportement routier et l'agilité, et autorise des vitesses plus élevées en courbe sur revêtement sec.* Résultat : un plus grand plaisir de conduite.

Le système optionnel de contrôle de la pression des pneus avertit le conducteur de tout dysfonctionnement. La baisse ou la perte de pression est aussitôt signalée par un témoin qui s'affiche sur l'écran de l'ordinateur de bord. Le kit de réparation avec compresseur fait partie des équipements de série.

* En raison d'une profondeur de sculpture plus faible des pneumatiques, le risque d'aquaplaning sur revêtement mouillé est en revanche plus élevé.



Jantes « GT3 » 19 pouces (911 GT3)



Jantes « GT3 » 19 pouces dans un coloris de contraste noir (911 GT3 RS)





Le Porsche Active Suspension Management (PASM).

Réglage sportif ou plus sportif ? Il suffit d'une simple pression sur le bouton.

Les modèles 911 GT3 bénéficient d'une suspension active. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) est un système de réglage électronique à régulation active et permanente de la force d'amortissement. La régulation se fait individuellement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite.

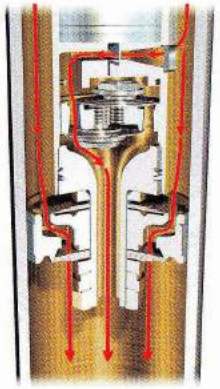
Le conducteur choisit entre deux programmes de base au réglage sportif. En conduite sportive sur route ou sur circuit au revêtement irrégulier, il choisira le mode « Normal ». Le mode « Sport » convient plus particulièrement à la conduite sur circuit avec revêtement régulier, privilégiant un réglage ferme avec de faibles mouvements de caisse.

En fonction du mode activé par le conducteur et du style de conduite, le système choisit automatiquement entre les deux profils le réglage optimal de l'amortissement.

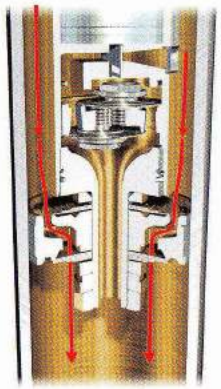
Des capteurs évaluent les mouvements de roulis de la carrosserie, comme on peut les rencontrer en forte accélération, en décélération ou sur revêtements irréguliers. Ces valeurs sont analysées par le boîtier de commande qui identifie alors la conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Il réduit les mouvements de roulis et de tangage et optimise le contact avec la route pour chacune des roues.

Exemple : vous activez la touche PASM reconnaissable à son symbole représentant un amortisseur ; les amortisseurs adoptent alors un profil ferme, spécialement conçu pour une utilisation sur revêtement régulier sur circuit. Lorsque le système détecte un revêtement irrégulier, il intervient en quelques millièmes de seconde pour améliorer l'adhérence des roues. Pour cela, il assouplit légèrement le réglage de l'amortissement dans la plage sportif ferme. Lorsque le revêtement redevient normal, le PASM permute sur le réglage initial.

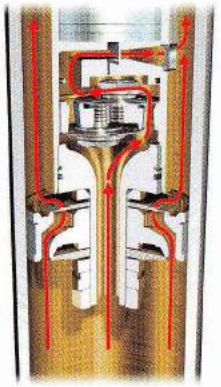




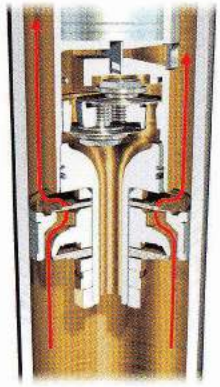
Phase de détente – Piston et bypass = réglage sportif confortable



Phase de détente – Piston seul = réglage sportif plus ferme



Phase de compression – Piston et bypass = réglage sportif confortable



Phase de compression – Piston seul = réglage sportif plus ferme

La direction.

Plus près de la ligne idéale.

Les modèles 911 GT3 disposent d'une direction précise et directe qui réagit spontanément et offre une précision directionnelle optimale, en compétition comme en usage au quotidien.

La direction à démultiplication variable mérite une mention spéciale. Elle assure une meilleure maîtrise directionnelle sur route droite avec une tolérance plus grande. Les à-coups sont mieux absorbés. La voiture garde son agilité et conserve l'adhérence avec la route.

Lors de braquages importants, sur routes sinueuses ou dans des épingles sur circuit, le rapport de démultiplication s'avère plus direct. Les virages serrés se négocient mieux.

La colonne de direction joue un rôle essentiel dans la sécurité passive. En cas de collision frontale, elle offre une marge de déformation de 100 mm. L'arbre intermédiaire est en aluminium. Le tube de protection et le carter de boîtier sont en magnésium coulé sous pression.

La 911 GT3 RS et la 911 GT3 bénéficient au départ de l'usine d'un volant GT3 à 3 branches au réglage manuel en profondeur et en hauteur. Associé au réglage du siège, il permettra à chacun de trouver la position de conduite optimale, renforçant encore les liens entre le conducteur, le véhicule et la route. Le volant de la nouvelle 911 GT3 RS comporte également une marque positionnée « à midi » qui permet au conducteur de connaître l'angle de braquage des roues avant.



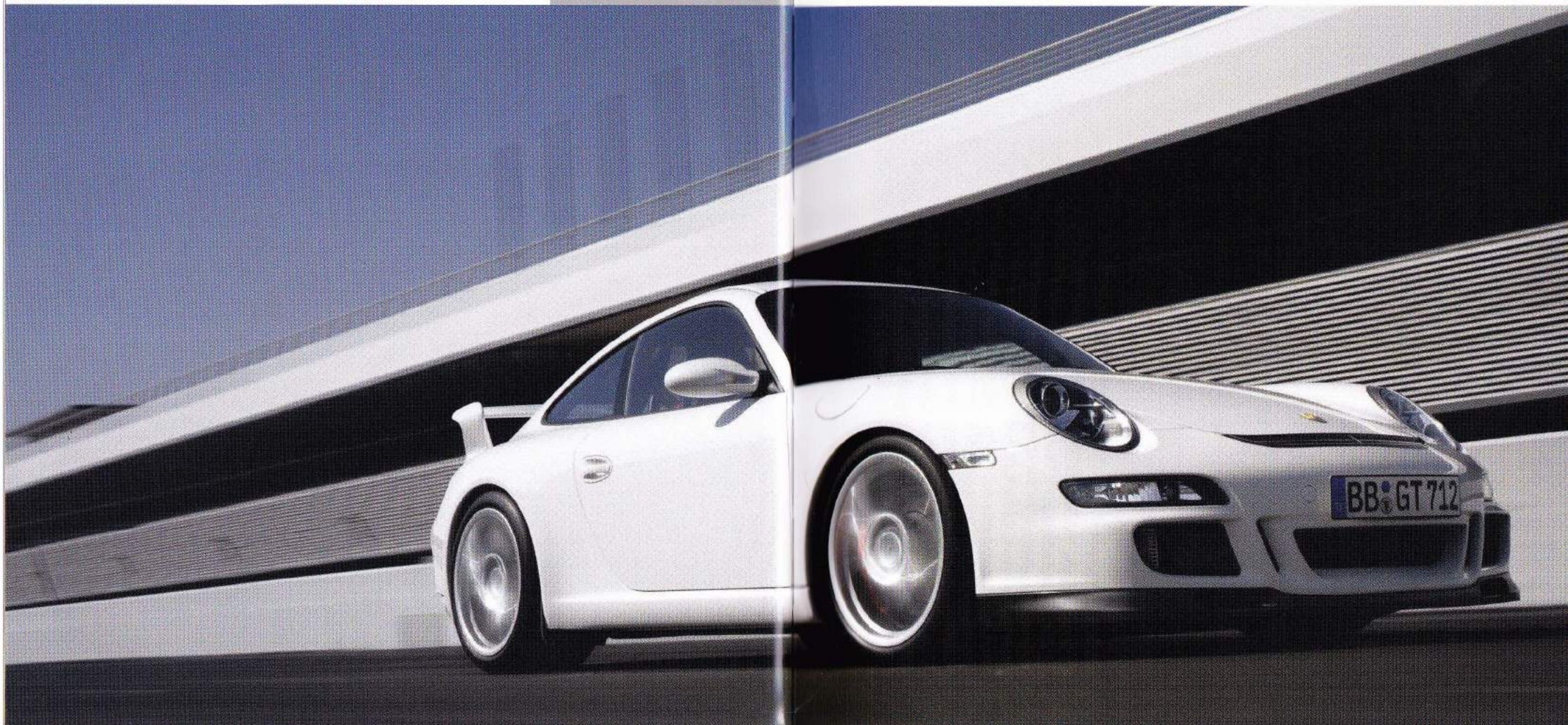


Sécurité

- Système de freinage renforcé
- Porsche Side Impact Protection System (POSIP)
- 2 airbags grand volume à l'avant
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), optionnel

La sécurité est un critère primordial pour la conduite sportive en Porsche. Même si cela semble être un paradoxe, c'est logique. Car sans cette certitude de conduire la voiture de sport la plus sûre au' monde, aucun conducteur n'oserait jamais déployer tout le potentiel de puissance des modèles 911 GT3.

Cela explique le haut niveau de sécurité active et passive dont bénéficient les modèles 911 GT3. Un niveau de sécurité inégalé grâce à leur système de freinage performant, leur carrosserie extrêmement rigide en torsion et leurs composants issus de la compétition, sans oublier les nombreux tests et contrôles passés dans le centre de développement et de recherche Porsche à Weissach.





Sécurité active : les freins.

Notre contribution à l'équilibre des forces.

La vraie grandeur d'une voiture de sport se mesure en mètres. Facteur essentiel pour évaluer les distances de freinage.

Pour cette raison, nous avons équipé les modèles 911 GT3 d'un système de freinage très puissant avec une assistance servofrein spécifique, qui utilise des étriers en aluminium rouges à 6 pistons à l'avant et des étriers en aluminium à 4 pistons à l'arrière. De conception monobloc, ils se caractérisent par une plus grande rigidité, une meilleure résistance à la pression, même en charge extrême, et un poids allégé.

Les disques de frein en acier sont surdimensionnés avec un diamètre de 350 mm à l'avant et à l'arrière. Tous les disques sont ajourés et ventilés pour assurer un freinage optimal sur route mouillée. Des prises d'air optimisées garantissent une ventilation maximale. Le système comprend également l'affichage de l'usure des freins. Pour pouvoir donner sa pleine mesure, le système intègre l'ABS génération 8.0 à 4 canaux.

Résultat : une régulation précise et rapide pour un freinage optimal et une plus grande stabilité en courbe.

Bref : un système de freinage qui présente d'excellentes valeurs de décélération, de stabilité et de tenue de route, sur route comme sur circuit.

Les phares Bi-Xénon.

Pour augmenter la sécurité active, les modèles 911 GT3 peuvent recevoir en option des phares Bi-Xénon avec lave-phares. La clarté de ce type d'éclairage est deux fois plus forte que celle de la lampe à halogène. Feux de croisement ou feux de route – la visibilité et les flux lumineux sont optimisés pour un meilleur confort visuel.



Le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Léger, puissant, résistant – tout comme la 911 GT3.

En option, les modèles 911 GT3 peuvent être équipés d'un système de freinage qui a déjà fait ses preuves en compétition, comme la Porsche Michelin Supercup : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Les disques de frein en céramique sont traités avec des fibres de carbone, enrichies en nitrure de silicium et chauffées à 1 700 °C à vide selon un processus très poussé. Résultat : la surface du disque affiche une dureté remarquable qui résiste à des températures extrêmes.

Pour réduire la température des disques, notamment en sollicitation intense des freins, nous avons perfectionné le refroidissement interne. Le nombre des canaux de refroidissement a été augmenté, leur forme a été optimisée pour un meilleur aérodynamisme. Nous avons également doublé le nombre de cloisons entre les canaux de refroidissement pour accroître la résistance des disques à la déformation. Ces optimisations sont signalées par le perçage modifié du disque.

Associés à des plaquettes spécifiques, les disques de frein en céramique développent un excellent coefficient de frottement avec des valeurs élevées et constantes.

L'utilisation d'étriers en aluminium à 6 pistons de conception monobloc sur l'essieu avant et d'étriers à 4 pistons sur l'essieu arrière, permet de réduire l'effort à la pédale. Les freins réagissent avec spontanéité et une précision élevée. Par rapport aux systèmes de freinage standards, les freins en céramique affichent des disques plus grands à l'avant avec un diamètre de 380 mm.

Même à très haute température, le faible coefficient de dilatation thermique des freins en céramique évite la déformation. Ils ne sont pas sujets à la corrosion et assurent un meilleur amortissement acoustique. En sollicitation extrême, les disques de frein en céramique réduisent les distances de freinage et augmentent la sécurité en décélération à grande vitesse, grâce à leur résistance élevée au fading.

L'avantage décisif des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids. Comparé aux disques de frein conventionnels en fonte grise de conception et de dimension identiques, leur poids a été divisé par deux. Un facteur qui joue non seulement en faveur de la performance et de la consommation mais qui réduit également le poids des masses non suspendues et des masses en rotation.

Vous trouverez des informations complémentaires sur le système de freinage en céramique dans la brochure PCCB.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

La sécurité passive.

Seuls les caractères forts restent inflexibles.

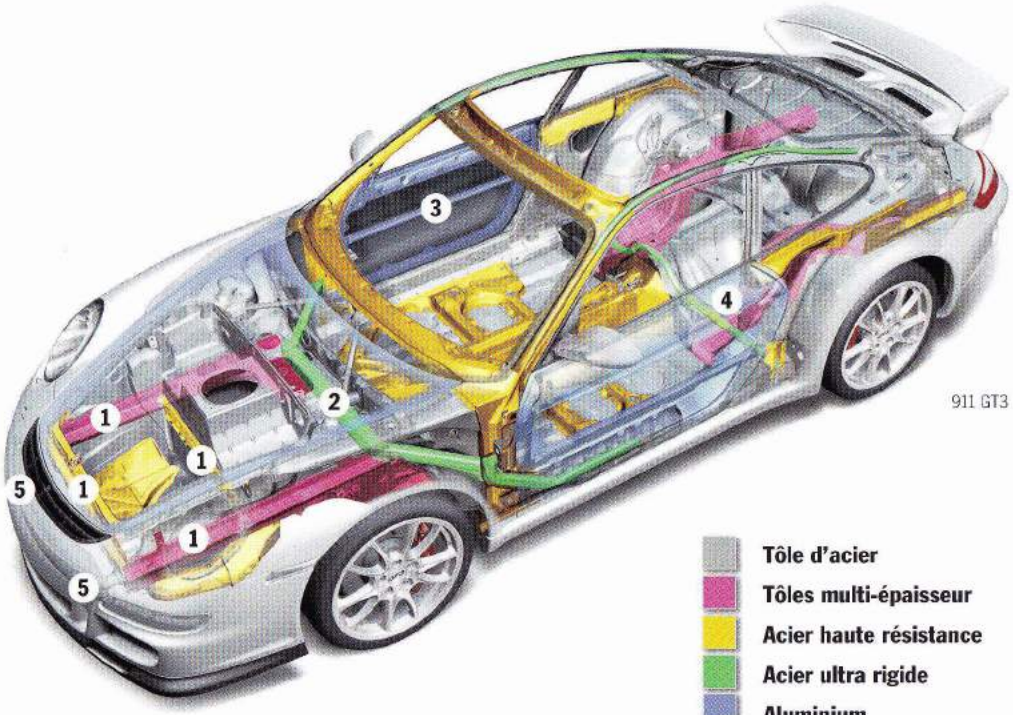
La structure de carrosserie.

Les modèles 911 GT3 satisfont toutes les normes de sécurité actuelle en matière de protection des occupants. Ceci, dans tous les cas de figure : collision frontale, latérale, décalée ou arrière, et même en cas de tonneau.

La structure de carrosserie a encore été renforcée. Bâtie autour d'un habitacle extrêmement rigide, elle offre une protection maximale.

L'avant est équipé d'une structure de longerons et de traverses brevetée Porsche (1). Cette ossature assure une évolution calculée de l'onde de choc.

L'utilisation d'un tablier (2) en acier ultra rigide permet d'absorber l'énergie transmise par les longerons avant. La conception rigide de la traverse réduit la déformation du plancher en cas de choc, pour mieux protéger les jambes et les pieds des passagers.



911 GT3

Tôle d'acier
Tôles multi-épaisseur
Acier haute résistance
Acier ultra rigide
Aluminium

Nous avons également renforcé la partie supérieure des portières (3). En cas de collision frontale, les ondes de choc sont transmises par un chemin de charge supérieur (4). Cette conception a permis d'améliorer le comportement en cas de déformation de l'habitacle. Des absorbeurs de choc (5) protègent la carrosserie lors de petits chocs. Ils se remplacent facilement, réduisant ainsi sensiblement le coût de réparation.

Airbags conducteur et passager.

Le déclenchement des deux airbags grand volume se fait à deux niveaux en fonction de la gravité du choc. En cas d'accident moins grave, les coussins se gonflent avec une pression plus faible, diminuant le risque de blessure des passagers.

Le Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Les modèles 911 GT3 sont équipés en version d'origine du Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Il protège le thorax et la tête. Le système comporte une protection anti-encastrement latérale intégrée dans les portières et des airbags de tête latéraux. Grâce à un volume d'env. 8 litres chacun, ils présentent une protection efficace, quelle que soit la position du siège. Par ailleurs, la 911 GT3 possède des airbags thorax intégrés dans les bandes latérales des sièges sport, la 911 GT3 RS des éléments absorbeurs de chocs intégrés dans les panneaux de porte.

Parmi les autres caractéristiques de sécurité des modèles 911 GT3, on note les appuie-tête intégrés dans les dossiers de siège, la colonne de direction de sécurité, les ceintures de sécurité à 3 points avec réglage de la hauteur, les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort, les structures absorbant l'énergie dans le tableau de bord et les matières ignifugées dans l'habitacle. Sur la 911 GT3 RS, l'arceau de sécurité arrière assure une protection maximale.

La protection contre le vol.

En équipement d'origine, la nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 possèdent un dispositif antidémarrage avec transpondeur, un système d'alarme avec capteur infrarouge et contacteurs de feuillures pour surveiller l'extérieur ainsi qu'une alarme volumétrique pour l'intérieur. L'activation et la désactivation du système d'alarme sont commandées par la télécommande de la clé de contact.

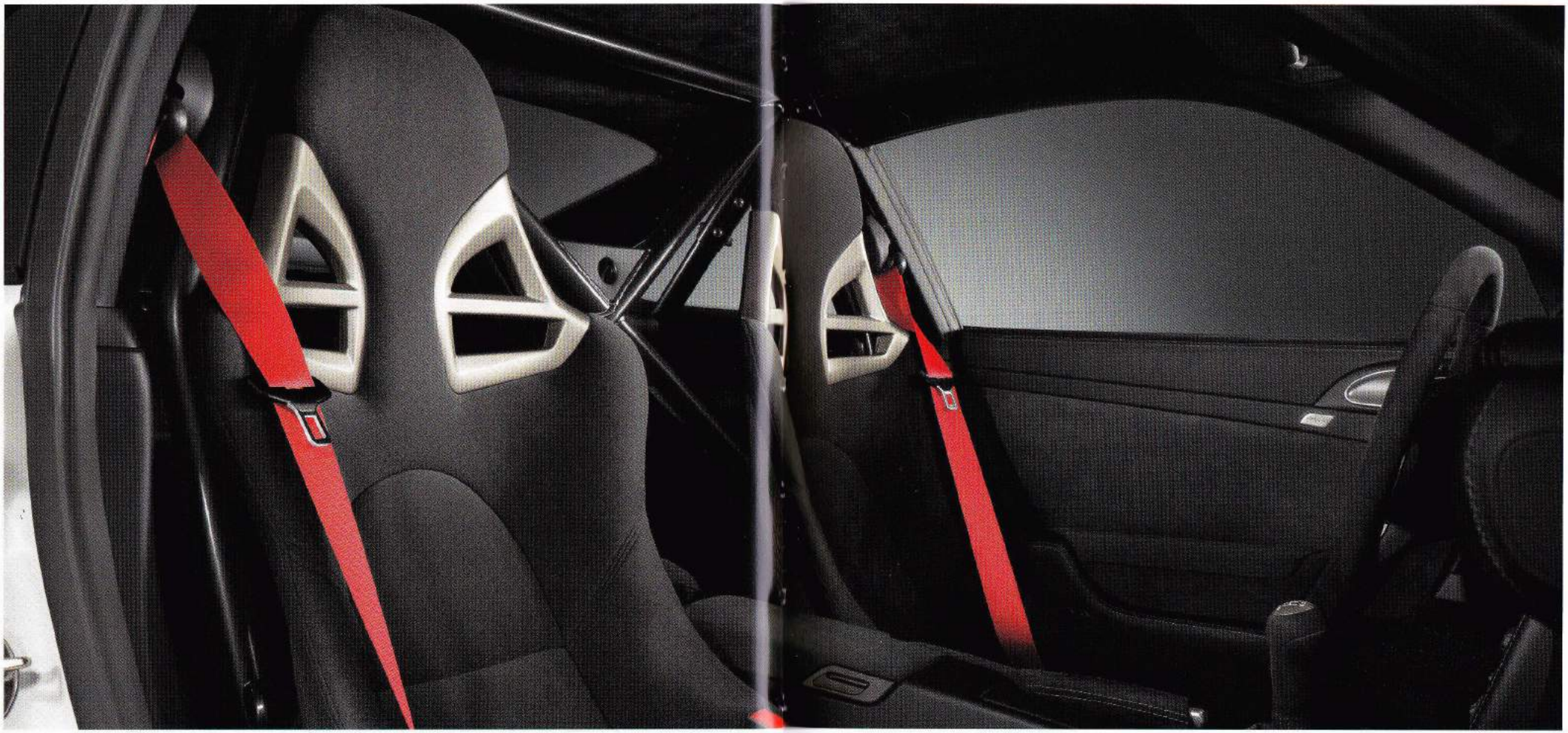
Le Vehicle Tracking System.

Au départ de l'usine, nous vous proposons en option un pré-équipement pour le montage ultérieur du Vehicle Tracking System via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géo-localisation, qui nécessite entre autres le pré-équipement d'une batterie de capacité plus élevée, permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens.

Le Pack Clubsport.

Le Pack Clubsport, une dotation d'origine sur la nouvelle 911 GT3 RS et proposé en option gratuite sur la 911 GT3, offre toutes les garanties de sécurité pour une utilisation sur circuit. Il se compose d'un arceau de sécurité boulonné sur la carrosserie, d'une ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur (jointe), d'un extincteur joint avec support ainsi que de la prédisposition pour le montage de la commande coupe-batterie. La commande est disponible séparément auprès du département Compétition Porsche. Les panneaux de porte dépourvus de vide-poches intègrent des absorbeurs de chocs.

Pour la 911 GT3, le pack Clubsport est livré exclusivement avec l'option sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar. Sur la 911 GT3 RS, ils font partie des équipements de série. Empruntés à la Carrera GT, ces sièges sont revêtus d'un tissu ignifugé et ne comportent pas d'airbags thorax. L'arceau cage avant obligatoire pour les compétitions homologuées par la FIA peut être commandé auprès du département Compétition de Porsche.



Pack Clubsport

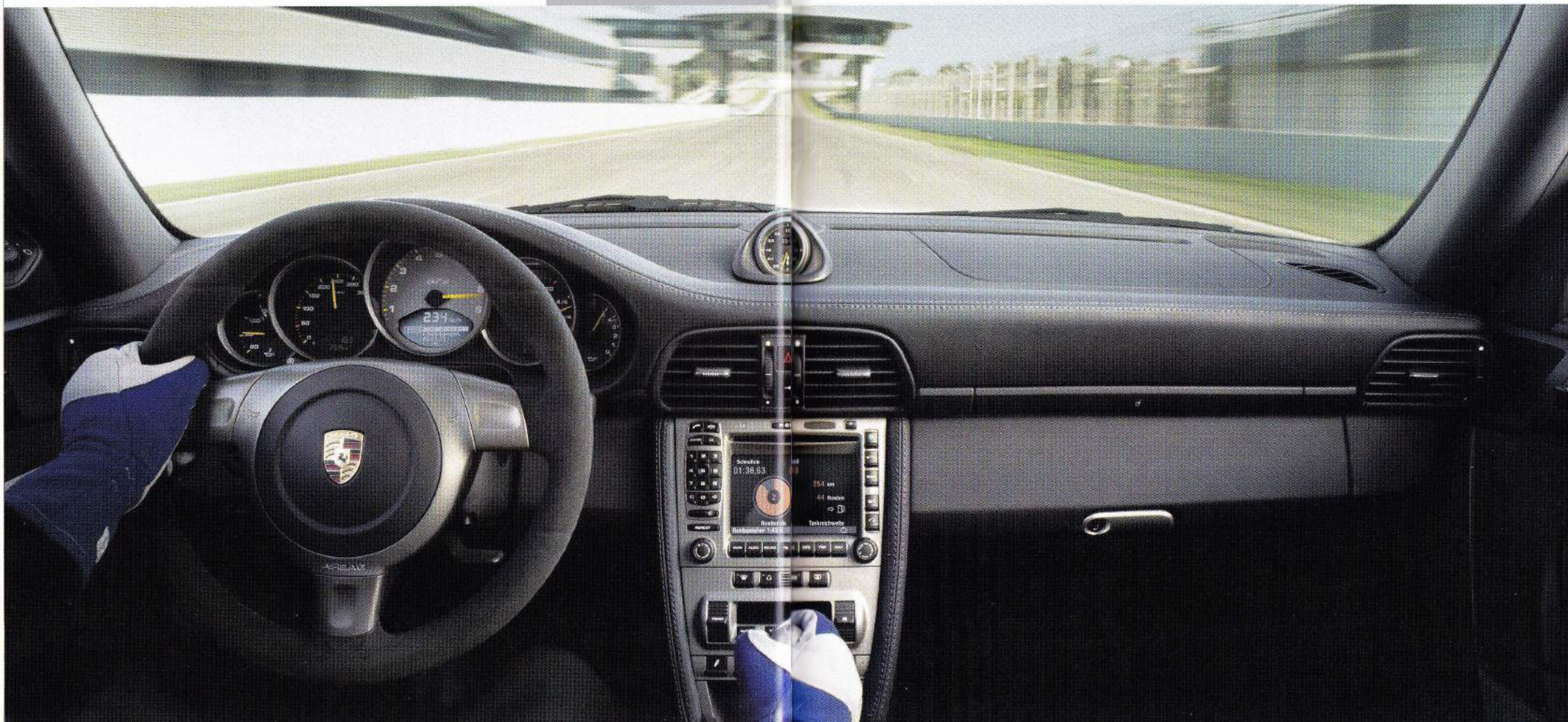
Confort

- **Volant GT3 à 3 branches**
- **Climatisation automatique**
- **Ordinateur de bord**
- **Système audio CDR-24**

Sur circuit, il ne vous reste que peu de temps pour réfléchir. Les gestes doivent être spontanés, presque instinctifs. Les réactions du véhicule – comme celles du pilote – doivent être directes et précises, au millimètre près.

Pour cela, l'habitacle doit être simplifié au maximum avec une vision parfaite et des commandes à portée de main.

A bord des modèles 911 GT3, l'ergonomie est de mise. Issus de la compétition, ils se traduisent par une sportivité extrême mais offrent suffisamment de confort pour une utilisation au quotidien.



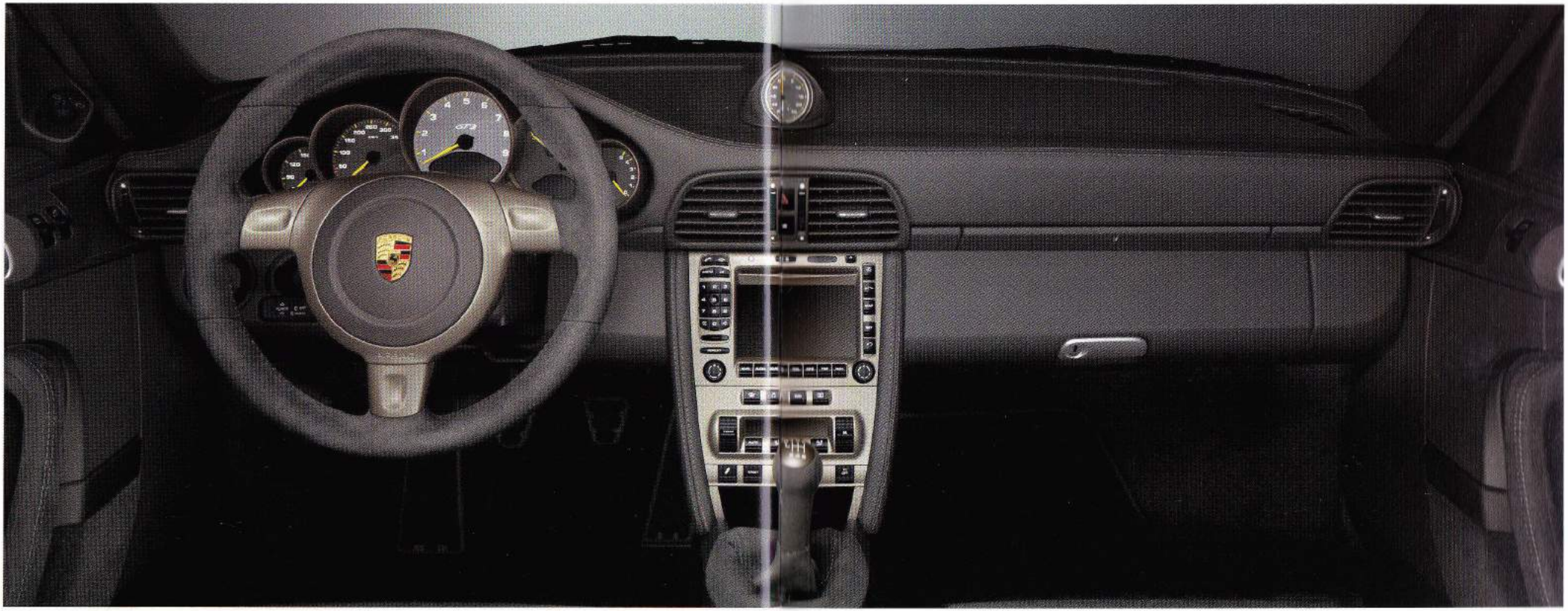


Tableau de bord 911 GT3 avec équipements personnalisés comme le PCM et le Pack Chrono Plus

L'intérieur.

Harmonie parfaite entre l'homme et la machine.

Les instruments.

La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 sont des voitures sans compromis dédiées à la conduite comme le prouvent leur design, leur technique et leur sonorité. Des voitures qui ne vous demandent aucune concession en terme de confort comme l'atteste leur intérieur. Il suffit de regarder l'instrumentation : le compte-tours avec inscription GT3 sur fond de couleur Titane affiche une plage de régimes étendue jusqu'à 8 400 tr/min, les aiguilles et la graduation sont de couleur jaune. Une première pour les modèles 911 GT3 : l'affichage du passage optimal à la vitesse supérieure dans le compte-tours. Une flèche centrale, parfaitement lisible, signale le moment idéal pour passer à la vitesse supérieure et optimiser l'accélération.

L'ordinateur de bord.

L'ordinateur de bord intégré peut vous renseigner sur différentes données telles que les moyennes de consommation et de vitesse, l'autonomie restante, la durée du parcours et la température extérieure. Vous pouvez également interroger les données du système optionnel de contrôle de la pression des pneus ou commander le chronomètre du Pack optionnel Chrono ou Chrono Plus. A l'aide du levier de direction, ces informations peuvent être affichées sur l'écran du tableau de bord.

La climatisation automatique avec filtre à charbon actif fait partie des dotations de série. Sur la 911 GT3 RS, la climatisation peut être supprimée – permettant ainsi de réaliser un gain de poids d'env. 20 kg.

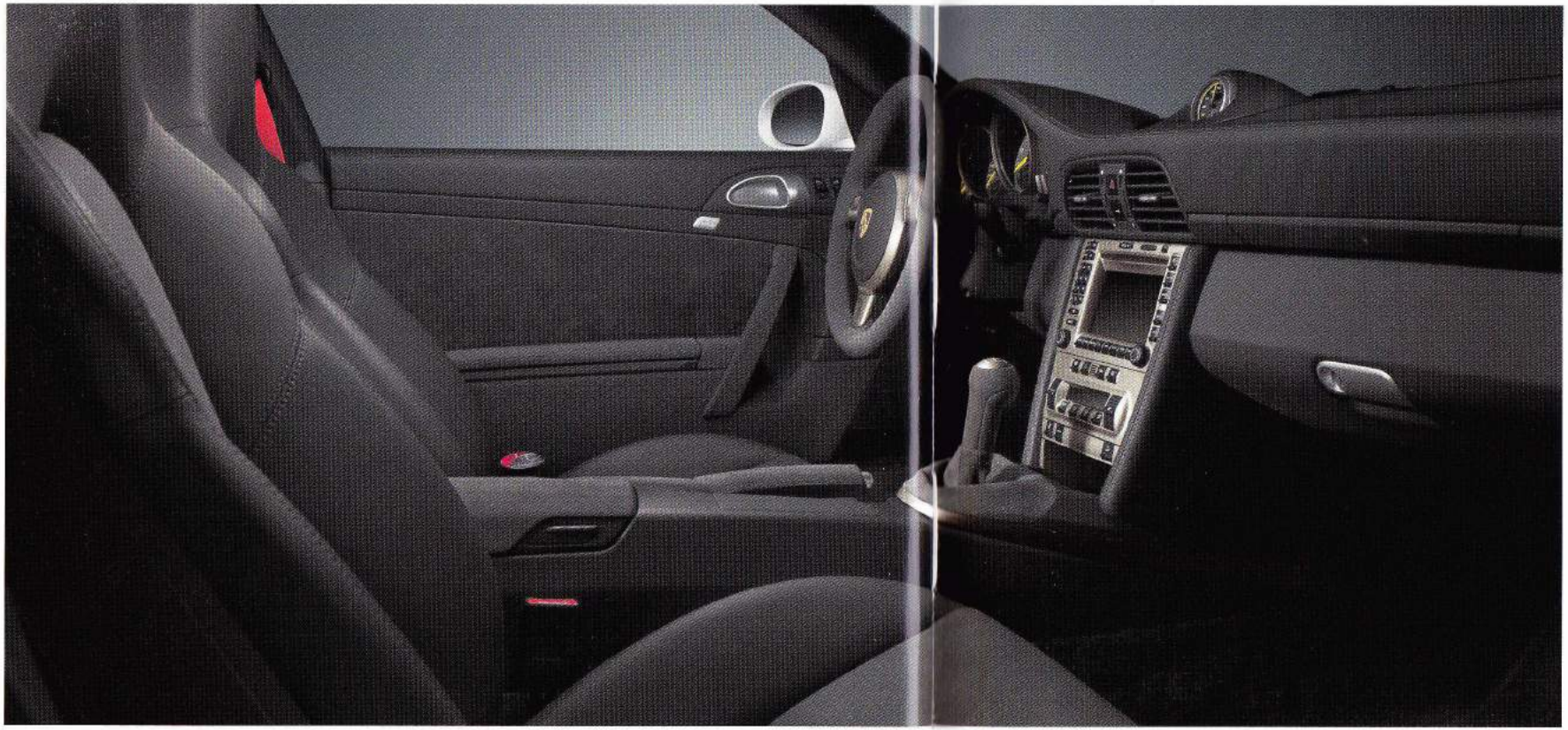


Tableau de bord 911 GT3 avec équipements personnalisés comme le PCM et le Pack Chrono Plus

Les matières intérieures.

A l'intérieur, deux matières nobles prédominent pour souligner la sportivité : le cuir et l'Alcantara. L'Alcantara au toucher agréable, matière lavable et d'entretien facile, habille toutes les zones en contact avec les mains comme la couronne du volant ou les leviers de vitesse et de frein à main.

Tous les types de sièges, à l'exception de ceux du Pack Clubsport (de série sur la 911 GT3 RS), sont garnis de cuir. Les bandes centrales sont en Alcantara. Les ceintures de sécurité à 3 points sont de couleur noire. En option, elles sont également proposées en Gris Argent, Rouge Indien ou Jaune Vitesse.

Le volant.

Habillé d'Alcantara, la couronne du volant GT3 à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en hauteur et en profondeur. En exclusivité sur le volant standard de la 911 GT3 RS : le repère de couleur jaune positionné « à midi » sur la partie supérieure de la jante du volant de façon à évaluer le braquage des roues.

Les sièges baquets allégés.

De série sur la 911 GT3 RS, les sièges baquets de construction allégée en fibres de carbone sont proposés en option sur la 911 GT3. Empruntés à la Carrera GT, ils favorisent le guidage latéral et disposent d'un réglage manuel en profondeur. A eux deux, ils ne pèsent que 20 kg. Un gain de poids d'environ 24 kg par rapport aux sièges sport.

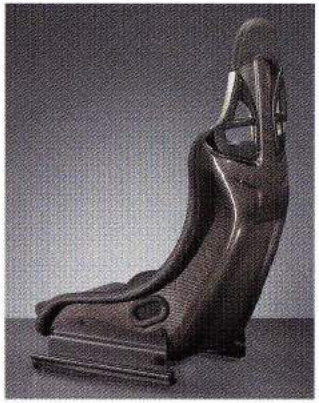
Les sièges baquets allégés du Pack Clubsport (livrés en équipement d'origine sur la 911 GT3 RS) sont garnis d'un tissu ignifugé.

Les sièges sport.

Les sièges sport d'origine de la 911 GT3 avec airbag thorax intégré dans les bandes extérieures sont fermes. Les bandes extérieures de l'assise et du dossier plus larges augmentent le maintien latéral. Le réglage en hauteur et en profondeur est mécanique, l'inclinaison du dossier est électrique.

Les sièges sport adaptatifs.

Disponibles en option pour la 911 GT3, les sièges sport adaptatifs avec réglage électrique en profondeur et en hauteur bénéficient également d'un réglage personnalisé des bandes extérieures de l'assise et du dossier.



Siège baquet allégé



Système audio CDR-24.

Le système audio standard CDR-24 avec 4 haut-parleurs, lecteur CD et double tuner FM avec fonction RDS-Diversity permet de mémoriser 20 stations FM et 10 stations PO. Il possède la fonction Autostore dynamique pour présélectionner directement les 9 stations les plus puissantes.

Le Porsche Communication Management (PCM).

En option, les modèles 911 GT3 peuvent recevoir le Porsche Communication Management (PCM) avec un système de navigation et un écran couleur 16:9 extrêmement performant. Le PCM est l'unité centrale qui commande les fonctions radio et CD, le réglage du son, le pilotage de l'ordinateur de bord, la navigation et le téléphone (optionnel). Le lecteur CD intégré permet également de lire les CD audio au format MP3. Le PCM peut aussi commander l'affichage des performances et la mémoire personnalisée du Pack optionnel Chrono Plus.

Le Pack Chrono.

Très utile pour une utilisation sur circuit des modèles 911 GT3 : le pack optionnel Chrono. Disponible pour le système audio CDR-24, il intègre un chronomètre analogique et numérique. Il est placé au centre du tableau de bord, est orientable et se commande via le levier de l'ordinateur de bord. La mesure des heures, des minutes et des secondes est analogique, les secondes, les dixièmes et les centièmes de secondes sont affichés à l'écran – en même temps que l'affichage numérique sur le tableau de bord.

Le Pack Chrono Plus.

En association avec le PCM, vous pouvez opter pour le Pack Chrono Plus. Outre le chronomètre analogique et numérique sur le tableau de bord, il propose une fonction d'affichage des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer les temps sur circuit et de parcours. Le conducteur peut ainsi connaître le temps et le nombre de tours effectués. Le système affiche également le meilleur temps ainsi que l'autonomie du réservoir. Le conducteur peut mémoriser différents parcours ou des parcours de référence. La mémoire individuelle du Pack Chrono Plus commandée par le PCM, enregistre différents réglages personnalisés pour les feux, les essuie-glaces, la climatisation et le verrouillage des portières.

Le Pack Audio Plus.

Sur le pack Audio Plus analogique, disponible en option, la sortie préampli linéaire interne du système audio CDR-24 ou du PCM est complétée par un amplificateur externe logé dans le coffre. Une puissance globale de 235 Watts et 9 haut-parleurs puissants distillent un son exceptionnel, parfaitement adapté à l'habitacle de la 911 GT3.



Chronomètre Pack Chrono

Environnement

- Taux de recyclage supérieur à 85 %
- Identification des matières composites pour le recyclage sélectif
- Pourcentage en alliage léger env. 20 %
- Composants exempts de cadmium
- Composants exempts de CFC
- Laques hydrodiluables non polluantes

Construire une voiture de sport de l'envergure de la nouvelle 911 GT3 RS ou de la 911 GT3, cela représente un sacré défi. Même si ces bolides pur-sang aux performances sportives exceptionnelles permettent une utilisation sur circuit, ils doivent satisfaire les standards élevés de Porsche en matière d'environnement.

Ainsi, dès la conception, nos recherches ont également porté sur les aspects environnementaux tels que la consommation, la dépollution, l'entretien, la réduction du bruit et le recyclage. Sans oublier la longévité, un critère essentiel qui constitue la meilleure façon de protéger notre environnement.





Toutes les réponses à vos questions sur votre modèle 911 GT3.

Notamment en matière d'environnement.

La construction des premières Porsche remonte à 50 ans. Aujourd'hui, plus des deux tiers sont toujours en circulation. La question du recyclage ne se pose même pas. La longévité des voitures fait partie intégrante de la philosophie et du concept environnemental de Porsche.

Pour nous, la valorisation constitue le meilleur recyclage. En théorie, les procédés actuels permettent de revaloriser plus de 85 % des composants des modèles 911 GT3. Toutes les matières composites sont identifiées pour faciliter le recyclage sélectif. La réduction du nombre de variantes en matière composite augmente le champ d'application.

Le gain de poids constitue l'un des principaux objectifs lors du développement d'une Porsche. Conçu selon le principe de la construction allégée intelligente, qui permet de diminuer le poids du véhicule et donc la consommation, les modèles 911 GT3 contiennent environ 20 % d'alliages légers. Un pourcentage bien plus élevé que sur la plupart des « carrosseries en aluminium ». La nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3 sont composées uniquement de matières modernes et respectueuses de l'environnement, exemptes d'amiante, de CFC ou de composants fabriqués à base de CFC.

Porsche utilise exclusivement des peintures hydrodiluables non polluantes. Elles minimisent le taux de solvant dans la production et dans les ateliers. Chez Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de conception et de développement.

Le traitement des gaz d'échappement.

Conforme à la norme européenne Euro 4 ou LEV II aux USA, les modèles 911 GT3 satisfont également toutes les normes mondiales en vigueur en matière de réglementation sur les gaz d'échappement. Les deux pots catalytiques ne sont pas seuls en cause. Grâce à la régulation lambda stéréo, qui consiste à doter chaque rangée de cylindres d'une régulation lambda séparée. Deux sondes lambda correspondantes régulent séparément la composition du mélange pour chaque rangée de cylindres. Une autre sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement dans les catalyseurs.*

L'entretien.

Des intervalles de révision espacés permettent non seulement une gestion plus équilibrée des ressources en termes d'ingrédients et de pièces d'usure mais également une réduction des coûts d'entretien et de maintenance, comme en témoignent les intervalles de révision : huile moteur tous les 20 000 kilomètres ou tous les deux ans, filtre à air, filtre à huile et bougies tous les 40 000 km ou tous les 4 ans, filtre à carburant tous les 80 000 km. Quant au changement du liquide de refroidissement, il est inutile sur la 911 GT3.

Le bruit.

En matière de lutte contre le bruit, les modèles 911 GT3 respectent toutes les réglementations en vigueur à l'échelle mondiale. Et cela, sans encapsulage du moteur. Les bruits sont traités à la source. Mais nous avons conservé l'essentiel : cette sonorité typiquement Porsche.

Le système d'alimentation.

Nous avons minimisé l'évaporation des hydrocarbures du système d'alimentation grâce à un filtre à charbon actif grand volume et au revêtement spécifique du réservoir. Les conduites d'essence sont en aluminium, les conduites d'évaporation en matière plastique composite.

* Hormis dans les pays avec essence au plomb.

Personnalisation

- Extérieur
- Châssis
- Intérieur
- Audio et communication

Il y a des voitures de sport adaptées à l'usage au quotidien, des voitures de sport pour une utilisation sur circuit et des voitures de sport personnalisées. Mais il y a très peu de voitures qui répondent aux 3 critères à la fois. Comme la nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3.

Les deux se prêtent parfaitement bien à la personnalisation, à l'intérieur comme à l'extérieur. Il ne vous reste plus qu'à choisir parmi les différents packs et produits que nous vous présentons dans les pages qui suivent.



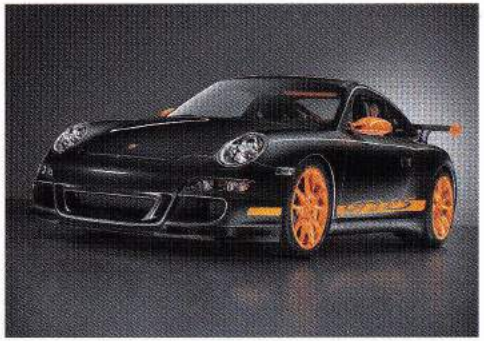


Les teintes.
Pour changer un peu de la compétition avec le damier noir et blanc.

Pour votre 911 GT3, vous pouvez choisir entre 4 teintes unies et, en option, entre 6 teintes métallisées et 7 teintes spéciales. En plus de la teinte intérieure noire, nous vous proposons, sur demande, l'intérieur tout cuir Noir ou cuir Gris Naturel. Pour que l'harmonie soit parfaite dans votre 911 GT3. Au départ de l'usine, la nouvelle 911 GT3 RS est proposée dans les teintes Gris Arctique métallisé et Noir métallisé, en option, elle est disponible dans les teintes spéciales Orange ou Vert, associées à la couleur de contraste orange ou noir, selon la couleur extérieure choisie. L'intérieur de la 911 GT3 RS est noir.



911 GT3 RS : Teinte extérieure Gris Arctique métallisé et couleur contraste orange



911 GT3 RS : Teinte extérieure Noir et couleur contraste orange



911 GT3 RS : Teinte extérieure Orange et couleur contraste noir



911 GT3 RS : Teinte extérieure Vert et couleur contraste noir

Teintes 911 GT3 RS.

Teintes de série/teinte de contraste[2]. Extérieur.



Gris Arctique métallisé — Orange



Noir — Orange

Teinte de l'arceau.



Orange



Orange

Teinte de série. Intérieur. Simili cuir/cuir/Alcantara.

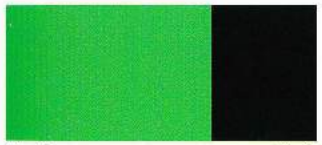


Noir

Teintes spéciales/teinte de contraste[2]. Extérieur.



Orange[3] — Noir

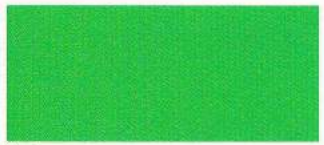


Vert[4] — Noir

Teinte de l'arceau.



Orange



Vert

[2] Bandes décoratives latérales y compris le monogramme « GT3 RS », les rétroviseurs extérieures, les supports d'aile et les jantes.
[3] Commercialisation prévue à partir de 10/2006, au plus tôt.
[4] Commercialisation prévue à partir de 11/2006, au plus tôt.

Teintes 911 GT3.

Teintes unies. Extérieur.


Noir


Rouge Indien

Blanc Carrara


Jaune Vitesse

Teintes métallisées. Extérieur.


Noir Basalte métallisé


Gris Météor métallisé

Gris Arctique métallisé


Bleu Cobalt métallisé


Bleu Nuit métallisé


Gris Atlas métallisé

Teintes spéciales. Extérieur.


Gris Ardoise métallisé


Olive foncé métallisé

Argent GT métallisé


Vert Lago métallisé


Bleu Lapislazuli métallisé


Châtaigne métallisé


Vert Néphrite métallisé

Teintes de série. Intérieur. Simili cuir/cuir/Alcantara.


Noir

Cuir naturel/Alcantara. Intérieur.


Gris Naturel[1]

[1] Incompatible avec l'option gratuite Clubsport.



Phares Bi-Xénon

Extérieur.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Peinture métallisée*	○	G	Code	83
• Peinture spéciale	○	○	Code	84, 85
• Phares Bi-Xénon, lave-phares inclus	○	○	P74	61, 86
• Suppression du monogramme arrière	G	–	498	
• Pare-brise teinté dégradé gris	○	○	567	
• Rétroviseurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré	○	–	P12	
• Toit relevable/toit coulissant électrique	○	–	650	



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Jante peinte

Châssis.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	○	○	450	62, 87
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	–	446	
• Jantes couleur aluminium	•	G	346	
• Jantes couleur carrosserie incl. enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur**	○	–	XD9	87
• Système de contrôle de la pression des pneus	○	○	482	53

* 911 GT3 RS disponible uniquement en Gris Arctique métallisé. ** Commercialisation prévue à partir de 10/2006, au plus tôt.
Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez votre Centre Porsche.
○ Option disponible moyennant un supplément • Equipement de série G Option gratuite.
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Pack Clubsport

Intérieur.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Pack Clubsport Arceau de sécurité arrière boulonné, pré-équipement commande coupe-batterie. Eléments joints : ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support. Uniquement en association avec les sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar.	○	•	003	12, 66, 88
• Suppression de la climatisation	–	G	574	
• Arceau de sécurité noir	–	G	595	88



Siège baquet allégé



Siège sport adaptatif

Intérieur.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Régulateur de vitesse automatique (Tempostat)	○	○	454	
• Instrumentation/fonds de compteur Blanc Carrara avec inscription GT3*	○	–	XFG	
• Pré-équipement Vehicle Tracking System	○	○	674	65
• Sièges sport adaptifs	○	–	P01	73, 89
• Sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar pour le conducteur et le passager. Les sièges baquets allégés du pack Clubsport sont garnis de tissu ignifugé	○	•	P02	67, 73, 89

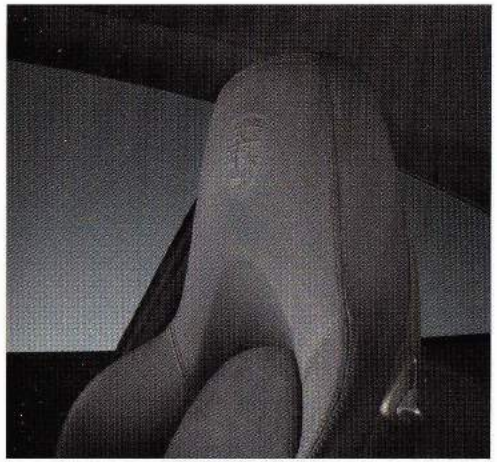
* Commercialisation prévue à partir de 10/2006, au plus tôt.
○ Option disponible moyennant un supplément • Equipement de série G Option gratuite.
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Intérieur tout cuir en cuir naturel Gris foncé

Intérieur.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Sièges chauffants	○	–	342	
• Ceintures de sécurité Gris Argent/Rouge Indien/ Jaune Vitesse	○	○	XSH/XSX/ XSY	66, 88
• Console centrale arrière peinte	○	○	XME	
• Extincteur*	○	•	509	88
• Repose-pied design sport	○	○	XXZ	
• Tapis de sol gansés de cuir et inscription Porsche, par jeu de deux	○	○	810	



Ecusson Porsche sur appuie-tête



Volant sport à 3 branches en cuir lisse

Intérieur cuir.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Intérieur tout cuir, noir	○	○	Code	
• Intérieur tout cuir, cuir Gris Naturel	○	–	998	90
• Pack additionnel planche de bord en cuir	○	–	EAA	90
• Pack additionnel panneaux de porte en cuir**	○	–	XTV	90
• Volant sport à 3 branches en cuir lisse	G	G	460	91
• Volant sport à 3 branches à jante épaisse en cuir lisse	G	G	XPA	
• Ecusson Porsche sur appuie-tête (en relief) uniquement en association avec les sièges sport	○	–	XSC	91
• Console centrale arrière en cuir	○	–	XMZ	

* Pour la 911 GT3 RS, conception spécifique pour les épreuves Clubsport. ** Commercialisation prévue à partir de 10/2006, au plus tôt.
○ Option disponible moyennant un supplément • Equipement de série G Option gratuite.
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Intérieur Carbone

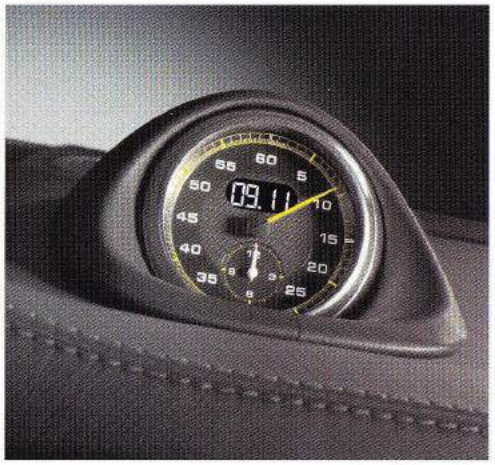
Intérieur Carbone.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Pack Carbone*	○	○	EZA	92
• Pack additionnel Carbone*	○	○	EZB	92
• Console centrale arrière en carbone	○	○	XMJ	92
• Baguettes de seuil de porte en carbone avec inscription GT3* ou GT3 RS**	○	○	X69	

* Commercialisation prévue à partir de 10/2006, au plus tôt. ** Commercialisation prévue à partir de 12/2006, au plus tôt.



PCM



Pack Chrono Plus

Audio & communication.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• PCM avec module de navigation	○	○	P16	74, 93
• Module de téléphone pour PCM	○	○	666	
• Pré-équipement téléphone mobile, incompatible avec le PCM	○	–	618	
• Pack Audio Plus, amplificateur additionnel avec 9 HP	○	–	490	75
• Pack Chrono	○	○	639	75
• Pack Chrono Plus, uniquement en association avec le PCM	○	○	640	75, 93
• Antenne fouet	G	G	461	
• Enlèvement à l'usine	○	○	900	

○ Option disponible moyennant un supplément • Equipement de série G Option gratuite.
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Activités Compétition Porsche

- American Le Mans Series
- Porsche Michelin Supercup
- Porsche Carrera Cup
- Porsche Sports Cup
- Porsche Clubsport
- Ecole de conduite Porsche

Pouvoir utiliser un modèle 911 GT3 pour aller au travail tous les jours, cela n'a rien d'anormal. Utiliser la même voiture le week-end pour concourir sur circuit, c'est aussi normal.

Avec la nouvelle 911 GT3 RS et la 911 GT3, vous pouvez vous rendre directement sur le circuit pour explorer tout leur potentiel dynamique. Ou profiter de l'expérience des instructeurs expérimentés de l'école de conduite Porsche pour participer aux stages organisés sur les différents circuits internationaux et apprendre à mieux maîtriser votre nouvelle 911 GT3 RS ou votre 911 GT3 en situation extrême.





Après tout, le circuit c'est comme la route.

Ce sont juste les règles qui changent.

American Le Mans Series.

Depuis 1999, les championnats American Le Mans Series (ALMS) se sont imposées aux Etats-Unis comme étant le championnat le plus important pour les prototypes et les voitures de sport GT.

En 7 ans, les équipes privées Porsche y ont remporté plusieurs titres GT, titres d'équipe et titres constructeur. Jusqu'ici, Porsche a toujours soutenu de nombreuses équipes privées 911 GT3 RSR.

Depuis la saison 2006, Porsche a engagé un prototype RS Spyder destiné à une équipe privée. Depuis la victoire de la 911 GT1 au Mans en 1998, c'est la première voiture de course qui n'est pas issue d'un véhicule de série.

Grâce au programme initié par Porsche Cars North America et Porsche Motorsport North America, Porsche est le seul constructeur à prendre le départ avec une voiture de course GT ou un prototype Porsche – créant ainsi les conditions idéales dans le championnat américain ALMS.



Les Cups Porsche.

Toutes les Cups poursuivent le même objectif : l'égalité des chances. Une philosophie pleinement adoptée par Porsche et respectée par les équipes qui alignent des véhicules identiques, mais des pilotes aux ambitions forcément rivales.

Les voitures, des 911 GT3 Cup de 400 ch pesant tout juste 1 120 kg, descendantes directes des modèles 911 GT3, sont en piste pendant 30 à 40 minutes, lors de courses de vitesse organisées dans le cadre de compétitions internationales de haut niveau. Il existe en tout 7 Cups Porsche dans le monde entier (de l'Australie à la France), ainsi que le championnat international de la marque, plus rapide encore : la Porsche Michelin Supercup.

La philosophie des Cups Porsche privilégie véritablement le travail de l'équipe et du pilote, puisque les voitures sont techniquement identiques. Le résultat n'en est que plus beau : à chaque course, un combat d'excellent niveau.

Les véhicules prenant part à ses courses sont livrés « prêts pour la Cup », par Porsche, aux diverses équipes privées. C'est également la société Porsche qui organise les compétitions, accueille les pilotes, les équipes et leurs partenaires et se charge de leur assistance.

La Porsche Michelin Supercup.

Considérée comme le championnat international de marque le plus rapide au monde, la Porsche Michelin Supercup est disputée depuis 1993 dans le cadre des championnats du monde FIA de F1.

Figurant parmi les 9 week-ends Grand Prix de Formule 1 organisés sur les plus prestigieux circuits d'Europe, la Porsche Michelin Supercup est également présente aux États-Unis.

Devant un public passionné, de jeunes espoirs du sport automobile disputent le titre aux pilotes chevronnés et plus connus. Le Championnat se déroule en 12 courses.

Pour obtenir des informations complémentaires, appelez simplement le ++33 (0) 820 800 911.

La Porsche Carrera Cup France.

La Porsche Carrera Cup France fête son vingtième anniversaire en 2006 et salue l'arrivée de la nouvelle 997 GT3 Cup pour une nouvelle saison qui s'annonce encore passionnante.

Organisée par Oreca, la Porsche Carrera Cup France demeure aujourd'hui l'épreuve phare de la Super Série FFSA, qui marie pilotes confirmés et Gentlemen Drivers.

L'organisation des 7 courses de la Porsche Carrera Cup France offre un service de premier ordre en prenant en charge les démarches administratives et les contrôles techniques, en apportant aides et conseils, ainsi que la fourniture des pièces sur les circuits.

Pour obtenir des informations complémentaires, vous pouvez contacter Alain Marguet – Oreca – ++33 (0) 04 94 88 57 71.



La Porsche Sports Cup.

La saison 2005 a vu naître une autre manifestation dans la pure tradition Porsche : la Porsche Sports Cup. Organisée sur deux jours, cette manifestation permet aux pilotes de concourir dans différentes catégories au volant d'une voiture homologuée pour la route ou d'une voiture de sport Porsche modifiée pour la compétition.

Outre des exercices de style et de régularité, le programme prévoit également des courses de vitesse avec licence obligatoire et, moment fort de ce week-end, une course d'endurance avec un arrêt obligatoire dans les stands avec changement de pilote.

Les pilotes ambitieux n'ayant pas encore obtenu leur licence, peuvent participer à deux épreuves spécifiques. L'objectif principal de ce challenge n'est pas de réaliser les meilleurs temps mais de perfectionner son style de conduite par une grande régularité.

Porsche Clubsport.

Partout dans le monde, les clubs privés Porsche organisent des compétitions individuelles et de série, permettant aux pilotes privés de concourir dans différentes catégories. Le tout premier Club Porsche, fondé alors par un groupe d'amis, a vu le jour en 1952. Aujourd'hui, les quelques 550 clubs répartis dans plus de 60 pays comptent près de 115 000 membres. La tendance est en hausse.

Pour obtenir des informations complémentaires, appelez simplement le ++33 (0) 820 800 911.

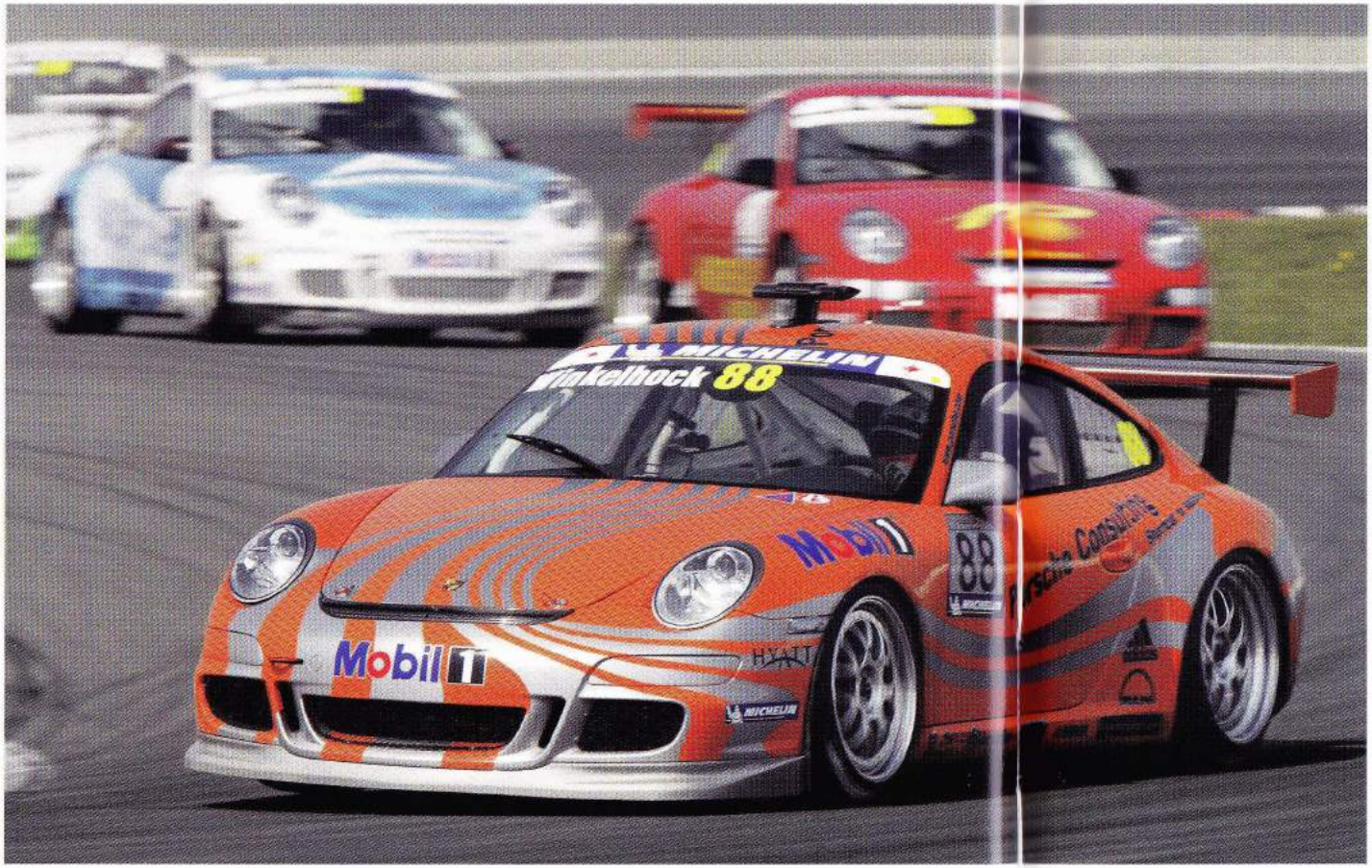
L'école de conduite officielle Porsche.

Au coeur de l'unique école officielle Porsche, pilotez en toute sécurité les derniers modèles de la gamme Porsche. Fort de 30 ans d'expérience en compétition automobile et organisateur de la Porsche Carrera Cup depuis 2003, Oreca, le nouvel opérateur du Porsche Driving Experience, vous apportera un savoir-faire exclusif en matière de conduite sportive et de pilotage. Au volant d'une voiture école ou de votre Porsche, accédez aux différents niveaux de stage (Découverte et Maîtrise).

Les moniteurs Porsche ont été sélectionnés pour leur expérience de la compétition et surtout pour leur maîtrise de la pédagogie Porsche. Ils vous aideront à progresser et à acquérir les différentes techniques de pilotage : trajectoires, freinages, contrebraquages, etc.

C'est le prestigieux site Magny-Cours, temple de la F1, qui vous accueillera. Le Circuit Club, vous permet d'approcher en toute sécurité vos limites, au volant de voitures d'exception. Vous utiliserez les diverses combinaisons du circuit pour parfaire votre pilotage : longues courbes, enchaînement de virages serrés, longue ligne droite, etc. Saurez-vous relevez ce défi ?

Pour obtenir des informations complémentaires, appelez Eric Martini – Oreca – ++33 (0) 3 86 21 08 08.



Le service Porsche Compétition.

A nos clients passionnés de compétition, nous voulons offrir plus que les meilleures voitures de course du monde. Chez Porsche, vous êtes entre de bonnes mains.

Notre service client Compétition est à la hauteur de vos attentes, à Weissach comme sur le circuit.

L'assistance à Weissach.

Votre nouvelle 911 GT3 RS ou 911 GT3 vous sera livrée directement par votre Centre Porsche. La commercialisation de nos voitures de course, telle la 911 GT3 Cup, est assurée directement par le département Compétition du centre de développement et de recherche de Weissach. Que vous soyez engagé dans la compétition nationale ou internationale, vous trouverez au département Compétition un interlocuteur compétent. Des professionnels expérimentés sont à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Notre service Compétition vous assiste sur le plan technique, que ce soit pour un réglage personnel ou une modification sur votre voiture.

Notre prestation va encore plus loin. Depuis le site de Weissach, nous organisons également des expositions de voitures de course dans le monde entier. Nous tenons à votre disposition des équipements sport, des kits ou des accessoires. Notre service conseil vous renseigne sur les règlements en compétition, même pour les voitures de course classiques Porsche.

L'assistance sur le circuit.

Nous vous conseillons sur le réglage de votre modèle 911 GT3 et nous vous assistons dans la préparation de votre véhicule suivant les caractéristiques du circuit : modification des rapports de boîte, correction aérodynamique ou réglage du châssis. Vous pouvez toujours compter sur notre assistance, même en cas d'incident technique sur le circuit. Dans certaines courses d'endurance, nous mettons même un technicien Porsche à votre disposition. Et si en cours d'épreuve, une pièce autre qu'une pièce d'usure vous lâche, nous ferons tout pour vous la fournir.



Votre Centre Porsche
Des professionnels à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Ils vous proposent une large gamme de services, de pièces de rechange d'origine, d'équipements et d'accessoires de première qualité.



Assistance Porsche
Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dans toute l'Europe ainsi que d'autres prestations associées. Vous en bénéficiez automatiquement lors de l'achat de votre Porsche, pendant la durée de garantie.



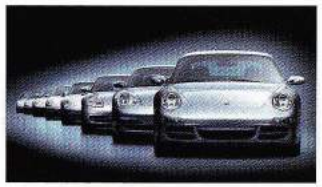
Porsche Finance
Crédits-bails, solutions de financement et assurances – Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de produits financiers à la mesure de nos produits, futuristes et innovateurs.

Service

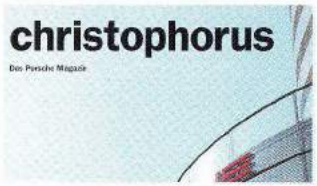
Porsche Occasions
Un programme mondial de voitures d'occasion extrêmement riche qui vous propose des voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie. Pour une sensation de conduite que seule une Porsche peut vous procurer.

Porsche Classic
Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, la maintenance, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. Informations complémentaires : www.porsche.fr.

« Christophorus »
Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous offre des informations sur les nouveaux produits, des reportages très intéressants, des interviews etc.









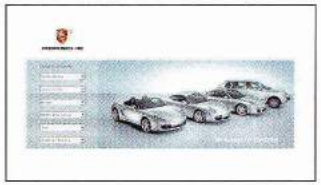
Porsche Exclusive
Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper au départ de l'usine une Porsche de série à vos mesures et lui imprimer votre marque personnelle. Modification esthétique ou technique, ou les deux à la fois. Tout est fait main.



Porsche Tequipment
Notre gamme d'accessoires pour équiper ultérieurement votre Porsche par votre Centre Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.



Porsche Design
Driver's Selection
Une gamme de produits – accessoires, prêt-à-porter ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche – qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design.



Porsche sur Internet
Vivez la fascination Porsche sur notre site Internet www.porsche.fr.

Porsche Clubs
Avec plus de 115 000 membres dans le monde entier, les clubs Porsche vous invitent à partager votre passion. Appelez simplement le ++ 49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur le site Internet www.porsche.fr.

Porsche Driving Experience
1. Porsche Travel Club.
Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, onroad et offroad. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le ++49 (0)711 911-78155 à 78157.
Email : travel.club@porsche.de

2. L'école de conduite officielle Porsche
Différents stages de conduite en toute sécurité, sur le prestigieux site de Magny-Cours. Contactez votre Centre Porsche ou appelez le ++ 33 (0)3 86 21 08 08.
Email : ecoleporsche@oreca.fr







Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans votre Centre Porsche.

Conclusion

- **Passion**
- **Compétition**
- **Aptitude à l'usage au quotidien**

Les modèles 911 GT3 symbolisent la passion pour la conduite sportive comme aucune autre voiture de sport. Tant sur le plan esthétique que technique. Leurs performances sur circuit sont exceptionnelles. Leur sportivité adaptée à un usage au quotidien est remarquable. Un exploit réalisé grâce à une technologie empruntée à la compétition. La passion de nos ingénieurs dont le coeur bat pour une voiture de sport inédite. La philosophie pure – née dans la compétition.



Caractéristiques techniques

	911 GT3	911 GT3 RS
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 600 cm³	3 600 cm³
Puissance maxi (DIN)	415 ch (305 kW)	415 ch (305 kW)
au régime de	7 600 tr/min	7 600 tr/min
Couple maxi	405 Nm	405 Nm
au régime de	5 500 tr/min	5 500 tr/min
Taux de compression	12,0 : 1	12,0 : 1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte mécanique	6 rapports	6 rapports
Châssis		
Essieu arrière	Jambe de force McPherson	Jambe de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique	Direction à démultiplication variable, assistée, hydraulique
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Freins	Etriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant, étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés et ajourés	Etriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant, étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés et ajourés
Système antiblocage	ABS 8.0	ABS 8.0
Jantes	AV : 8,5 J x 19 ET 53 AR : 12 J x 19 ET 68	AV : 8,5 J x 19 ET 53 AR : 12 J x 19 ET 51
Pneumatiques	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19	AV : 235/35 ZR 19 AR : 305/30 ZR 19

	911 GT3	911 GT3 RS
Poids à vide		
DIN	1 395 kg	1 375 kg
Selon norme CE*	1 470 kg	1 450 kg
Poids total autorisé	1 680 kg	1 680 kg
Performances		
Vitesse maxi sur circuit	310 km/h	310 km/h
0–100 km/h	4,3 sec.	4,2 sec.
0–160 km/h	8,7 sec.	8,5 sec.
Reprise (80–120 km/h),		
5e rapport	6,2 sec.	6,1 sec.
Consommation/Emissions		
Selon norme CEE 80/1268/EWG		
Cycle urbain (l/100 km)	19,8	19,8
Cycle extra urbain (l/100 km)	8,9	8,9
Cycle mixte (l/100 km)	12,8	12,8
Emissions CO_2 (g/km)	307	307
Dimensions/valeur c_x		
Longueur	4 445 mm	4 460 mm
Largeur	1 808 mm	1 852 mm
Hauteur	1 280 mm	1 280 mm
Empattement	2 355 mm	2 360 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	90 l	90 l
Coefficient de pénétration	c_x=0,29	c_x=0,30

* Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).



Caractéristiques techniques : 911 GT3

Moteur

- Moteur 6 cylindres à plat (Boxer), 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau
- Puissance spécifique env. 115 ch/l (85 kW/l)
- Lubrification à carter sec pour alimenter le moteur, même en accélération transversale extrême
- Optimisation des masses en mouvement dans les commandes de vilebrequin et des soupapes par des bielles en titane allégées, gain de poids également au niveau des pistons, des poussoirs et des soupapes
- Régime maximal 8 400 tr/min
- Réglage des arbres à cames d'admission en fonction du régime et de la charge grâce au système VarioCam
- Gestion moteur électronique Motronic ME7.8
- Système d'admission variable à double clapet de résonance
- Echappement sport avec 2 sorties d'échappement centrales
- Conformité aux normes sur les gaz d'échappement : Euro 4/ LEV II

Transmission

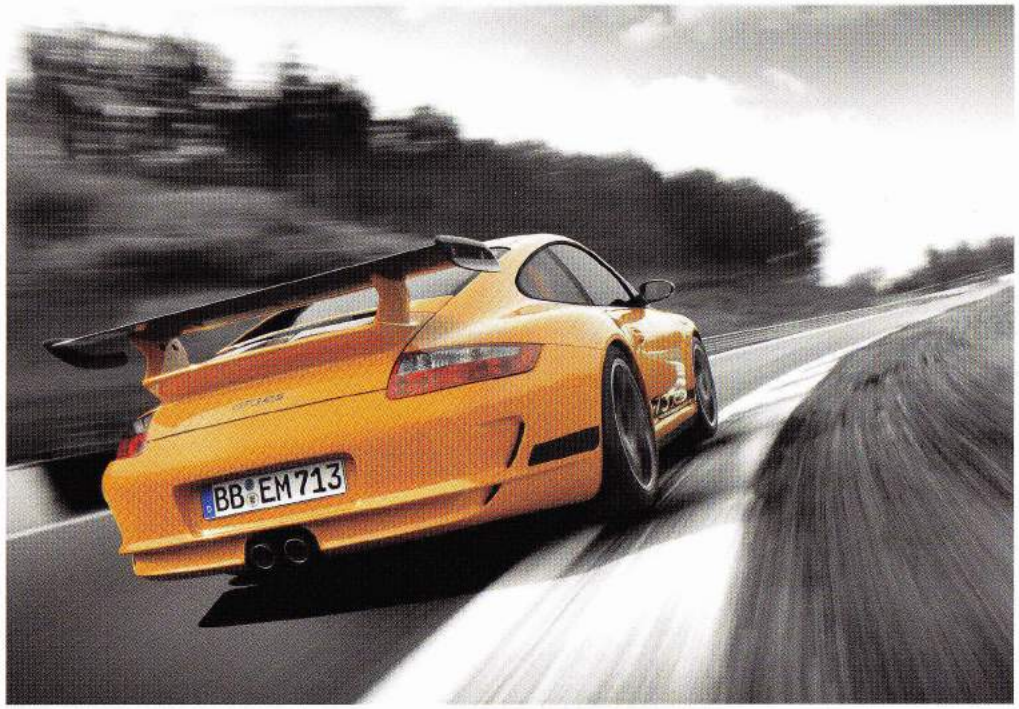
- Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports avec volant bimasse et commande par câble
- Course réduite des rapports
- Réduction de boîte interchangeable pour une utilisation sur circuit
- Bagues de synchronisation en acier 3e – 5e rapport
- Refroidissement d'huile de la boîte de vitesse par un échangeur huile-eau supplémentaire avec lubrification par barbotage
- Différentiel arrière à glissement limité
- Contrôle de la motricité – Traction Control (TC)

Châssis

- Châssis surbaissé d'en. 30 mm par rapport à la 911 Carrera avec cinématique adaptée sur l'essieu avant et arrière
- Porsche Active Suspension Management (PASM) : suspension active avec régulation variable des amortisseurs
- Réglage du châssis pour une utilisation sur circuit (hauteur, carrossage de roue et voie)
- Barres stabilisatrices avec réglage du diamètre pour une utilisation sur circuit
- Réglage spécifique de la suspension et de l'amortissement
- Direction assistée avec démultiplication variable
- Système de freinage renforcé avec étriers fixes monoblocs à 6 pistons en aluminium à l'avant
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique disponible en option
- Jantes « GT3 » allégées 19 pouces avec enjoliveurs de roue munis d'une inscription GT3
- Monte sport
- Système de contrôle de la pression des pneus (TPM), optionnel

Carrosserie

- Carrosserie optimisée pour une meilleure aérodynamique avec appui
- Portières et couvercle de coffre en aluminium
- Capot arrière avec double collecteur à résonance, aileron fixe et monogramme GT3
- Volume du réservoir 90 litres
- Sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar, disponibles en option
- 6 Airbags : 2 airbags grand volume, 2 airbags de tête latéraux, 2 airbags thorax dans les bandes extérieures des sièges sport



Caractéristiques techniques : nouvelle 911 GT3 RS

Equipements différents ou complémentaires de la 911 GT3 RS par rapports aux données techniques de la 911 GT3 (cf. pages 110/111) :

Transmission

- Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports avec volant monomasse et commande par câble

Châssis

- Réglage spécifique du châssis pour une utilisation sur circuit
- Triangulation subdivisée réglable sur l'essieu arrière
- Jantes « GT3 » allégées 19 pouces avec enjoliveurs de roue avec inscription GT3 RS

Carrosserie

- Carrosserie plus large de 44 mm à l'arrière
- Lèvre de spoiler avant avec élément supplémentaire
- Lunette arrière en matière composite
- Aileron allégé surdimensionné en fibres de carbone
- Bandes latérales avec inscription GT3 RS, rétroviseurs extérieures, parties latérales de l'aileron arrière, jantes et arceau de sécurité en couleur de contraste
- Capot arrière avec monogramme GT3 RS

Intérieur

- Aménagement intérieur noir
- Pack Clubsport de série comprenant :
  - arceau de sécurité boulonné arrière
  - Panneaux de porte sans rangements avec absorbeurs de chocs
  - Pré-équipement pour la commande coupe-batterie
  - Ceinture 6 points pour le conducteur
  - Extincteur avec support
- Sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar avec tissu ignifugé
- 4 Airbags : 2 airbags grand volume, 2 airbags de tête latéraux
- Repère positionné à midi sur la jante de volant
- Monogramme RS sur les baguettes de seuil de porte ainsi que sur le panneau inférieur de la lunette arrière

Index

Désignation	Page
A	
ABS 8.0	61
Aérodynamique	14, 26
Airbag	65
American Le Mans Series	96
B	
Boîte de vitesse mécanique	44
Bruit	79
C	
Caractéristiques techniques	108
Catalyseur	43
Châssis	48
Climatisation automatique	71
Collecteur à résonance	19, 31
Compétition Porsche	94
Confort	68
Contrôle de la motricité –Traction Control (TC)	51
Cuir	84
Cups Porsche	98
D	
Design	14, 31
Différentiel arrière à glissement limité	45
Direction	56
E	
Echappement sport	43
Ecole de conduite Porsche	101
Entretien	79
Environnement	76
Essieu arrière	50
Essieu avant	50
I	
Instruments	70
Intérieur	70, 32
Jantes	52
L	
Lubrification à carter à sec	40
Lubrification	37
M	
Matières intérieures	72
Monte sport	52
Motorisation	34
Moteur Boxer 6 cylindres à plat	36
O	
Ordinateur de bord	71
P	
Pack Audio Plus	75
Pack Clubsport	66
Pack Chrono	75
Pack Chrono Plus	75
Personnalisation	80
Phares Bi-Xénon	61
Porsche Active Suspension Management (PASM)	54
Porsche Carrera Cup	99
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	62
Porsche Clubsport	101
Porsche Communication Management (PCM)	74
Porsche Michelin Supercup	99
Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	65
Porsche Sports Cup	100
Protection contre le vol	65
R	
Recyclage	78
Régulation lambda stéréo	43
S	
Sécurité	58
Service	104
Service Après-vente Compétition Porsche	102
Sièges baquets allégés en fibres de carbone et kevlar	73
Sièges sport	73
Sièges sport adaptatifs	73
Structure de carrosserie	64
Système audio CDR-24	74
Système d'admission	42
Système d'alarme	96
Système d'alimentation	79
Système d'échappement	43
Système de contrôle de la pression des pneus	53
Système de freinage	60
T	
Teintes	82
Transmission	44
V	
VarioCam Plus	40
Vehicle Tracking System	65
Volant monomasse	23
Volant bimasse	44


BB EM 713