



PORSCHE



**911 GT3 et nouvelle 911 GT3 RS**  
Authentique





<b>La 911 GT3</b>	<b>6</b>
<b>La nouvelle 911 GT3 RS</b>	<b>18</b>
<b>Moteur</b>	<b>30</b>
<b>Châssis</b>	<b>46</b>
<b>Sécurité</b>	<b>58</b>
<b>Confort</b>	<b>70</b>
<b>Compétition</b>	<b>80</b>
<b>Environnement</b>	<b>90</b>
<b>Personnalisation</b>	<b>94</b>
<b>Service</b>	<b>108</b>
<b>Conclusion</b>	<b>110</b>
<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>112</b>
<b>Index</b>	<b>114</b>

## La 911 GT3

Pour beaucoup, la compétition automobile est un divertissement.  
Pour nous, c'est un état d'esprit.





911 GT3 reçoit également le système VarioCam évolué, un concept moteur qui régule l'épure de distribution des arbres à cames d'admission – mais aussi celle des arbres à cames d'échappement. Pour toujours plus de couple et de puissance.

Résultat : une puissance de 435 ch (320 kW) à 7 600 tr/min, un régime maximal de 8 500 tr/min et un couple maximal de 430 Nm à 6 250 tr/min. Chiffres impressionnants, surtout si l'on songe aux temps de parcours qu'ils permettent de réaliser.

Dans le plus pur style, une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports transmet cette puissance aux roues, avec des courses de rapports réduites et précises.

Deux repères essentiels résument à eux seuls le potentiel de puissance de la 911 GT3. L'accélération, avec 4,1 secondes pour atteindre les 100 km/h, et la vitesse de pointe, qui revendique 312 km/h.

La nouvelle suspension dynamique du moteur (p. 48) proposée en option offre une précision de conduite encore améliorée, qui s'accompagne d'une plus grande stabilité de la voiture. Il s'agit d'un système qui réduit les oscillations et joue sur le transfert des masses d'inertie du groupe motopropulseur en agissant sur la rigidité et donc sur la capacité d'amortissement des paliers moteur.

## Une voiture de sport peut naître de l'expérience. Mais aussi d'une intensité intérieure.

### 911 GT3.

L'expérience peut suffire pour construire une voiture de sport. Mais sûrement pas une Porsche. Et encore moins une 911 GT3. Construire une 911 GT3 nécessite l'engagement d'ingénieurs passionnés de voitures de compétition. Un engagement sans faille d'ingénieurs habités corps et âme par la passion du sport

automobile, et qui refusent avec force toute forme de compromis. Parce qu'ils sont animés par une intensité intérieure.

C'est précisément de cette intensité intérieure qu'est issu le cœur de la 911 GT3, son moteur, développé à partir d'un bloc de compétition. Plus puissant que

celui de la 911 GT3 précédente, pour une consommation comparable.

Il s'agit d'un moteur Boxer placé en porte-à-faux arrière, qui vaut à la voiture un centre de gravité optimal et une motricité élevée de l'essieu moteur. La cylindrée s'affiche à 3,8 l. Le moteur de la



Le PASM (Porsche Active Suspension Management, p. 56) veille à optimiser l'agilité et la maniabilité.

Hauteur, carrossage, voie et barres stabilisatrices au niveau des essieux avant et arrière : les paramètres déterminants en course sont réglables sur le châssis.

La 911 GT3 est dotée du système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM, p. 54) comprenant 2 systèmes de régulation supplémentaires. Le contrôle de stabilité (Stability Control, SC), qui

régule la dynamique transversale et permet de conserver la maîtrise du véhicule dans les situations extrêmes par un freinage individuel des roues, et le contrôle de motricité (Traction control, TC), qui agit sur la dynamique longitudinale pour améliorer la motricité, en accélération sur des revêtements irréguliers. Il est possible de désactiver intégralement les deux systèmes en 2 temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

L'écrou central des jantes « GT3 » 19 pouces (p. 52) a été directe-

ment emprunté à la compétition. Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) est présent de série. Des pneus sport homologués pour la route confèrent à la voiture un mordant exceptionnel. Pour des vitesses particulièrement élevées en courbe et un comportement précis sur route et sur circuit.

Tout, sur la 911 GT3, a été pensé pour alléger la voiture. Les portes et le capot avant par exemple sont en aluminium, le capot arrière est en matière plastique technique. Résultat : un rapport



poids/puissance de seulement 3,2 kg/ch.

Mais la dévotion au sport ne s'arrête pas là : pour la conduite sur circuit, Porsche propose de remplacer la batterie classique par une batterie lithium-ion (p. 75). Principal avantage : un gain de poids de plus de 10 kg.

L'aptitude à l'usage au quotidien progresse une nouvelle fois – avec le nouveau système de levage de l'essieu avant (p. 51) proposé en option, qui permet de lever le nez de la voiture d'environ 30 mm.

Les ingénieurs ont également recherché un niveau maximal de sécurité active et passive. Le système de freinage puissant, bien que léger, offre d'excellentes valeurs de décélération, même en sollicitation intense. Les disques de freins dotés de moyeux en aluminium permettent un gain de poids notable. Le système de freinage PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake, p. 64) avec disques de freins en céramique est disponible en option.

Pour encore plus de sécurité, vous pourrez opter pour le Pack Clubsport (p. 68) proposé en option sans supplément de prix.

La communication fait elle aussi la part belle aux technologies les plus modernes avec le système audio CDR-30, prévu au départ de l'usine, ou le PCM (Porsche Communication Management, p. 77) optionnel.

La 911 GT3 est née d'un refus absolu des compromis et d'une réelle intensité intérieure.

### Suivre la trajectoire idéale.

### L'aérodynamisme et le design de la 911 GT3.

Les règles qui régissent la compétition sont claires. Parmi celles-ci, l'importance accordée aux valeurs intrinsèques. C'est-à-dire ici au haut niveau de performances. Une identité que la 911 GT3 affiche aux yeux de tous, portée par des formes qui obéissent résolument aux fonctions.

Par ses lignes, le bouclier avant optimise la canalisation de l'air de refroidissement via le radiateur

central, comme le montre la sortie d'air caractéristique située à la base du capot avant, associée à la nouvelle lèvre de spoiler, pour plus d'appui aérodynamique. Héritées en droite ligne de la compétition automobile, les entrées d'air sont désormais toutes protégées par des grilles peintes en gris foncé.

Les blocs optiques soulignent la silhouette déjà puissante de la 911 GT3. Les phares Bi-Xénon sont

présents au départ de l'usine. Les clignotants, de même que les feux de jour et de position à diodes, s'insèrent harmonieusement dans des barrettes horizontales distinctes qui surmontent les prises d'air latérales.



Effilés vers l'extérieur, les blocs optiques arrière à DEL épousent ostensiblement les courbes des ailes, caractère distinctif s'il en est, comme le double aileron fixe qui tend à améliorer l'appui aérodynamique, de même que la stabilité de la voiture à très grande vitesse. Conçu en matière plastique technique dans un but d'allègement maximal, il comporte une lame supérieure réglable pour la conduite sur circuit. Deux chiffres visibles sur les côtés

affichent clairement le niveau de puissance : 3.8.

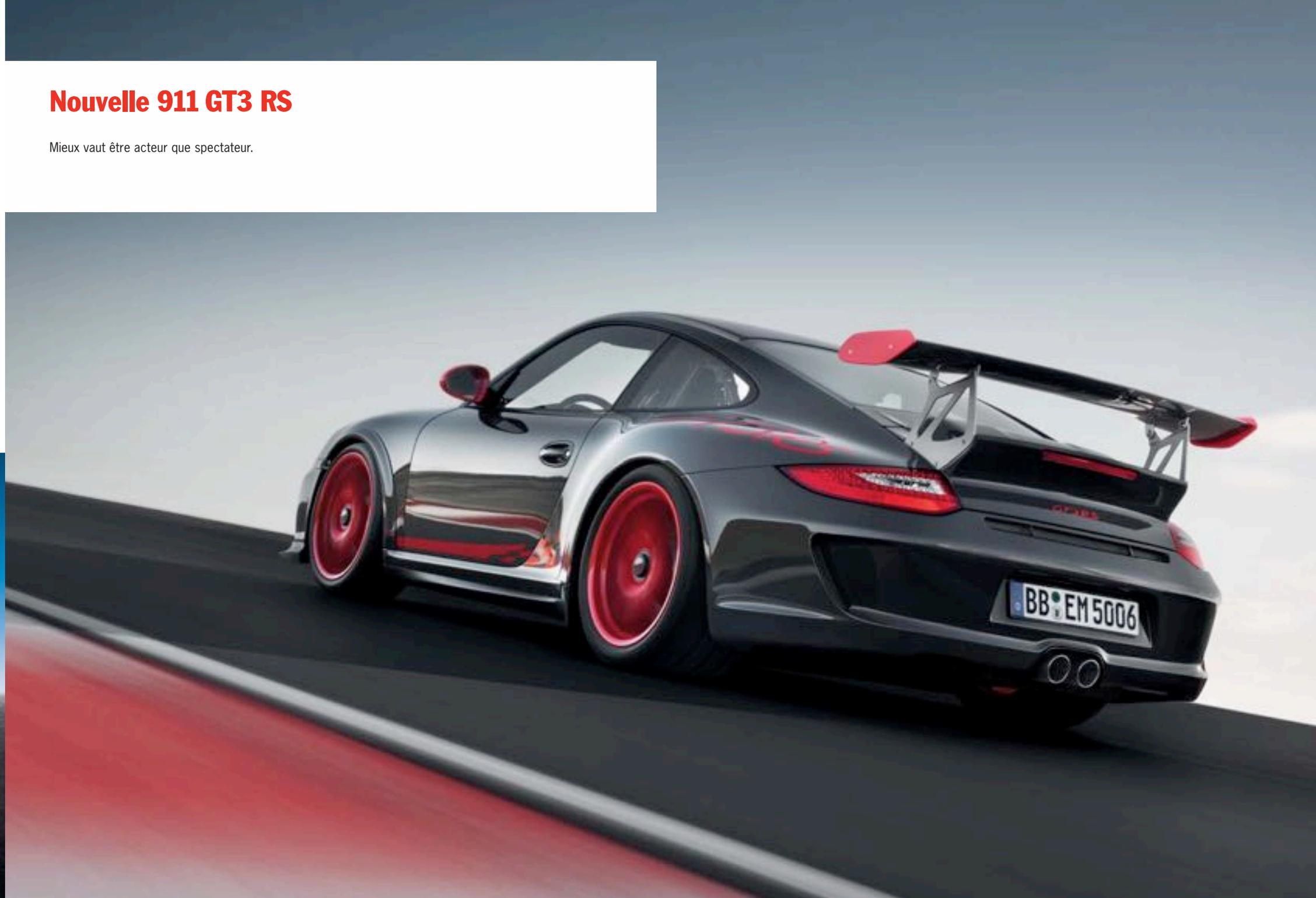
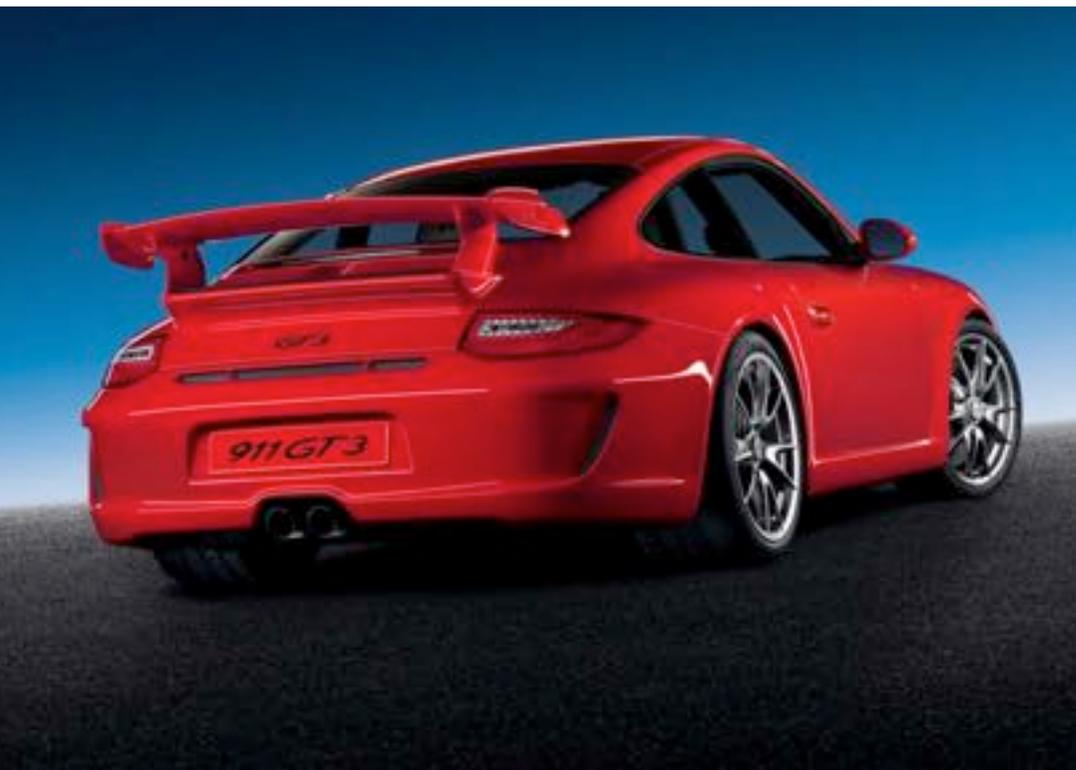
Deux collecteurs à résonance agencés sur le capot arrière injectent de l'air supplémentaire dans le compartiment moteur et le système d'admission. Autre caractère typique de la 911 GT3 : le système d'échappement à double sortie centrale peinte en noir, associée au système d'échappement sport.

Résultat : un  $C_x$  de seulement 0,32, témoin d'un appui aérodynamique extrêmement élevé et d'un équilibre optimal. Pour une meilleure adhérence, un comportement routier encore amélioré, et un haut niveau de sécurité.

Rien n'interdit d'afficher ses valeurs. Même lorsqu'elles sont profondes.

## Nouvelle 911 GT3 RS

Mieux vaut être acteur que spectateur.





**Aucun artifice.  
Aucun compromis.**

### **Nouvelle 911 GT3 RS.**

Pourquoi une nouvelle 911 GT3 RS ? La précédente n'était-elle pas parfaite ? Notre excitation était à son comble. Notre ambition était sans limite, au point de définir un objectif de temps au tour qui semblait irréalisable, même pour une 911 GT3 RS. Faire encore mieux était pourtant possible.

À l'origine de notre nouveau projet : la 911 GT3, modèle de perfection.

Ainsi que le cahier des charges clairement défini, remis à nos ingénieurs : plus de puissance, plus de performance, pour des temps au tour toujours plus courts.

Le gain de puissance du moteur a été obtenu grâce à l'optimisation du système d'admission, doté d'un nouveau filtre à air et d'un collecteur d'admission revu et

corrigé. Résultat : un moteur Boxer 6 cylindres conçu pour les situations extrêmes. Affichant 3,8 litres de cylindrée et équipé du système VarioCam évolué (p. 36).

Les chiffres parlent d'eux-mêmes, avec une puissance de 450 ch (331 kW) à 7 900 tr/min, un couple maximal de 430 Nm à 6 750 tr/min et un régime maximal de 8 500 tr/min.

Départ arrêté, la nouvelle 911 GT3 RS franchit le 0 à 100 km/h en seulement 4,0 s et affiche une vitesse de pointe de 310 km/h.

La transmission ? Manuelle, à 6 rapports, courts et précis. Jusqu'en 5<sup>e</sup>, les rapports ont été raccourcis d'environ 13 % par rapport à la 911 GT3, permettant ainsi des accélérations et reprises fulgurantes. En remplacement

du volant bimasse de la 911 GT3, la nouvelle 911 GT3 RS reçoit un volant monomasse, plus léger. Le moteur se régale des montées en régime.

Le réglage du PASM (Porsche Active Suspension Management, p. 56) est encore plus sportif que sur la 911 GT3. La hauteur, le carrossage, la voie et les barres stabilisatrices au niveau des

essieux avant et arrière sont bien évidemment réglables individuellement, pour la conduite sur circuit. La triangulation arrière de la nouvelle 911 GT3 RS est par ailleurs subdivisée. Cette conception permet des réglages encore plus conformes à un usage en compétition.



La nouvelle suspension dynamique du moteur (p. 48) entre dans la dotation de série de la nouvelle 911 GT3 RS. Il s'agit d'un système qui intervient automatiquement sur la rigidité et sur l'amortissement des paliers moteur, pour réduire les oscillations et les mouvements du groupe motopropulseur. La voiture gagne notablement en dynamique.

À l'origine du haut niveau de stabilité de conduite de la nouvelle 911 GT3 RS, le PSM (Porsche

Stability Management, p. 54), doté de deux systèmes de réglage, le contrôle de stabilité (SC) et le contrôle de motricité (TC). Ces deux systèmes peuvent être intégralement désactivés en deux temps, si vous souhaitez perfectionner vos talents de pilotage sur circuit.

Les jantes « GT3 » 19 pouces (p. 52) à écrou central et portant l'inscription « RS » sont chaussées de pneumatiques sport homologués pour la route. Par rapport à

ceux de la 911 GT3, ces pneumatiques sont toutefois plus larges et caractérisés par une sculpture moins profonde, à l'avant comme à l'arrière. La voie, élargie de respectivement 12 et 30 mm, permet une plus grande précision de conduite, en réduisant le roulis, pour des performances toujours plus poussées.

Mais outre la recherche de performances et de précision, la conception particulière de la 911 GT3 RS répond à un objectif



fondamental : l'allègement. Illustré par un chiffre clé : un rapport poids/puissance de seulement 3,0 kg/ch possible grâce au choix de matériaux omniprésents dans le sport automobile, comme le titane, l'aluminium et le carbone. La nouvelle 911 GT3 RS dispose également de panneaux de porte allégés avec sangles d'ouverture de portes et d'une lunette arrière en matière plastique technique. Pour la conduite sur circuit, Porsche propose pour la première fois, en option, une batterie

lithium-ion (p. 75) qui permet un gain de poids supplémentaire de plus de 10 kg.

Mais développer un bolide tel que la nouvelle 911 GT3 RS, c'est aussi avoir le sens des responsabilités. En premier lieu concernant la sécurité du conducteur. Tout comme sur la 911 GT3, le système de freinage a été renforcé. Les nouveaux disques de freins dotés de moyeux en aluminium permettent des décélérations fulgurantes. Le système de freinage en

céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake, p. 64) est proposé sur demande. Le Pack Club Sport (p. 68), ainsi que les sièges baquet sport avec appuie-tête portant l'inscription « RS 3.8 », sont de série.

Puissance et dynamique de conduite en hausse. Poids en baisse. L'exercice était difficile, mais nous l'avons réussi. Pour quelques dixièmes de seconde en moins, déterminants pour vous, comme pour nous.

## Les formes parlent un langage clair. Celui des fonctions.

### Aérodynamique et design de la nouvelle 911 GT3 RS.

Le cahier des charges était sans ambiguïté : ni fioriture, ni gadget. Même si l'envie d'une touche de lyrisme est bien compréhensible, le dernier mot appartient au chronomètre et non pas à l'œil.

La différence par rapport à la 911 GT3 est visible dès le premier regard. La carrosserie de la nouvelle 911 GT3 RS s'élargit de 44 mm à l'arrière, mais aussi

pour la première fois de 26 mm à l'avant. Ces nouvelles dimensions autorisent une voie et le recours à des pneumatiques plus larges. Résultat : une plus grande précision en courbe et une meilleure maîtrise du roulis.

Tout comme sur la 911 GT3, de nouvelles grilles protègent efficacement les entrées d'air de la nouvelle 911 GT3 RS.

Signe distinctif : l'aileron arrière fixe en carbone, doté d'une lame supérieure réglable pour la conduite sur circuit. Technologie directement empruntée au sport automobile. Pour une plus grande stabilité, et un meilleur appui aérodynamique. Les supports d'aileron sont en aluminium forgé.



Le capot arrière arbore la signature GT3 RS. Légère, la lunette arrière est en matière plastique technique. Typique : l'imposante sortie d'air supplémentaire (Ram Air) sur le capot arrière. Pour un guidage de l'air et donc un refroidissement encore optimisés.

La double sortie d'échappement centrale s'intègre harmonieusement dans la carrosserie. Les silencieux, tout comme les sorties d'échappement elles-mêmes, sont en titane et bénéficient d'un diamètre élargi de 5 mm par rapport

à la 911 GT3. Cela se voit et s'entend.

Autre différence patente avec la 911 GT3 : la teinte extérieure. L'entrée d'air principale du bouclier avant, les jantes, les rétroviseurs extérieurs, la signature sur les ailes ainsi que sur le capot arrière et les retours de l'aïeron arrière sont peints dans une couleur contrastante, tout comme les motifs décoratifs sur les flancs. Pour rappeler une fois encore l'esprit sportif de la

voiture, le bouchon de réservoir est en AluDesign.

En résumé : la nouvelle 911 GT3 RS ne passe pas inaperçue. Ni par son design – affirmé. Ni par son potentiel aérodynamique, efficace. Résultat : un appui aérodynamique élevé, à l'avant comme à l'arrière. Offrant une excellente stabilité de conduite, et une maniabilité à faire pâlir d'envie, la nouvelle 911 GT3 RS adhère incontestablement à la route.

## Le moteur

Les petits détails sont des alliés précieux qui nous font avancer.



## Toujours plus proches de la perfection.

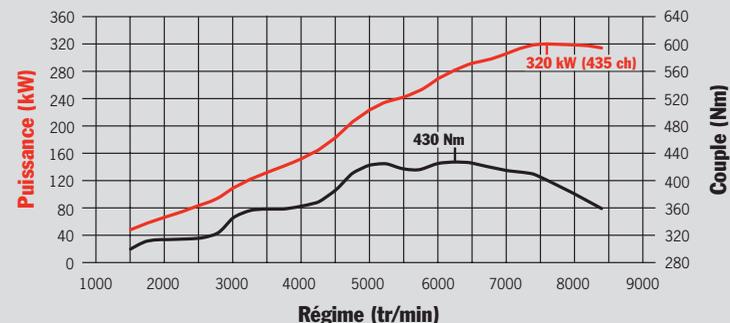
### Les moteurs.

Les modèles 911 GT3 sont propulsés par des moteurs Boxer 6 cylindres refroidis par eau et dotés du système VarioCam évolué (p. 36). Particulièrement puissants, ils impressionnent par un régime maximal de 8 500 tr/min.

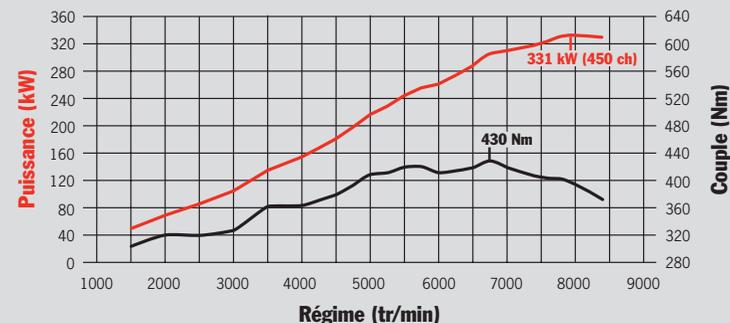
D'une cylindrée portée à 3 797 cm<sup>3</sup>, le moteur de la 911 GT3 tire une puissance de 435 ch (320 kW), soit 115 ch par litre de cylindrée. Le couple maximal s'affiche à 430 Nm, au régime de 6 250 tr/min. La 911 GT3 franchit la barre des 100 km/h en seulement 4,1 s et revendique une vitesse de pointe de 312 km/h.

Le moteur de 3,8 litres de cylindrée de la nouvelle 911 GT3 RS se montre encore plus puissant, avec 450 ch (331 kW). La puissance par litre de cylindrée est de 118 ch. À l'origine de ce gain de puissance : le nouveau filtre à air double flux et le nouveau système d'admission doté de collecteurs de plus grandes dimensions que

Moteur Boxer de 3,8 l de cylindrée



911 GT3 : 430 Nm à 6 250 tr/min, 435 ch (320 kW) à 7 600 tr/min



911 GT3 RS : 430 Nm à 6 750 tr/min, 450 ch (331 kW) à 7 900 tr/min

ceux de la 911 GT3. Le débit d'air plus élevé dope ainsi la puissance de la voiture. Chiffres à l'appui : le couple maximal de 430 Nm s'obtient à 6 750 tr/min.

La touche SPORT, présente sur les deux modèles, permet d'activer un couple supplémentaire de 35 Nm dans les plages de moyen régime.

La nouvelle 911 GT3 RS passe le cap des 100 km/h en 4,0 s. Légèrement inférieure à celle de la 911 GT3, la vitesse de pointe de 310 km/h s'explique par le rapport de transmission plus

court. Avantage : un potentiel d'accélération plus élevé, même en 6<sup>e</sup>.

Le rapport poids/puissance est de 3,2 kg par ch sur la 911 GT3, contre 3,0 kg par ch sur la nouvelle 911 GT3 RS.

Bref : un potentiel encore plus impressionnant, pour une consommation quasiment inchangée par rapport aux modèles de la génération précédente. Les deux moteurs respectent en outre la norme antipollution Euro 5.

À cette débauche de technologie s'ajoutent deux systèmes éprouvés en compétition : la lubrification à carter sec (p. 36) avec réservoir externe, qui permet une lubrification fiable des moteurs même à vitesse élevée en courbe, et le refroidissement de l'huile, assuré par un échangeur thermique huile-eau.

Des bielles en titane très légères et des pistons allégés réduisent les masses en mouvement et dynamisent ainsi la montée en régime. Les soupapes d'admission et d'échappement sont commandées par des poussoirs allégés, avec compensation hydraulique du jeu des soupapes.

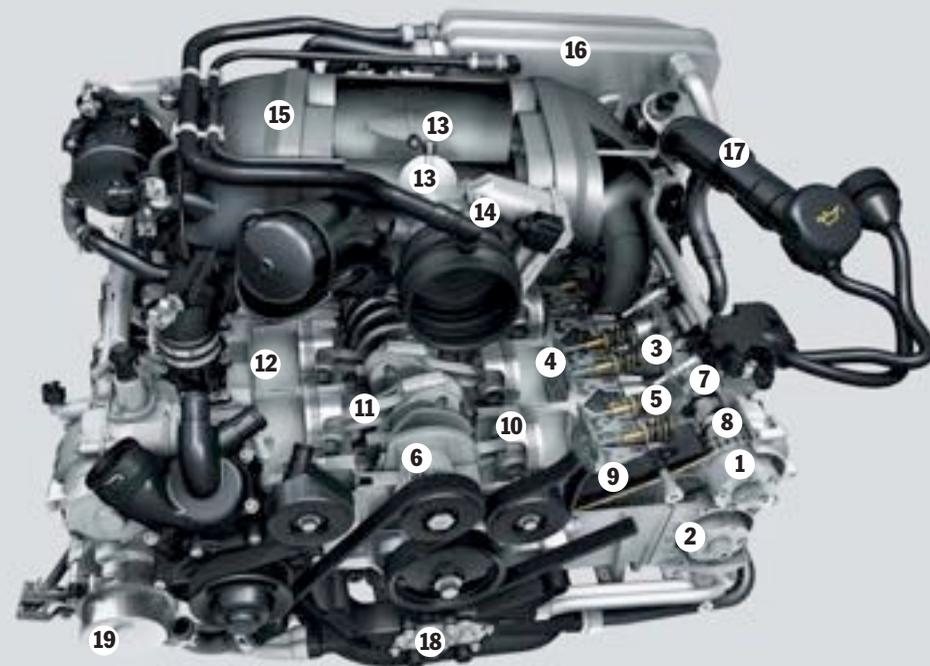
Ceci permet d'obtenir un régime maximal allant jusqu'à 8 500 tr/min, avec des rapports plus courts qui

offrent un potentiel d'accélération extrêmement élevé.

Associé au système d'échappement sport, le système d'admission variable à double clapet de résonance (p. 38) optimise le cycle de charge et le débit. L'augmentation du volume du système d'échappement vient compléter le système d'admission, dont la faible résistance à l'écoulement diminue les contre-pressions des gaz

d'échappement. Le cycle de charge s'en trouve une nouvelle fois optimisé et la puissance augmentée.

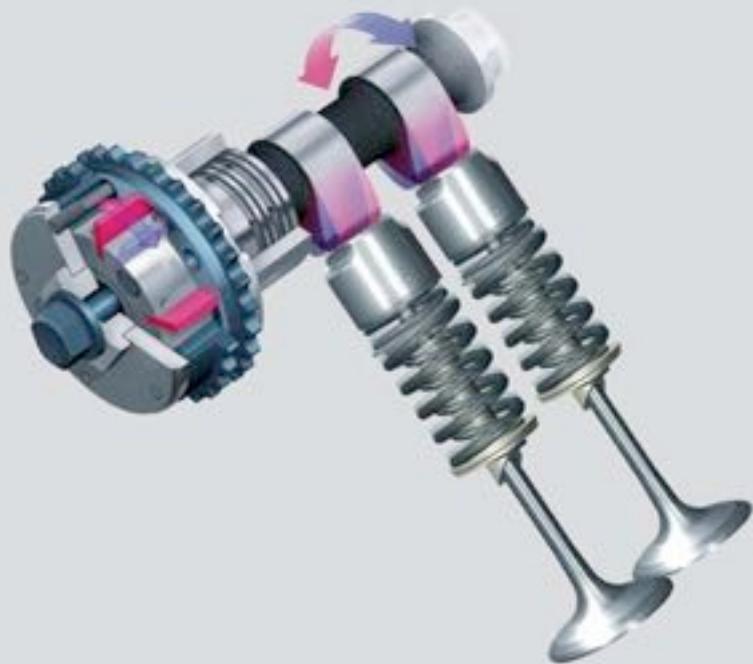
Bref : tout est question de performances. Porsche a fait le maximum. Le reste appartient au conducteur.



Moteur Boxer de 3,8 l de cylindrée de la 911 GT3



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <b>1. VarioCam pour soupapes d'admission</b>                          | <b>8. Chaîne d'entraînement des arbres à cames</b>                    | <b>15. Système d'admission à volume variable</b>                               |
| <b>2. VarioCam pour soupapes d'échappement</b>                        | <b>9. Guide de chaîne</b>   | <b>16. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec</b> |
| <b>3. Poussoirs avec compensation hydraulique du jeu des soupapes</b> | <b>10. Piston forgé en aluminium</b>                                  | <b>17. Tubulure de remplissage d'huile</b>                                     |
| <b>4. Soupapes d'admission</b>  | <b>11. Bielle en titane</b>   | <b>18. Pompes à huile des culasses</b>   |
| <b>5. Ressorts des soupapes</b>                                       | <b>12. Chemises de cylindre revêtues de Nikasil</b>                   | <b>19. Pompe à dépression</b>  |
| <b>6. Vilebrequin</b>   | <b>13. Clapet de résonance</b>  |  |
| <b>7. Arbre à cames d'admission</b>                                   | <b>14. Papillon des gaz avec commande d'accélérateur électronique</b> |  |



VarioCam

### Système VarioCam.

Les moteurs des modèles 911 GT3 reçoivent le système VarioCam évolué. Il s'agit d'un concept moteur capable de réagir en fonction du régime et de la charge. Optimisé, le système régule non seulement l'épure de distribution des arbres à cames d'admission – mais aussi celle des arbres à cames d'échappement, grâce à

un régulateur axial par arbre à cames. Pour toujours plus de couple et de puissance.

Le changement imperceptible est effectué par le calculateur Motronic ME7.8.2 qui assure un fonctionnement parfait, une consommation optimale, un faible niveau d'émissions, mais avant tout des valeurs élevées de puissance et de couple sur une large plage de régimes.

### Lubrification à carter sec.

Indispensable pour une conduite sportive, le principe du carter sec garantit une lubrification toujours optimale, même en cas de forte accélération transversale et longitudinale.

Deux pompes par culasse ainsi que deux pompes logées dans le carter de vilebrequin refoulent rapidement l'huile du carter-moteur dans le réservoir d'huile externe.

Ces pompes à huile sont conçues pour créer dans le carter de vilebrequin une dépression qui optimise le mouvement des pistons afin d'obtenir un meilleur rendement et une puissance plus élevée. Une autre pompe située dans le carter de vilebrequin alimente directement les points de lubrification du moteur à partir du même réservoir d'huile externe.

Ainsi, la lubrification du vilebrequin, des bielles et des deux rangées de cylindres est toujours idéale, même dans le cas de très fortes accélérations transversales, lorsque la voiture est équipée de pneus sport par exemple.

Au départ de l'usine, la 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS sont livrées avec le plein d'huile Mobil 1. Les propriétés lubrifiantes exceptionnelles de cette huile de synthèse haute performance optimisent le démarrage à froid, même à très basse température, limitant ainsi l'usure du moteur.



### Système d'admission.

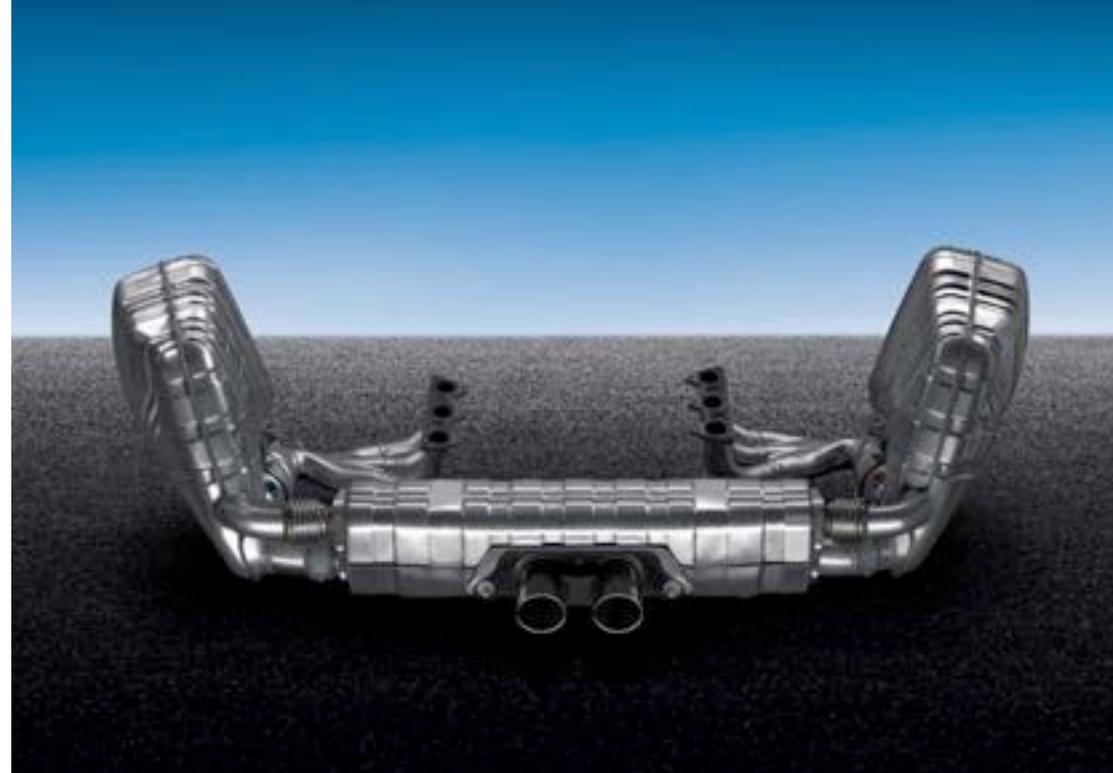
Les modèles 911 GT3 sont équipés d'un système d'admission variable à double clapet de résonance (de plus grande dimension sur la nouvelle 911 GT3 RS) qui, associé au système d'échappement à double sortie centrale, assure un cycle de charge efficace et un rendement élevé.

Sur la 911 GT3, comme sur la nouvelle 911 GT3 RS, le collecteur d'admission classique est complété par deux collecteurs avec clapets de résonance qui permettent d'atteindre un couple et une puissance élevés sur une large plage de régimes. À bas régime, les clapets de résonance sont fermés. À mi-régime, le premier (et plus petit) des deux clapets s'ouvre. Il se ferme lorsque le régime continue à

monter, pour passer le relais au second clapet (le plus grand). Dans la plage des régimes élevés, les deux clapets de résonance sont ouverts. Le système utilise ainsi 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'admission de la 911 GT3



Système d'échappement sport de la 911 GT3

### Système d'échappement sport.

Allégé, le système d'échappement sport des modèles 911 GT3 se compose de deux silencieux intermédiaires, de deux catalyseurs et d'un silencieux arrière qui débouche dans une double sortie d'échappement centrale. Celle de la 911 GT3 est peinte en noir, celle de la nouvelle 911 GT3 RS est en titane. Le volume important de l'échappement réduit les contre-pressions des gaz d'échappement, ce qui maximise la puissance.

Chacune des deux rangées de cylindres dispose de sa propre ligne d'échappement. Par leur conception et leur agencement, les deux pots catalytiques assurent une montée en température rapide et donc une dépollution plus efficace.

C'est à cette technologie avancée que doit la 911 GT3 de répondre aux critères sévères des normes antipollution (Euro 5 dans les pays de l'Union européenne et LEV II aux États-Unis).

La régulation lambda stéréo fait appel à deux sondes lambda pour surveiller séparément les deux rangées de cylindres. Une autre sonde lambda prévue sur chaque ligne d'échappement surveille la dépollution, dans chaque catalyseur\*.

Bénéfice pour le conducteur : plus de puissance – mais pas au détriment de la protection de l'environnement.

\*Excepté dans les pays autorisant l'essence au plomb.

### Règle n° 1 sur un circuit : ne pas perdre de temps.

#### Transmission.

La boîte de vitesse mécanique à 6 rapports de la 911 GT3 devait avant tout être capable de résister au niveau de sollicitation de la compétition. Commandée par câble et couplée à un volant bimasse allégé, elle offre en outre un rendement élevé et donc un excellent potentiel de puissance, malgré son poids plume. Réduite et précise, la course des rapports optimise

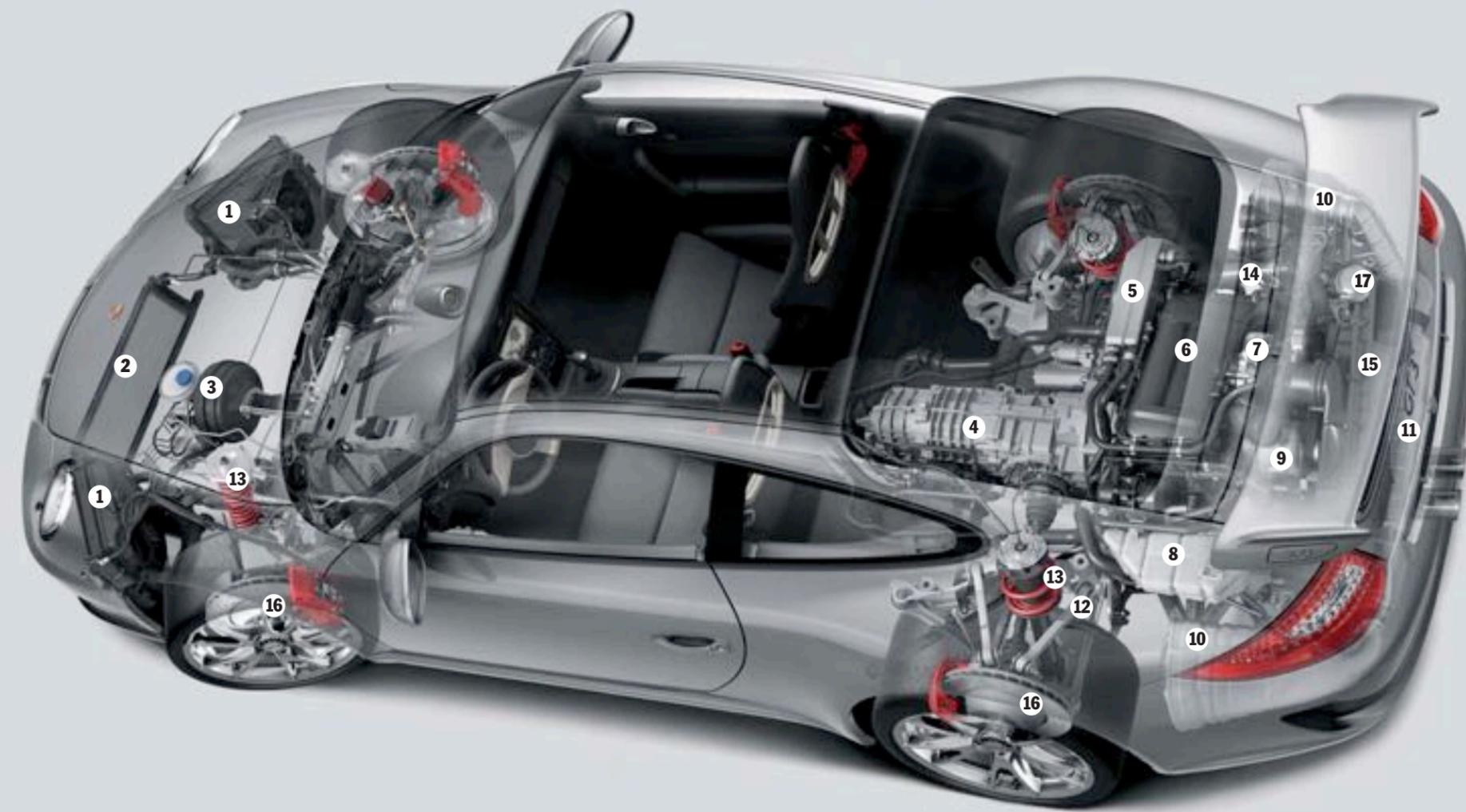
l'enchaînement du passage des vitesses pour plus de sensations. À la différence de la 911 GT3, la nouvelle 911 GT3 RS fait appel à un volant monomasse, encore plus léger et offrant donc encore plus de dynamisme. Le moteur évolue naturellement dans les plages de régime les plus élevées – ce qui se manifeste par une sonorité plus marquée.

La course des rapports est précisément adaptée aux caractéristiques des deux moteurs de 3,8 litres de cylindrée. Comparées à la 911 GT3, les courses du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup> rapport de la 911 GT3 RS sont réduites d'environ 13 %, pour permettre de déployer un potentiel de puissance encore plus élevé. Il faut passer la 6<sup>e</sup> pour atteindre la vitesse de pointe.



911 GT3 RS

- |  |  |   |                                     |                              |                     |
|--|--|---|-------------------------------------|------------------------------|---------------------|
| 1. Radiateurs latéraux                     | 5. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec | 7. Papillon des gaz avec commande d'accélérateur électronique | 9. Alternateur                      | 12. Essieu arrière multibras | 16. Disque de frein |
| 2. Radiateur central                       | 6. Système d'admission à volume variable                               | 8. Vase d'expansion du liquide de refroidissement             | 10. Silencieux intermédiaire        | 13. Amortisseur PASM         | 17. Palier moteur   |
| 3. Assistance servofrein                   |  | 11. Silencieux arrière du système d'échappement sport         | 14. Tubulure de remplissage d'huile | 15. Filtre à air             |                     |
| 4. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports |  |   |                                     |                              |                     |



911 GT3

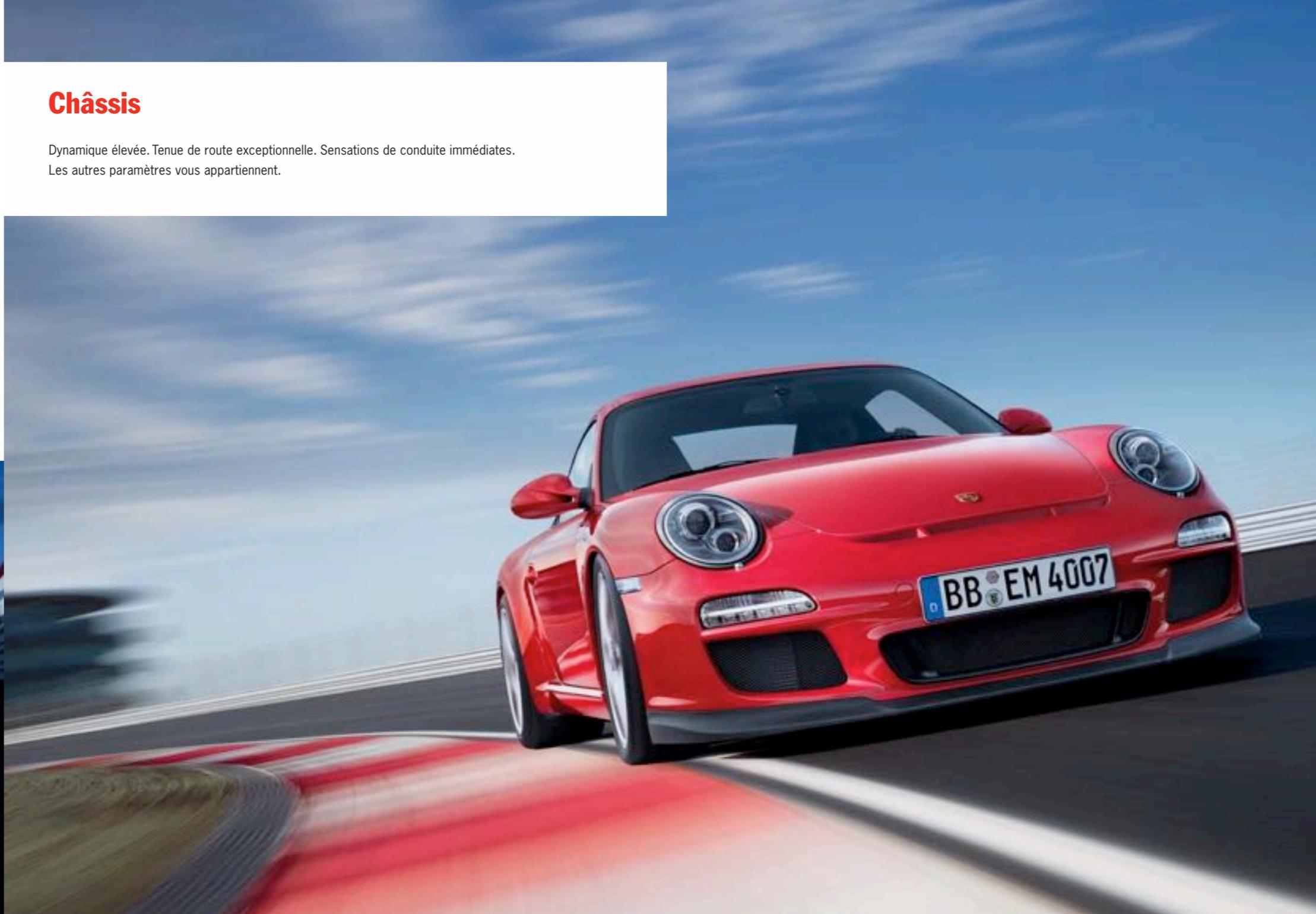
- |  |  |   |                                     |                              |                     |
|--|--|---|-------------------------------------|------------------------------|---------------------|
| 1. Radiateurs latéraux                     | 5. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec | 7. Papillon des gaz avec commande d'accélérateur électronique | 9. Alternateur                      | 12. Essieu arrière multibras | 16. Disque de frein |
| 2. Radiateur central                       | 6. Système d'admission à volume variable                               | 8. Vase d'expansion du liquide de refroidissement             | 10. Silencieux intermédiaire        | 13. Amortisseur PASM         | 17. Palier moteur   |
| 3. Assistance servofrein                   |  | 11. Silencieux arrière du système d'échappement sport         | 14. Tubulure de remplissage d'huile | 15. Filtre à air             |                     |
| 4. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports |  |   |                                     |                              |                     |

Des bagues de synchronisation robustes et capables de résister à la chaleur permettent une précision optimale lors des changements de rapports (entre la 3<sup>e</sup> et la 5<sup>e</sup> vitesse), même à pleine charge. 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.

Sur les deux modèles, les valeurs de blocage maximales du différentiel arrière à glissement limité livré de série – 28 % en accélération et 40 % en décélération – sont idéalement adaptées aux caractéristiques de puissance et de couple des moteurs. Pour plus de motricité, une meilleure poussée et une plus grande stabilité en courbe.

## Châssis

Dynamique élevée. Tenue de route exceptionnelle. Sensations de conduite immédiates. Les autres paramètres vous appartiennent.



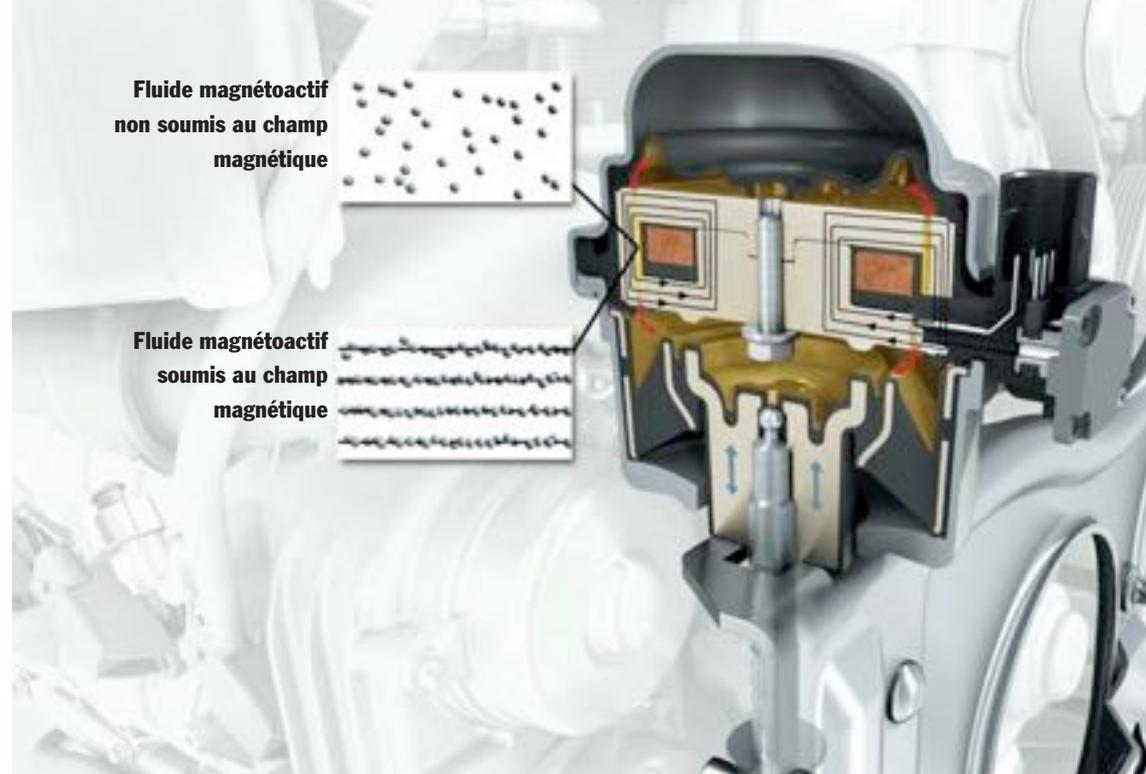
**Toute masse subit par nature une certaine inertie.  
Mais les lois de la physique nous invitent à nous dépasser.**

### **Nouvelle suspension dynamique du moteur.**

Nouveauté technologique : la suspension dynamique du moteur proposée en option sur la 911 GT3 est prévue au départ de l'usine sur la nouvelle 911 GT3 RS. Il s'agit d'un système à régulation électronique dont le rôle consiste à réduire les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur, et plus particulièrement du moteur.

Les moteurs des modèles 911 GT3 sont reliés par vissage à la carrosserie via deux supports. Selon le principe d'inertie, tout corps persévère dans son état de repos ou poursuit son mouvement rectiligne, sauf si les forces qui s'exercent lui imposent d'autres contraintes. Plus simplement : lorsque vous abordez un virage avec votre 911 GT3, la voiture

obéit au mouvement de braquage que vous imprimez au volant, à l'exception du moteur, du moins dans un premier temps, parce qu'il subit une inertie incompressible et entraîne ainsi l'arrière de la voiture à se déporter vers l'extérieur de la courbe.



Suspension dynamique du moteur

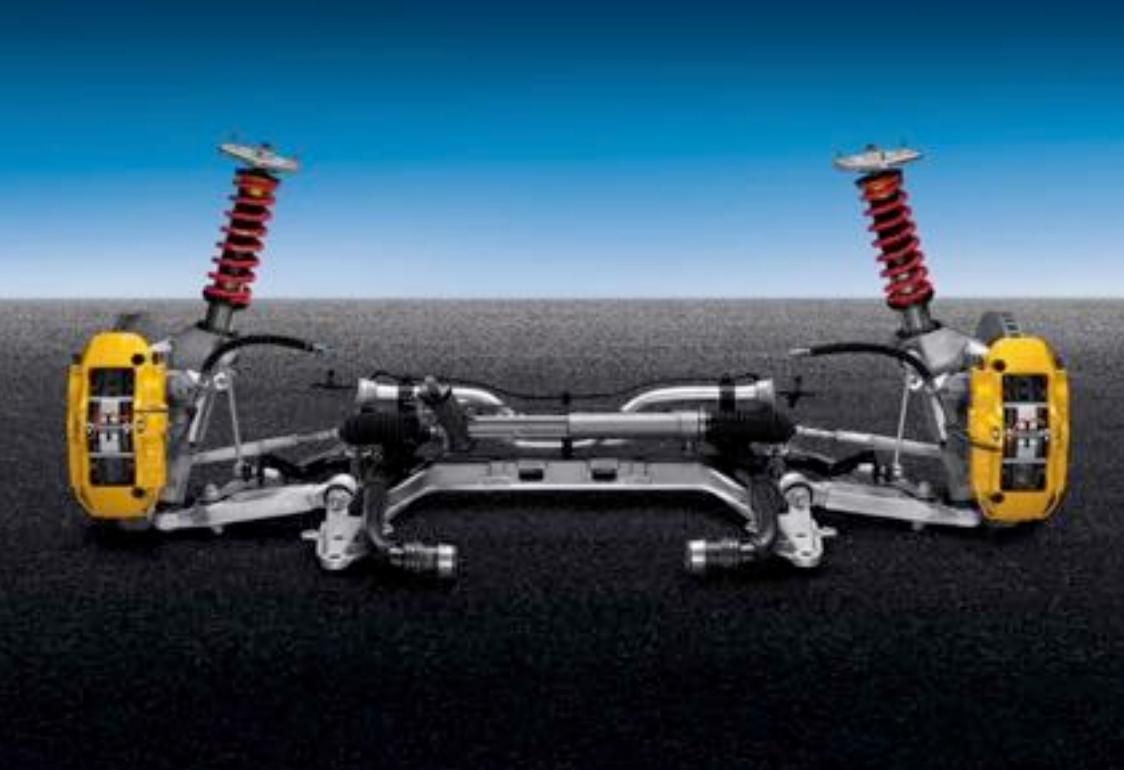


La suspension dynamique du moteur a précisément pour mission de réduire cet effet : des capteurs détectent l'angle de braquage, ainsi que les valeurs d'accélération longitudinale et transversale. Les caractéristiques des deux supports moteur varient automatiquement en fonction du profil de la route et du type de conduite, sous l'effet d'un liquide magnétoactif soumis à un champ magnétique. Les particules magnétiques contenues dans le liquide s'orientent jusqu'à modifier la

viscosité du liquide, tout comme la rigidité et l'amortissement des paliers moteur : ces derniers se font plus souples pour plus de confort et moins de vibrations en conduite normale ; ils gagnent en revanche en dureté pour des sensations plus directes en conduite sportive. Comme sur les 911 GT3 de compétition, sur lesquelles le groupe motopropulseur est directement boulonné sur la carrosserie.

La suspension dynamique du moteur réduit en outre les oscillations verticales du moteur lors des accélérations à pleine charge, avec pour résultat une poussée plus régulière et plus élevée sur l'essieu arrière, une motricité accrue et de meilleures accélérations.

La différence est sensible, au quotidien, comme sur circuit : avec une bien meilleure stabilité lors des accélérations et des décélérations, ainsi qu'en courbe à vitesse élevée.



Essieu avant 911 GT3 doté de freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)

## Alliance du cœur et de la raison. Liaison entre la voiture et la route.

### Châssis.

Le châssis de la 911 GT3 et de la nouvelle 911 GT3 RS répond aux exigences élevées du sport automobile. Il a été abaissé de 30 mm par rapport au châssis de la 911 Carrera. La conception résolument allégée diminue le poids total de la voiture et des masses non suspendues. Résultat : une agilité extraordinaire, une sécurité maximisée et une stabilité exceptionnelle en courbe.

L'essieu avant utilise des jambes de force McPherson à suspension indépendante sur des bras longitudinaux et transversaux. La suspension et les amortisseurs des deux modèles 911 GT3 bénéficient d'un réglage spécial. Ce concept assure le guidage précis des roues, une tenue de route irréprochable et une maniabilité parfaite.

L'essieu arrière est un essieu multibras avec cadre auxiliaire de conception LSA (Légèreté – Stabilité – Agilité). Ici aussi, les amortisseurs ont été réglés spécialement pour améliorer les caractéristiques dynamiques de la voiture. La hauteur, le carrossage, la voie et les barres stabilisatrices du châssis se règlent individuellement, pour la compétition. Particularité de la

nouvelle 911 GT3 RS : la triangulation de l'essieu arrière est subdivisée, permettant un réglage encore plus précis de l'angle de carrossage pour la conduite sur circuit.

La liaison très rigide du châssis et de la carrosserie se traduit par une directivité et un comportement routier irréprochables.

### Système de levage de l'essieu avant.

Jusqu'à aujourd'hui, les bordures de trottoir, les rampes et les entrées de garages en sous-sol constituaient par exemple des obstacles particulièrement gênants pour des voitures de sport telles que les modèles 911 GT3.

Pour pallier ces problèmes, nos ingénieurs ont développé un nouveau système électro-hydraulique monté sur l'essieu avant qui permet de relever de 30 mm le nez de la voiture.

Une touche située sur la console centrale permet d'activer ou de désactiver\* le système, à l'arrêt où jusqu'à une vitesse d'environ 50 km/h.

Un compresseur envoie alors de l'air comprimé dans les amortisseurs avant du PASM (p. 56).

\* Lorsque le véhicule est à l'arrêt, il convient de ramener le châssis dans sa position initiale, la compression ne pouvant être maintenue que pendant un laps de temps limité.

Essieu arrière 911 GT3 doté de freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)



### Direction.

Importante au quotidien, indispensable sur circuit : une direction extrêmement précise et fiable, qui réagit à chaque ordre du conducteur. Comme la direction à démultiplication variable des modèles 911 GT3. Lorsque le volant ne bouge que très peu autour de sa position centrale, par exemple lors d'un parcours

sur autoroute, la démultiplication est plus tolérante. L'agilité et la réactivité restent néanmoins à leur meilleur niveau. Plus le braquage est important, plus le rapport de démultiplication est direct, mesure particulièrement appréciable dans les virages serrés.

### Jantes et pneumatiques.

Les modèles 911 GT3 sont chaussés de jantes monobloc « GT3 » 19 pouces, de couleur Titane sur la 911 GT3 et peintes dans une couleur contrastante sur la 911 GT3 RS. Directement issu de la compétition, le nouvel écrou central porte l'inscription « GT3 » ou « RS ». L'avantage, par rapport à une fixation classique



à 5 écrous, réside dans la diminution des masses en rotation, ce qui améliore la dynamique de conduite et les performances de la voiture. Sans oublier le confort et la rapidité des changements de roues, facteurs déterminants sur circuit.

Les dimensions sur la 911 GT3 : 235/35 ZR 19 et 8,5 J x 19 à l'avant, 305/30 ZR 19 et 12 J x 19 à l'arrière. Dimensions encore plus impressionnantes sur la nouvelle 911 GT3 RS : 245/35 ZR 19 et 9 J x 19 à l'avant, 325/30 ZR 19 et 12 J x 19 à l'arrière. Des pneumatiques de compétition homologués

pour la route offrent l'adhérence requise. En raison d'une profondeur de sculpture moindre, le risque d'aquaplaning sur revêtement mouillé est cependant plus élevé.

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) est prévu de série. Par un affichage sur l'écran de l'ordinateur de bord, il avertit le conducteur lorsque la pression des pneumatiques est insuffisante, voire signale toute perte de pression progressive ou soudaine.



Jante « GT3 » 19 pouces avec écrou central (911 GT3)



Jante « GT3 » 19 pouces avec écrou central en couleur contrastante Rouge Indien (911 GT3 RS)



**Plus vous déconnectez, plus la conduite se fait dynamique.**

### **Le Porsche Stability Management (PSM).**

La 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS reçoivent le système de stabilisation Porsche Stability Management (PSM) qui optimise la sécurité et la stabilité dans les situations de conduite extrêmes. Outre l'ABS, le PSM est doté de 2 systèmes de régulation automatiques : le contrôle de stabilité (SC) et le contrôle de motricité (TC).

Le contrôle de stabilité (SC) régule la dynamique transversale. Il est doté de capteurs qui évaluent en permanence la trajectoire et la vitesse du véhicule, ainsi que sa vitesse de dérive et son accélération transversale. Les données captées permettent de calculer la trajectoire réelle. Lorsque, dans les situations extrêmes, cette

trajectoire ne coïncide pas avec la direction souhaitée par le conducteur, le contrôle de stabilité (SC) réagit par un freinage individuel des roues, pour conserver la maîtrise du véhicule.

Le contrôle de motricité (TC) intègre le différentiel de freinage automatique (ABD), le système

d'antipatinage (ASR) et la régulation du couple moteur (MSR) qui agit sur la dynamique longitudinale. Ce système aux caractéristiques très sportives améliore la motricité en accélération sur des revêtements irréguliers. Il limite en outre la puissance excédentaire, susceptible 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.

Sur le PSM des modèles 911 GT3, la particularité réside dans le fait que les deux systèmes interviennent assez tardivement et qu'il est possible de les désactiver, en deux temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive. Une première étape consiste à désactiver le contrôle de stabilité (SC) via la touche « SC OFF » de la console centrale. La régulation

n'intervient plus sur la dynamique transversale. Des sollicitations précises du volant et de la pédale d'accélérateur vous permettent alors des passages très rapides en courbes. Le contrôle de motricité (TC) reste actif.

Dans un second temps, vous pouvez également désactiver le contrôle de motricité (TC) en appuyant sur la touche « SC+TC OFF ». Ce mode permet de neutraliser à la fois la régulation de la dynamique transversale et le contrôle de motricité (TC). Le conducteur est alors véritablement le seul maître à bord.

Que l'on ait opté pour le niveau 1 (SC OFF) ou le niveau 2 (SC + TC OFF), la régulation de la dynamique transversale n'est plus réactivée lors des gros freinages, même dans la plage de déclenchement de l'ABS.

La désactivation de ces deux systèmes permet d'accéder à une conduite identique à celle adoptée en compétition, pour quiconque recherche la performance extrême sur circuit. Le PSM de la nouvelle 911 GT3 RS bénéficie d'un réglage encore plus sportif.

Le système antiblocage des roues (ABS 8.0) intégré au PSM reste toutefois activé en permanence, quel que soit le mode choisi. La fonction ABS permet de raccourcir les distances de freinage – et de maximiser la sécurité.

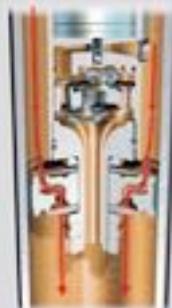
## Mode normal ? Façon de parler.

### Porsche Active Suspension Management (PASM).

Les deux modèles 911 GT3 bénéficient du PASM (Porsche Active Suspension Management), un système électronique de réglage actif et permanent de la force d'amortissement. Sur la nouvelle 911 GT3 RS, le réglage est spécialement adapté à la conduite

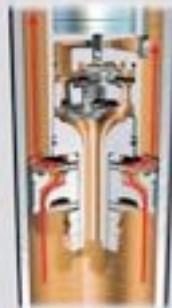
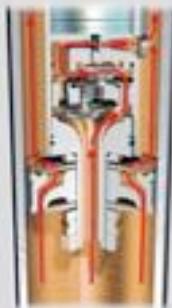
sur circuit. La régulation se fait individuellement sur chaque roue en fonction du profil de la route et du type de conduite. La carrosserie des deux modèles 911 GT3 est également abaissée de 30 mm par rapport à celle de la 911 Carrera.

Le conducteur choisit entre 2 programmes de base au réglage sportif. Le mode Normal est conçu pour une conduite sportive sur route, et sur circuit par temps de pluie. Le mode Sport a été développé pour permettre une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit.



Gauche: Phase de détente –  
Piston et bypass,  
réglage sportif  
confortable

Droite: Phase de détente –  
Piston seul, réglage  
sportif ferme



Gauche: Phase de compression –  
Piston et bypass,  
réglage sportif  
confortable

Droite: Phase de compression –  
Piston seul, réglage  
sportif ferme

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

Des capteurs évaluent les mouvements de roulis de la carrosserie que l'on peut rencontrer en forte accélération, en décélération ou sur revêtements irréguliers. Le boîtier de commande régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Les mouvements de roulis et de tangage diminuent ;

le contact avec la route est optimisé pour chacune des roues.

En mode normal, lorsque la conduite se fait plus dynamique, le système adopte automatiquement un profil plus sportif. L'amortissement devient plus ferme, la voiture gagne en stabilité et en sécurité.

En mode sport, les amortisseurs adoptent un profil ferme, spécialement conçu pour une utilisation 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 régime initial.

## Sécurité

Les hautes performances nécessitent un haut niveau de sécurité.  
L'ambition affichée appelle des compétences solides.





Phares Bi-Xénon et feux de position à DEL

## Voir et être vu. Pour bénéficier en permanence de la meilleure lumière.

### La sécurité active.

#### Éclairage.

Désormais dotation d'origine sur les modèles 911 GT3, les phares Bi-Xénon avec réglage dynamique de la portée d'éclairage se caractérisent par une clarté deux fois plus forte que celle des lampes à halogène. Feux de croisement ou feux de route – la visibilité et les flux lumineux sont optimisés pour

un meilleur confort visuel. Les laves-phares sont intégrés.

Chaque gramme gagné compte, pour réaliser les meilleurs temps. Des projecteurs légers à halogène (sans lave-phares ni régulation de la portée d'éclairage) peuvent être montés sans supplément de prix, si la conduite sur circuit vous tente.

Les blocs optiques avant comprennent les clignotants ainsi que les feux de jour et les feux de positions à diodes. Pour bien voir mais aussi être vu, même de nuit. Les diodes sont également présentes dans les blocs optiques arrière qui regroupent les clignotants, les feux stop et les feux de recul, ainsi que les feux antibrouillard arrière. Les

avantages de ce type d'éclairage sont évidents : une meilleure luminosité et un temps de réponse très court, gage de sécurité en cas de freinage brusque. Cette technologie favorise également l'économie d'énergie et présente une plus grande longévité par rapport aux lampes à incandescence classiques : un plus pour l'environnement. Sans oublier l'effet visuel assuré, de jour comme de nuit.

#### Phares directionnels.

Proposés en option, les phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en virage assurent un éclairage optimal de la route. Des capteurs mesurent en permanence la vitesse, l'accélération transversale ainsi que la position du volant, pour calculer l'angle du virage et orienter le faisceau lumineux. En fonction des besoins, l'orientation

des phares vers l'extérieur peut atteindre jusqu'à 15°, y compris pour les phares longue portée. Vous identifiez ainsi plus rapidement le profil de la route et les éventuels obstacles.

Blocs optiques arrière à DEL et troisième feu stop



## Freins.

Les freins Porsche sont réputés pour offrir une puissance de freinage maximale. Conçus pour résister à des sollicitations extrêmes, ils font référence en termes de décélération et de longévité.

La 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS sont équipées d'un système de freinage allégé mais très puissant disposant d'une assistance servofrein spécifique et d'étriers en aluminium peints en rouge, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. De conception monobloc, ces étriers se

caractérisent par une excellente stabilité à la déformation et une résistance élevée à la pression, même en sollicitation extrême.



Les disques de freins en fonte grise ont gagné en dimension pour passer à 380 mm de diamètre à l'avant et à 350 mm à l'arrière. Associés à des moyeux en aluminium, ils induisent un gain de poids notable qui se répercute également sur le poids des masses non suspendues et des

masses en rotation. Tous les disques sont ajourés et ventilés pour assurer un freinage optimal, même sur route mouillée.

Des prises d'air optimisées à l'avant, de même que des sorties d'air supplémentaires à l'arrière, garantissent une ventilation maximale du système de freinage.

Par sa conception, l'ABS 8.0 à 4 canaux est capable de résister à des sollicitations extrêmes. La régulation précise et rapide se traduit par un freinage optimal pour une stabilité toujours plus poussée de la voiture.



### **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).**

En option, la 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS peuvent recevoir un système de freinage en céramique qui a déjà fait ses preuves : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Les disques de frein en céramique du système PCCB possèdent un diamètre de 380 mm à l'avant et de 350 mm à l'arrière, pour optimiser la puissance de freinage.

Ils sont fabriqués à base de fibres de carbone, spécialement traitées sous vide au nitrure de silicium, à des températures avoisinant les 1 700 °C. Résultat : par rapport à la fonte, ces disques de freins en céramique gagnent en dureté ainsi qu'en fiabilité à haute température.

Leur faible coefficient de dilatation thermique leur permet d'afficher une excellente stabilité à la déformation. Leur matériau de base, la céramique, évite par ailleurs qu'ils soient sujets à la corrosion

et réduit le niveau sonore au freinage.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière permet d'assurer une pression constante sur les disques pendant toute la durée du freinage. La réponse des freins s'avère plus rapide et plus précise, pour un effort moindre sur la pédale.

Ceci permet de raccourcir les distances de freinage, notamment

en cas de sollicitations extrêmes, mais également d'améliorer la sécurité lors des freinages à grande vitesse, grâce à leur excellente résistance au fading.

L'avantage déterminant des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids, divisé par deux par comparaison avec des disques en fonte grise. Sur les deux modèles GT3, la conception des moyeux avant et arrière en aluminium a en outre permis de réaliser un gain de poids

supplémentaire d'environ 4,8 kg. Autant de facteurs qui réduisent le poids des masses non suspendues et des masses en rotation et jouent en faveur des performances des voitures tout autant que de leur consommation.

Le résultat est sensible : une meilleure adhérence au sol, un confort élevé de roulage sur revêtements irréguliers – pour davantage d'agilité et de maniabilité.

Sur circuit ou en conduite sportive poussée, l'usure des disques de frein et des plaquettes est obligatoirement plus rapide, et ce indépendamment de la qualité des équipements. Après chaque utilisation intensive, le système de freinage PCCB doit être contrôlé par un spécialiste. Le changement de certaines pièces est parfois indispensable.

## Une protection bien calculée.

### La sécurité passive.

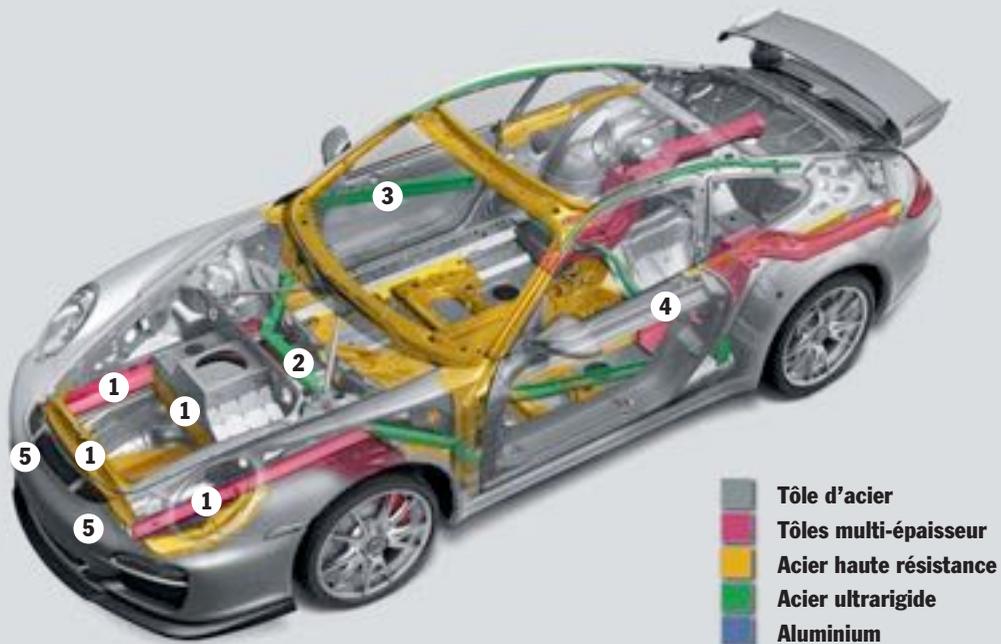
#### Carrosserie à structure renforcée.

L'ossature renforcée de la carrosserie des modèles 911 GT3 offre aux occupants une protection maximale en cas de choc.

À l'avant, la structure à longerons et traverses (1) assure une

évolution calculée de l'onde de choc qui minimise la déformation de l'habitacle. Un tablier (2) breveté Porsche, en acier ultrarigide, absorbe pour sa part l'énergie transmise par les longerons avant, pour mieux réduire la déformation du plancher. Les portes, elles aussi renforcées (3), apportent une rigidité supplémen-

taire à l'ensemble de la structure. En cas de collision frontale, les ondes de choc sont transmises par le chemin de charge supérieur (4). Cette conception a permis d'améliorer le comportement de l'habitacle à la déformation. Des absorbeurs de chocs (5) faciles à remplacer protègent la carrosserie lors de petits de chocs.



#### Airbags conducteur et passager.

Le déclenchement des deux airbags grand volume se fait selon deux niveaux de gonflage, en fonction de la gravité du choc. En cas d'accident de moindre gravité, le premier niveau de gonflage retient les passagers avec une pression plus faible, ce qui les protège, tout en exerçant une contrainte minimale.

#### Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

De série, le POSIP protège le thorax et la tête, grâce à 2 airbags latéraux de chaque côté, placés respectivement dans les bandes extérieures des sièges sport de série de la 911 GT3 ou des sièges baquet sport de série de la nouvelle 911 GT3 RS et dans les panneaux de porte. Par leur volume d'environ 8 l chacun, ils constituent une importante source de sécurisation en cas de chocs

latéraux. Le système POSIP comporte également des renforts latéraux dans les portes.

Parmi les autres caractéristiques de sécurité, on note les appuie-tête intégrés aux dossiers de siège, la colonne de direction de sécurité, les ceintures 3 points, réglables en hauteur, les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort, ainsi que les structures absorbant l'énergie des chocs, dans le tableau de bord.

## Tout sport de haut niveau mérite un équipement professionnel.

### Pack Clubsport.

Les exigences de la compétition sont bien plus élevées que celles de la vie quotidienne. Cela vaut pour le matériel, mais aussi et surtout pour les hommes. Défier

les lois de la physique, conduire en permanence dans des conditions extrêmes, où la vitesse compte, requiert des compétences de pilotage de haut niveau et implique la présence d'équipements de protection supplémentaires adaptés.

Comme le Pack Clubsport, disponible en option sans supplément de prix sur la 911 GT3 et prévu de série sur la nouvelle 911 GT3 RS.

Pack Clubsport 911 GT3



Pack Clubsport 911 GT3 RS



Ce pack comprend un arceau-cage boulonné sur la carrosserie, une ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, un extincteur avec support, ainsi que le pré-équipement permettant le montage d'un coupe-batterie.

Cette commande est disponible séparément auprès du département Motorsport Porsche.

Le Pack Clubsport est exclusivement disponible en association avec les sièges baquet sport ou les sièges baquet allégés.

Sur la 911 GT3 RS, les sièges baquet sport sont de série. Exclusivité de la nouvelle 911 GT3 RS : l'inscription « RS 3.8 » brodée en rouge, sur les appuie-tête des sièges baquet sport et des sièges baquet allégés optionnels.

Pour le Pack Clubsport, ces sièges sont habillés de tissu ignifugé, gage de sécurité supplémentaire.



## Confort

Efficace sur les circuits. Confortable au quotidien.

Les ingénieurs en sport automobile ont parfois besoin de nouveaux défis.



Tableau de bord de la 911 GT3 RS

## Conçue pour réaliser les meilleurs temps, à l'intérieur comme à l'extérieur.

### Intérieur.

L'intérieur des modèles 911 GT3 affiche clairement ses origines : la compétition. Tout à portée de main et une visibilité étendue : deux conditions essentielles pour le pilote. La nouvelle 911 GT3 RS affiche ses origines sportives dès l'ouverture des portes. Pour gagner du poids, elle reçoit des

panneaux de porte spéciaux, allégés, dotés de sangles d'ouverture de porte rouges. Autre différence avec la 911 GT3 : la signature « RS 3.8 » sur les baguettes de seuil de porte, sur le tapis de sol, ainsi que sur la baguette décorative en finition carbone de la planche de bord.

### Instrumentation.

Offrant une lisibilité immédiate, les 5 instruments ronds fournissent des informations précises. Le compte-tours avec inscription « GT3 », sur fond de couleur titane, mesure le régime moteur jusqu'à 8 500 tr/min. Dans ce même

compte-tours, un indicateur vous signale le moment idéal pour passer le rapport supérieur et optimiser l'accélération.

### 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 et la température extérieure. Vous pouvez

également interroger les données du système de contrôle de la pression des pneus de série ou commander le chronomètre des Packs optionnels Chrono ou Chrono Plus.

### Matières intérieures.

Dans l'habitacle, deux matières nobles soulignent la sportivité des modèles 911 GT3 : le cuir et l'alcantara. Lavable et facile à entretenir, l'alcantara offre en

outre l'avantage d'une excellente prise en main. Il habille donc principalement toutes les zones de préhension : la couronne du volant, mais aussi les leviers de vitesse et de frein à main. Sur la 911 GT3, l'alcantara est en outre présent sur les couvercles des vide-poches ainsi que sur les poignées des portes.

## Volant.

Doté d'une couronne habillée d'alcantara, le volant GT3 à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en profondeur et en hauteur. Le module d'airbag est garni de cuir et les branches du volant sont peintes en Gris Vulcain. Sans supplément de prix, le volant sport à 3 branches peut être livré en cuir lisse. En exclusivité, la couronne du volant de série de la nouvelle 911 GT3 RS comporte un repère « à midi ».

## Sièges sport.

Les sièges sport d'origine de la 911 GT3, avec airbag thorax intégré dans les bandes extérieures, offrent un confort ferme. Les bandes extérieures sont habillées de cuir, les bandes centrales étant réservées à l'alcantara. Assise et dossier offrent un excellent maintien latéral, avec un réglage mécanique en hauteur et en profondeur ainsi qu'une inclinaison électrique du dossier.

## 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, gage de maintien latéral ajusté en courbe, mais aussi de confort sur les longues distances.

## Sièges baquet sport.\*

En option sur la 911 GT3, et de série sur la nouvelle 911 GT3 RS, les sièges baquet sport avec réglage manuel de la profondeur s'imposent. Ces sièges disposent d'un airbag thorax logé dans les bandes latérales et d'un dossier rabattable. Ils sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition carbone. Particularité : les mécanismes de pivotement du dossier sont situés dans la partie supérieure des bandes extérieures, ce qui permet de conserver le maintien latéral propre aux sièges de compétition dans la zone lombaire, la zone

d'assise, mais également dans la zone du bassin. Sur la 911 GT3, les sièges sont habillés de série de cuir noir avec une bande centrale en alcantara. De série sur la nouvelle 911 GT3 RS et en association avec le Pack Club Sport sur la 911 GT3, les sièges baquet sport sont habillés de tissu ignifugé. Raffinement ultime, sur la nouvelle 911 GT3 RS : l'inscription « RS 3.8 » brodée en rouge, sur les appuie-tête.

## Sièges baquet allégés.\*

En option sur les deux modèles, les sièges baquet allégés en fibres de carbone sont conçus dans une double optique : offrir un maintien latéral exemplaire et réduire le poids au maximum (les deux sièges ne pèsent que 20 kg environ, soit près de 24 kg de moins que les sièges sport et près de 10 kg de moins que les sièges baquet sport). Le réglage de la profondeur se fait manuellement. Des absorbeurs de chocs sont montés dans les portes, en remplacement des airbags thorax. Pour le Pack Clubsport, les sièges baquet allégés sont garnis de tissu ignifugé. Signe distinctif de la

nouvelle 911 GT3 RS : l'inscription « RS 3.8 » brodée en rouge, sur les appuie-tête.

## HomeLink®.

La fonction optionnelle HomeLink® est logée dans la console de pavillon. Il s'agit d'un mécanisme programmable intégré qui peut commander par radio jusqu'à 3 portes de garage, systèmes d'éclairage ou systèmes d'alarme.

## Régulateur de vitesse.

Livré en option, le régulateur de vitesse automatique intervient sur une plage de 30 à 240 km/h. Il s'active dès la 1<sup>re</sup> via un commodo spécifique.

## Protection contre le vol.

D'origine, les modèles 911 GT3 adoptent un dispositif antidémarrage avec transpondeur ainsi qu'un système d'alarme avec contacteur de feuilures pour surveiller l'extérieur et un système d'alarme volumétrique pour protéger l'habitacle.

## Vehicle Tracking System.

Au départ de l'usine, vous disposez du pré-équipement pour le montage ultérieur du Vehicle Tracking System, via le programme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens.

## Réservoir 90 litres.

Pour plus d'autonomie, un réservoir d'un volume de 90 litres est disponible en option, sans supplément de prix.

## Batterie lithium-ion.\*\*

Une batterie lithium-ion est proposée en option pour les modèles 911 GT3. Principal avantage de cette batterie : un gain de poids de plus de 10 kg par rapport à la batterie classique, de série. La batterie lithium-ion est fournie avec le véhicule, à la livraison, et peut sans problème laisser la place à la batterie de série, pour la conduite sur circuit.

Siège sport



Siège sport adaptatif



Siège baquet sport rabattu



Siège baquet allégé



\* Les systèmes de retenue pour enfants ne sont pas compatibles avec les sièges baquet sport ni avec les sièges baquet allégés.

\*\* Par grand froid, la batterie offre des caractéristiques de démarrage restreintes.



Porsche Communication Management (PCM)

### Système audio CDR-30.

La 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS sont équipées de série du nouveau système audio CDR-30 avec écran 5 pouces (monochrome) et lecteur de CD compatible mp3. Un chargeur de 6 CD est disponible en option.

Le double tuner permet de mémoriser 30 stations au total. Les fonctions d'Autostore et de régulation dynamique du volume en fonction de la vitesse font également partie des dotations de série. Tout comme la haute qualité du son. Grâce à l'installation de série comprenant 4 haut-parleurs et 2 amplificateurs de 25 W chacun.

### Pack Audio Plus.

Pour les plus exigeants : associé à 9 haut-parleurs d'une puissance totale de 235 W, le Pack Audio Plus optionnel procure une sonorité exceptionnelle adaptée à l'habitacle.

Le réglage du son s'effectue via le menu du système audio CDR-30 ou à partir du Porsche Communication Management optionnel (PCM).

### PCM avec module de navigation.

En option, le Porsche Communication Management (PCM) pourra également prendre place à l'avant des modèles 911 GT3. Cette unité centrale, qui commande les fonctions du système audio, du système de navigation et du module de communication, reçoit toujours plus de fonctions tout en restant conviviale.

Outil aux talents multiples, son utilisation est fonctionnelle, innovante et surtout très simple. L'écran couleur de 6,5 pouces à commande tactile en constitue

la principale caractéristique. Particularité : l'écran bénéficie d'un revêtement résistant et facile à entretenir. L'affichage, particulièrement bien structuré, comporte 5 lignes par page, ce qui assure une utilisation rapide et fiable. Vous pouvez également le piloter à l'aide du bouton multifonction droit.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée. Le lecteur CD/DVD permet désormais d'écouter de la musique enregistrée au format mp3. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.

Le module de navigation GPS intégré au PCM possède désormais un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens, pour un calcul rapide des trois itinéraires chaque fois proposés.

La fonction cartographique peut afficher les cartes de deux manières : en deux dimensions (2D) ou en perspective (3D). Des pictogrammes de changement de direction facilitent l'orientation aux sorties d'autoroute. Le mode « Splitscreen » permet pour sa part de subdiviser l'écran en deux parties, pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les informations routières.

Système audio CDR-30



### Carnet de bord électronique pour PCM.

Le carnet de bord électronique optionnel permet d'enregistrer automatiquement le kilométrage, le parcours, la date et l'heure, ainsi que les adresses de départ et d'arrivée de chaque trajet.

### Commande vocale pour PCM.

L'option de commande vocale permet de commander par la voix les principales fonctions du PCM. En règle générale, chaque menu affiché à l'écran peut être activé oralement. Quelle que soit la voix, le système reconnaît les mots et les chiffres prononcés et exécute les commandes dictées. Tout se passe oralement et ne nécessite aucun apprentissage préalable. Vous pouvez ainsi dicter un numéro de téléphone ou appeler directement un nom enregistré dans le carnet d'adresses, sélectionner une station radio ou entrer une adresse de destination en prononçant simplement les mots adéquats.

### Module téléphone pour PCM.

Le module téléphone GSM quadri-bande optionnel offre un confort d'utilisation élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en mains-libres, il suffit d'insérer votre carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable : la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP\* (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile (afin d'économiser la batterie) et utilise l'antenne externe du véhicule. Si votre téléphone mobile est compatible, le système accède à la fois aux numéros enregistrés sur la carte SIM et dans la mémoire interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM ou de la commande vocale, sans sortir votre téléphone mobile de votre poche.

### Pré-équipement téléphone mobile pour PCM et CDR-30.

Un pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile)\* est proposé en option (avec ou sans console de fixation). Lorsque vous passez ou recevez des appels via le profil HFP, le PCM ou le système audio CDR-30 sert tout simplement de mains-libres sans que vous sortiez votre téléphone mobile de la poche. Vous pilotez alors les fonctions de base du téléphone mobile via le PCM ou le système audio CDR-30. La liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile\*\*.

### Interface audio universelle pour PCM et CDR-30.

En association avec le PCM, 3 connecteurs optionnels intégrés dans le coffre de rangement de la console centrale vous permettent de connecter un iPod®, une clé USB, un lecteur mp3 ou toute autre source audio via l'interface AUX. Le lecteur externe se commande aisément et en toute sécurité à partir du PCM. À l'aide du port USB, vous pouvez également télécharger les données de la fonction d'affichage des performances du Pack Chrono Plus et du carnet de bord électronique. En association avec le système audio CDR-30 de série, la connexion AUX permet d'utiliser les sources audio de votre choix, comme un lecteur mp3. Dans ce cas, la commande de la lecture s'opère directement au niveau du lecteur.

### Pack Chrono pour CDR-30.

Proposé en option pour les modèles 911 GT3, le Pack Chrono est très utile sur circuit. Disponible pour le système audio CDR-30, il intègre un chronomètre analogique et numérique orientable, placé au centre du tableau de bord, qui se commande via le commodo de l'ordinateur de bord. La mesure des heures, des minutes et des secondes est analogique. Les secondes, ainsi que les dixièmes et les centièmes de seconde, sont affichés à l'écran, parallèlement à l'affichage numérique sur le tableau de bord.

### Pack Chrono Plus pour PCM.

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 les temps 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, elle aussi commandée par le PCM, enregistre différents réglages personnalisés pour les feux, les essuie-glaces, la climatisation et le verrouillage des portes.

\*/\*\* Voir remarques pages 105/106.

Chronomètre du Pack Chrono





## Compétition

On revient toujours aux sources.  
À moins de ne s'en être jamais éloigné.



### Origine : la compétition.

### Source de notre intensité intérieure.

#### Compétitions pour prototypes.

Les prototypes sont des pur-sang spécialement créés pour la compétition. C'est le cas du RS Spyder dont les caractéristiques répondent au règlement LMP2 (Le Mans Prototype 2). En 2009, son moteur V8 de compétition, d'une cylindrée de 3,4 litres, développait 440 ch (le règlement impose le montage d'une bride). Caractéristiques

recherchées : le centre de gravité le plus bas possible et une motricité élevée associés à un poids minimal réglementaire de 800 kg pour les American Le Mans Series (ALMS) et de 825 kg pour les Le Mans Series (LMS).

Bilan du premier semestre 2009 : sur 42 courses, le RS Spyder a raflé 32 victoires dans sa catégorie et 11 victoires toutes catégories. Ces victoires ont

assuré à Porsche les titres de champion des pilotes, champion des écuries et champion des constructeurs dans la catégorie LMP2, non seulement aux ALMS mais aussi aux LMS, leur pendant européen. Ce n'est pas tout : au palmarès de la marque s'ajoutent également la victoire au classement général des 12 Heures de Sebring et deux victoires aux 24 Heures du Mans dans la catégorie LMP2.

#### Compétitions GT.

Les voitures Grand Tourisme sont elles aussi de vrais pur-sang. Impérativement basées sur des voitures de sport homologuées pour la route, elles peuvent être légèrement modifiées, sur certains points seulement.

Dans cette catégorie, Porsche est représenté en 2009 par la 911 GT3 RSR, dont le moteur Boxer de 4,0 litres de cylindrée affiche une puissance de 450 ch et un couple maximal de 430 Nm.

Porsche livre des voitures prêtes pour la course et épaulé les écuries privées dans leurs dernières mises au point, dans l'entretien technique et par l'engagement de pilotes d'usine.

La saison 2009 de la 911 GT3 RSR ressemblait à s'y méprendre à la saison 2008, un succès chassant l'autre, comme la victoire au classement général des 24 Heures du Nürburgring et une victoire dans sa catégorie aux ALMS, aux LMS et au champion-

nat FIA-GT. Bref : que ce soit aux 24 Heures du Mans, aux ALMS/LMS, au championnat FIA-GT ou à d'autres championnats nationaux, des équipes privées Porsche assurent la présence régulière de la 911 GT3 RSR sur les circuits.

Pour de plus amples informations, consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).





Porsche Mobil 1 Supercup

### Cups Porsche.

Il existe actuellement 7 Cups Porsche, qui donnent lieu à des compétitions dans 15 pays (du Japon à la France), ainsi qu'un championnat international plus rapide encore : la Porsche Mobil 1 Supercup.

Les Cups Porsche privilégient l'égalité des chances. Les voitures sont techniquement identiques et

le résultat n'en est que plus beau : à chaque course se déroule une véritable lutte à un excellent niveau.

Des 911 GT3 Cup descendues en droite ligne de la 911 GT3 et développant 420 ch pour une vitesse de pointe de 285 km/h participent à des courses de vitesse organisées dans le cadre de compétitions de renommée internationale.

Porsche livre aux diverses équipes privées des véhicules « prêts pour la Cup ». C'est également la société Porsche qui organise les compétitions, accueille les pilotes, les équipes et leurs partenaires et se charge de leur assistance.

### Porsche Mobil 1 Supercup.

Championnat monomarque le plus rapide au monde, la Porsche Mobil 1 Supercup s'inscrit exclusivement dans le programme du championnat F1 de la FIA. Outre les Grands Prix organisés en Europe, des compétitions ont également lieu au Bahreïn et en Turquie, soit 11 courses en tout, qui se déroulent devant un parterre de plus de 120 000 spectateurs.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-84096.

### Porsche Carrera Cup Allemagne.

Dès sa première édition en 1990, la Porsche Carrera Cup Allemagne est devenue l'un des championnats monomarque les plus rapides au monde.

Elle fait partie intégrante du « Deutsche Tourenwagen Masters » (DTM). Une série qui se distingue par des performances sportives phénoménales, mais aussi par un programme d'événements

passionnants. Les concurrents s'affrontent chaque saison au cours de 9 courses, en Allemagne et dans les pays limitrophes.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-84041 ou consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).

Porsche Carrera Cup Allemagne



### **Porsche Sport Driving School.**

Des instructeurs Porsche professionnels amènent progressivement les conducteurs désireux d'approcher le monde de la compétition au niveau de la licence de sports mécaniques. Onroad ou offroad, vous suivez les stages à bord de votre propre véhicule ou avec un véhicule d'entraînement Porsche mis à votre disposition. La Porsche Sport Driving School vous propose des niveaux de

stage offrant un contenu standardisé, organisés sur des circuits nationaux et internationaux, comme le circuit Porsche de Leipzig. Elle permet d'accéder à la Porsche Sports Cup.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-78683 ou consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).

### **Porsche Sports Cup.**

5 circuits, 6 rendez-vous, 1 événement : la Porsche Sports Cup est réservée à des voitures Porsche homologuées pour la route ou modifiées pour la compétition. Les courses se déroulent sur des circuits mythiques comme le Nürburgring ou le circuit de Spa-Francorchamps.

Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

À partir de 2009, les rendez-vous de la Porsche Sports Cup promettent un spectacle plus palpitant encore – avec au sommet les Challenges GT3 Cup, une série de courses unique en Europe, qui fait le lien avec la Porsche Carrera Cup.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-12384 ou consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).

### **Porsche Clubsport.**

Partout dans le monde, les clubs privés Porsche organisent des compétitions ponctuelles et des championnats permettant aux pilotes privés de concourir dans différentes catégories. Le tout premier Club Porsche, fondé par un groupe d'amis, a vu le jour en 1952. Aujourd'hui, 613 clubs répartis dans plus de 60 pays

comptent près de 120 000 membres, avec une tendance en hausse. Le réseau des Clubs Porsche est ainsi l'un des plus importants au monde et des plus riches sur le plan de la tradition.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0) 711 911-78307 ou consultez le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr).



### Service Porsche pour le sport automobile.

À nos clients passionnés de sport automobile, nous souhaitons offrir bien plus que l'une des meilleures voitures du monde. Vous vous sentirez « chez vous » dans votre Porsche, mais aussi chez Porsche d'une manière générale. Pour un pur-sang comme la 911 GT3 Cup, Porsche vous offre un Service Client de qualité qui dépasse de loin les prestations habituelles. À Weissach comme sur les circuits.

### Service Porsche à Weissach.

Le Réseau Officiel Porsche assurera la livraison de votre nouveau modèle 911 GT3. Les Porsche de compétition – comme la 911 GT3 Cup – sont vendues directement par le département Voitures spéciales et Voitures de course du centre de recherche de Weissach. Vous briguez des victoires dans

vos pays ? Ou à l'international ? Peu importe ! Porsche met à votre service des interlocuteurs compétents. Vous demandez certains réglages en fonction de besoins personnels ? Ou vous souhaitez faire modifier votre voiture de course ? Une seule réponse à cela : Porsche Motorsport est à vos côtés pour vous apporter une aide technique.

Ce n'est pas tout : Porsche fournit également les pièces, les kits et les accessoires de compétition... et tout conseil utile concernant les règlements. Ceci vaut également pour les voitures de course classiques.

Pour de plus amples informations, consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).

### Assistance sur circuit.

Nous vous conseillons sur le réglage de votre 911 GT3 Cup et vous assistons dans la préparation de votre véhicule suivant les caractéristiques du circuit. Nos ingénieurs vous guident pour le réglage de votre voiture de course sur tous les circuits. Nous vous aidons à modifier les rapports de transmission, l'aérodynamique, mais aussi le châssis. Et si un problème technique survient lors de la

compétition, vous pouvez compter sur nous. Sur certaines courses d'endurance, les mécaniciens Porsche se tiennent même à votre disposition. Si, lors d'une manifestation sportive, vous avez besoin d'une pièce dont l'usure ne correspond pas à la normale, Porsche la tient à votre disposition.

Pour de plus amples informations, consultez la page [www.porsche.fr/motorsport](http://www.porsche.fr/motorsport).



## Environnement

Chaque centième compte.  
Mais pas à n'importe quel prix.





## Étonnamment sportif.

## Son rapport à l'environnement.

En ces temps de débat sur les changements climatiques, et plus particulièrement sur le rôle des émissions de CO<sub>2</sub>, chaque constructeur se demande comment contribuer à la protection de l'environnement. Notre réponse s'inscrit dans une longue tradition : la recherche du rendement maximal.

Au cours de 15 dernières années, Porsche a réduit de près de 1,7 %

par an, en moyenne, les émissions de CO<sub>2</sub> de ses voitures. À puissance motrice équivalente, notre gamme entière nous classe parmi les constructeurs affichant les taux d'émission de CO<sub>2</sub> les plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation de l'aérodynamique et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures.

Le travail de notre département de gestion de l'environnement implanté à Weissach démontre notre forte implication dans la limitation de l'impact sur la nature. Ce service veille à assurer un équilibre parfait entre le développement de nos voitures et la protection de l'environnement. Notre objectif : réaliser des performances maximales, tout en préservant l'aspect écologique.

Pour de plus amples informations sur ce thème, consultez notre brochure « Porsche et l'environnement » ou le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Traitement des gaz d'échappement.

La 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS se conforment parfaitement aux normes en vigueur (Euro 5 en Europe et LEV II aux États-Unis). Le bilan est exemplaire. Porsche montre que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux d'émission modérés. Ainsi, les modèles 911 GT3 figurent non seulement parmi les voitures de sport les plus puissantes, mais également parmi les plus « propres ».

Ceci grâce à 2 catalyseurs et à la régulation lambda stéréo, qui surveille individuellement chaque rangée de cylindres. 2 sondes lambda régulent la composition des gaz d'échappement individuellement pour chaque ligne d'échappement. Une autre sonde

lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement des gaz d'échappement dans chaque catalyseur\*.

### Carburant.

Les voitures de sport Porsche les plus récentes sont déjà conçues pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Le bilan en CO<sub>2</sub> s'en trouve amélioré. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO<sub>2</sub> présent dans l'atmosphère.

### Circuit de carburant.

Sur les modèles 911 GT3, les émanations d'hydrocarbures ont été réduites à un minimum. Un filtre à charbon actif et le revêtement spécifique du réservoir contribuent activement à la protection de l'environnement. Tous les conduits du circuit de carburant sont en aluminium, et les conduites d'évaporation en matière plastique technique multicouche.

### Niveau sonore.

Les modèles 911 GT3 satisfont à toutes les réglementations en vigueur à l'échelle mondiale. Les bruits sont traités à la source, ce qui nous a permis de conserver l'essentiel : cette sonorité typiquement Porsche.

### Entretien.

L'espacement des intervalles de maintenance présente de nombreux avantages : pour vous, un gain de coût et de temps ; pour l'environnement, une gestion plus équilibrée des ressources et des pièces d'usure. Pour plus de précision sur les intervalles de maintenance des modèles 911 GT3, reportez-vous aux tarifs spécifiques.

\* Excepté dans les pays autorisant l'essence au plomb.

## Personnalisation

Nous nous retrouvons dans leur caractère.  
À vous de marquer votre empreinte.

**Les teintes.**  
**Parce que les ambiances colorées ne sont pas réservées aux tribunes.**

Pour votre 911 GT3, vous pouvez choisir entre 4 teintes unies et, en option, entre 6 teintes métallisées et 7 teintes spéciales. Outre l'intérieur tout cuir Noir optionnel, nous vous proposons sur demande l'intérieur tout cuir Gris foncé naturel.

Au départ de l'usine, la nouvelle 911 GT3 RS est disponible de série en Blanc Carrara ou en Bleu Aquatique métallisé ou, en option, en couleur Anthracite. Ces teintes sont combinées avec deux couleurs contrastantes : le Rouge Indien ou l'Or Blanc métallisé. Les nouvelles inscriptions prévues sur les ailes avant gauche et arrière droite attirent inévitablement le regard. L'habitacle de la nouvelle 911 GT3 RS mise en revanche sur le Noir.

Pour avoir un premier aperçu de votre Porsche dans la couleur de vos rêves, avec les équipements et les accessoires de votre choix, créez-la avec le Porsche Car Configurator sur [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



911 GT3 RS : teinte extérieure Anthracite avec couleur contrastante Or Blanc métallisé



911 GT3 RS : teinte extérieure Bleu Aquatique métallisé avec couleur contrastante Rouge Indien



911 GT3 RS : teinte extérieure Blanc Carrara avec couleur contrastante Rouge Indien

**Teintes de la 911 GT3.**

**Teintes unies. Extérieur.**



Noir



Rouge Indien



Blanc Carrara



Jaune Vitesse

**Teintes métallisées. Extérieur.**



Noir Basalte métallisé



Gris Arctique métallisé



Bleu Aquatique métallisé



Macadamia métallisé



Gris Météor métallisé



Marine métallisé\*

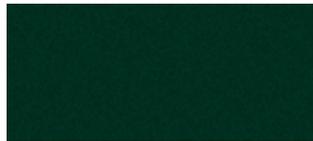
**Teintes spéciales. Extérieur.**



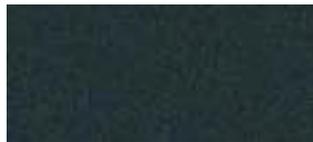
Crème



Argent GT métallisé



Vert Porsche Racing métallisé



Gris Atlas métallisé



Or Boréal métallisé



Rouge Rubis métallisé



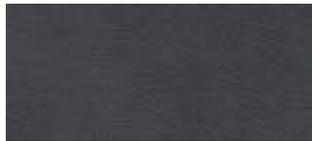
Vert Malachite métallisé

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



Noir

**Cuir naturel/Alcantara.  
Intérieur.**



Gris foncé naturel

**Teintes de la 911 GT3 RS.**

**Teintes de série/Teintes contrastantes\*. Extérieur.**

Blanc Carrara

Blanc Carrara



Bleu Aquatique métallisé



Bleu Aquatique métallisé

Rouge Indien



Or Blanc métallisé



Rouge Indien



Or Blanc métallisé

**Teintes spéciales/Teintes contrastantes\*. Extérieur.**

Anthracite

Anthracite

Rouge Indien



Or Blanc métallisé

**Teinte de l'arceau.**

Rouge Indien

Noir

Rouge Indien

Noir



Noir

\*Teinte contrastante pour les éléments suivants : jantes, grilles d'entrée d'air du bouclier avant, retours de l'aileron arrière, rétroviseurs extérieurs, bande décorative des côtés et des ailes avant gauche et arrière droite ainsi que monogramme « GT3 RS » sur le coffre arrière.

\*Disponibilité prévue au plus tôt à partir d'octobre 2009.



Feux arrière en verre translucide



Phares de conception allégée

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Jantes couleur aluminium



## Description

## Extérieur.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Peinture métallisée	○	●*	Code	97
• Teintes spéciales	○	○	Code	98, 99
• Réservoir 90 litres	G	G	082	
• Phares directionnels	○	○	603	
• Phares de conception allégée (projecteurs H7)	G	G	600	100
• Batterie lithium-ion**	○	○	191	75
• Feux arrière en verre translucide***	○	○	XXG	100
• Pare-brise teinté dégradé	○	○	567	
• Rétroviseurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré	○	–	P12	
• Suppression du monogramme arrière	G	–	498	

## Châssis.

• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	○	○	450	64, 100
• Système de levage de l'essieu avant	○	○	474	51
• Suspension dynamique du moteur	○	●	140	48
• Jantes couleur aluminium	G	G	346	100

\*Bleu Aquatique métallisé

\*\*Disponibilité prévue au plus tôt à partir de janvier 2010.

\*\*\*Disponibilité prévue au plus tôt à partir d'octobre 2009.

○ Option disponible    ● Équipement de série    G Option gratuite    – Option non disponible

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici.

Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
<b>Intérieur.</b>				
• Pack Clubsport Arceau de sécurité arrière boulonné, pré-équipement pour coupe-batterie. Éléments joints : ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support. Uniquement en association avec les sièges baquets sport ou allégés	G	•	003	68, 103
• Ceinture de sécurité à 6 points côté passager, uniquement en association avec le Pack Clubsport	o	o	579	
• Suppression du Pack Clubsport	–	G	703	
• Suppression de la climatisation	–	G	574	
• Arceau en Noir	–	G	595	
• Porte-gobelets	•	G	585	
• HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	o	o	608	75
• Régulateur de vitesse	o	o	454	75
• Sièges sport adaptatifs	o	–	P01	74
• Sièges baquet sport	o	•	P03	74, 103
• Sièges baquet allégés	o	o	P02	74, 75
• Sièges chauffants : uniquement en association avec les sièges sport ou les sièges sport adaptatifs	o	–	342	
• Extincteur	o	•*	509	69, 103
• Jeu de deux tapis de sol avec signature Porsche	o	o	810	

#### Intérieur Cuir.

• Intérieur tout cuir, Noir	o	o	Code	103
• Intérieur tout cuir, Gris foncé naturel	o	–	998	
• Volant sport à 3 branches en cuir lisse	G	G	841	

\* Variante : extincteur DIN EN3 (contenant 4 kg de produit anti-incendie) fourni.

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite – Option non disponible

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Pack Clubsport



Intérieur tout cuir Noir



Suppression du système audio

## Description

### Audio et communication : CDR-30.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
• Système audio CDR-30	•	•		76
• Suppression du système audio CDR-30	–	G	609	104
• Pack Audio Plus	o	o	490	76
• Chargeur 6 CD	o	o	692	
• Interface audio universelle (AUX)	o	o	870	79, 104
• Pré-équipement téléphone mobile*/**	o	o	619	78
• Pré-équipement téléphone mobile avec console de fixation*/**	o	o	618	78
• Pack Chrono	o	o	639	79
• Antenne fouet	G	G	461	

Combiné sans fil pour module téléphone



Interface audio universelle



\* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

\*\* Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précision sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion via le module de téléphone du PCM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite – Option non disponible

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description	911 GT3	911 GT3 RS	Code	Page
<b>Audio et communication : PCM.</b>				
• PCM avec module de navigation uniquement en association avec le Pack Audio Plus	○	○	P23	76, 77
• Pack Audio Plus	○	○	490	76
• Chargeur 6 CD/DVD	○	○	693	
• Interface audio universelle (AUX, USB, iPod®)	○	○	870	79, 104
• Module téléphone*	○	○	666	78
• Combiné sans fil pour module téléphone	○	–	669	104
• Pré-équipement téléphone mobile**	○	○	619	78
• Pré-équipement téléphone mobile avec console de fixation**	○	○	618	78
• Carnet de bord électronique	○	○	641	78
• Commande vocale	○	○	671	78
• Pack Chrono Plus	○	○	640	79
• Antenne fouet	G	G	461	

\* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

\*\* Pré-équipement pour téléphone mobile : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. Les ondes électromagnétiques peuvent être limitées par l'utilisation d'un support reliant le téléphone mobile à l'antenne extérieure du véhicule. La connexion au support dépend de la compatibilité des téléphones mobiles. Pour plus de précision sur le support à utiliser en fonction de votre modèle de téléphone, renseignez-vous auprès d'un revendeur spécialisé. La connexion via le module de téléphone du PCM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

○ Option disponible • Équipement de série G Option gratuite – Option non disponible

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



## Porsche Exclusive

### Selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.

Le département Porsche Exclusive vous offre la possibilité de personnaliser votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine.

Modifications esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières nobles, toujours dans la qualité Porsche. Notre principe : le travail fait main et sur mesure. Vous trouverez l'éventail des possibilités offertes dans le catalogue spécifique Exclusive 911 ou sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr).

Pour en savoir plus, prenez contact avec le Réseau officiel Porsche ou directement avec le Centre Clients de Zuffenhausen en appelant le +49 (0)711 911-25977. Attention, certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.



### Le Réseau Officiel 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.

### Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat.

### Porsche Finance, votre financement sur mesure

Porsche Finance offre au travers de ses services une gamme complète de solutions de financement et d'assurances à la mesure de nos produits, futuristes et novateurs.

### Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper votre Porsche selon vos envies, au départ de l'usine. Modification esthétique ou technique, ou les deux à la fois. Tout est fait main.

### Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche, qui bénéficient de nos garanties habituelles.

### Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... Du sur-mesure pour votre Porsche.

## Service



### Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Réseau Occasion

#### Porsche Approved

Notre programme mondial de voitures d'occasion vous propose de nombreuses voitures de qualité certifiée avec des offres de garantie.

### Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic).

### « 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 Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 613 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

### Porsche Driving Experience

#### 1. Porsche Travel Club.

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. E-mail: [travel.club@porsche.de](mailto:travel.club@porsche.de)

#### 2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme celui de Magny-Cours. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. E-mail: [sportdrivingschool@porsche.de](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans le Réseau Officiel Porsche.

## Conclusion

La 911 GT3 et la nouvelle 911 GT3 RS ont été conçues par des ingénieurs spécialisés dans le sport automobile. Ils ont fait appel aux technologies du sport automobile avec pour ambition d'atteindre la perfection et de vous faire toucher du doigt la perfection à laquelle ils aspirent, tout autant que vous.



## Caractéristiques techniques

Moteur	911 GT3	911 GT3 RS
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 797 cm <sup>3</sup>	3 797 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN)	435 ch (320 kW)	450 ch (331 kW)
au régime de	7 600 tr/min	7 900 tr/min
Couple maximal	430 Nm	430 Nm
au régime de	6 250 tr/min	6 750 tr/min
Taux de compression	12,0:1	12,2:1
<b>Transmission</b>		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte de vitesse mécanique	6 rapports	6 rapports
<b>Châssis</b>		
Essieu avant	Jambes de force McPherson	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA	Essieu multibras LSA
Direction	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable	Direction hydraulique assistée à démultiplication variable
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m
Système de freinage	Étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant Étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques de freins ventilés et ajourés	Étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant Étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques de freins ventilés et ajourés
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Système antiblocage	ABS 8.0 (intégré au PSM)	ABS 8.0 (intégré au PSM)
Jantes	AV : 8,5 J x 19 ET 53 AR : 12 J x 19 ET 63	AV : 9 J x 19 ET 47 AR : 12 J x 19 ET 48
Pneumatiques	AV : 235/35 ZR 19 (Monte sport) AR : 305/30 ZR 19 (Monte sport)	AV : 245/35 ZR 19 (Monte sport) AR : 325/30 ZR 19 (Monte sport)

Poids à vide*	911 GT3	911 GT3 RS
Selon DIN	1 395 kg	1 370 kg
Selon norme CE**	1 470 kg	1 445 kg
Poids total autorisé	1 680 kg	1 680 kg
<b>Performances*</b>		
Vitesse de pointe	312 km/h	310 km/h
Accélération 0–100 km/h	4,1 s	4,0 s
Accélération 0–160 km/h	8,2 s	8,1 s
Accélération 0–200 km/h	12,3 s	12,2 s
Reprise (80–120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	5,8 s	5,3 s
<b>Consommation/Émissions***</b>		
Cycle urbain (l/100 km)	19,2	19,4
Cycle extra-urbain (l/100 km)	9,0	9,6
Cycle mixte (l/100 km)	12,6	13,2
Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	298	314
<b>Dimensions/C<sub>x</sub></b>		
Longueur	4 460 mm	4 460 mm
Largeur (hors tout)	1 808 mm (1 952 mm)	1 852 mm (1 952 mm)
Hauteur	1 280 mm	1 280 mm
Empattement	2 355 mm	2 355 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l	105 l
Volume du réservoir	67 l	67 l
Coefficient de pénétration	C <sub>x</sub> =0,32	C <sub>x</sub> =0,33
<p>* 911 GT3 RS : valeurs provisoires, les valeurs officielles n'étant pas connues à la date d'impression. Pour connaître les valeurs officielles, contactez le Réseau Officiel Porsche.</p> <p>** 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).</p> <p>*** Les valeurs conformes à la norme Euro 5 ont été déterminées suivant les méthodes de mesure 715/2007/CE et 692/2008/CE selon le NCCE (Nouveau cycle de conduite européen) et sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule en particulier et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer différents modèles. Pour de plus amples informations sur un véhicule précis, contactez le Réseau Officiel Porsche. 911 GT3 RS : valeurs provisoires, les valeurs officielles n'étant pas connues à la date d'impression. Pour connaître les valeurs officielles, contactez le Réseau Officiel Porsche.</p>		

# Index

Description	Page										
<b>A</b>											
Aérodynamique	12, 24										
Airbag	67										
Arceau de sécurité	102										
<b>B</b>											
Batterie lithium-ion	75										
Boîte de vitesse mécanique	40										
<b>C</b>											
Caractéristiques techniques	112										
Carnet de bord électronique	78										
Carrosserie renforcée	66										
Catalyseur	39, 93										
Châssis	46, 50										
Circuit de carburant	93										
Collecteurs à résonance	17										
Commande vocale	78										
Compétition prototypes	82										
Compétitions GT	83										
Confort	70										
Contrôle de motricité	54										
Contrôle de stabilité	54										
Cuir	98, 102										
Cups Porsche	86										
<b>D</b>											
Design	12, 24										
Différentiel arrière											
à glissement limité	45										
Direction	52										
<b>E</b>											
Éclairage	60										
Entretien	93										
Environnement	90										
Essieu arrière	50										
Essieu avant	50										
<b>F</b>											
Freins	62										
<b>H</b>											
HomeLink® (ouverture de porte de garage)	75										
<b>I</b>											
Instrumentation	72										
Interface audio universelle	79										
Intérieur	72										
<b>J</b>											
Jantes	52										
<b>L</b>											
Lubrification à carter sec	36										
Lubrification	33, 36										
<b>M</b>											
Matières intérieures	73										
Moteur Boxer 6 cylindres	32										
Moteur	30										
<b>N</b>											
Niveau sonore	93										
<b>O</b>											
Ordinateur de bord	73										
<b>P</b>											
Pack Audio Plus	76										
Pack Chrono	79										
Pack Chrono Plus	79										
Pack Clubsport	68										
Personnalisation	94										
Phares directionnels	51										
Phares de conception allégée	60, 100										
Phares Bi-Xénon	60										
Pneus sport	53										
Porsche Active Suspension Management (PASM)	56										
Porsche Activités Compétition	80										
Porsche Carrera Cup	85										
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	64										
Porsche Clubsport	87										
Porsche Communication Management (PCM)	77										
Porsche Mobil 1 Supercup	85										
Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	67										
Porsche Sport Driving School	82										
Porsche Sports Cup	86										
Porsche Stability Management (PSM)	54										
Porte-gobelets	102										
Protection contre le vol	75										
<b>R</b>											
Régulateur de vitesse	75										
Régulation lambda stéréo	39										
<b>S</b>											
Sécurité	58										
Service Porsche pour le sport automobile	88										
Service	108										
<b>T</b>											
Sièges											
Sièges baquet allégés	75										
Sièges baquet sport	74										
Sièges sport	74										
Suspension dynamique du moteur	48										
Système audio CDR-30	76										
Système d'admission	38										
Système d'échappement sport	39										
Système d'échappement	39										
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	53										
Système de freinage	62										
Système de levage de l'essieu avant	51										
<b>V</b>											
Teintes 9	7										
Téléphone	78										
Traitement des gaz d'échappement	93										
Transmission	40										
<b>V</b>											
VarioCam	36										
Vehicle Tracking System	75										
Verrouillage centralisé	10, 22, 52										
Volant monomasse	21, 40										
Volant	74										

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter le Réseau Officiel Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les frais de fonctionnement sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2009  
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent catalogue sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PCM et PSM sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La société Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Germany  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Édition : 09/09  
Imprimé en Allemagne  
WSLG1001000130 FR/WW

