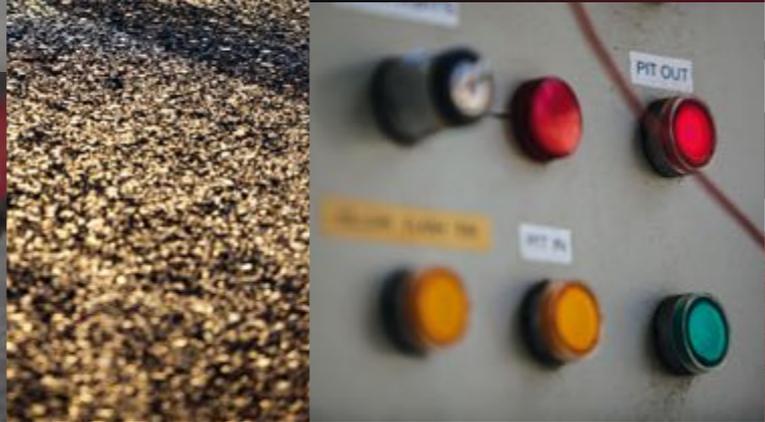




PORSCHE



La nouvelle 911 GT3
Au-delà des limites





Pole Position	6
La nouvelle 911 GT3	8
Aérodynamisme et design	12
Motricité	16
Moteur	18
Transmission	24
Trajectoire idéale	28
Châssis	30
Réserves	38
Sécurité active	40
Sécurité passive	42
Cockpit	46
Intérieur	50
Arrêt au stand	58
Compétition	60
Environnement	70
Caractère affirmé	74
Personnalisation	76
Panorama	84
Au-delà des limites	86
Conclusion	88
Caractéristiques techniques	90
Index	92



PORSCHE
GT3

S-GT 9911

POLE POSITION

06:59:11

000

00:00:00

Un sommet de l'automobile sportive.

La nouvelle 911 GT3.

Quoi de plus exaltant aujourd'hui, pour un sportif passionné, que de s'aventurer aux confins de l'extrême... Le seul « territoire » qui reste encore vraiment à explorer. Or justement, notre goût pour les hautes performances n'a pas de limites, et nos expéditions démarrent précisément là où s'arrêtent celles des autres. La nouvelle 911 GT3 vous invite à franchir de nouvelles frontières, à la recherche du centième de seconde qui fera toute la différence.

Premier équipement indispensable : un moteur plus puissant, capable, sans sourcilier, de s'aventurer en zone rouge. Le nouveau flat six de la nouvelle 911 GT3 monte jusqu'à 9 000 tr/min. Résolument fait pour les hauts régimes, il développe une puissance de 475 ch (350 kW), à partir d'une cylindrée de 3,8 litres.

Des chiffres que le chrono confirme, avec 3,5 s pour le 0 à 100 km/h, départ arrêté, et une vitesse de pointe de 315 km/h. De quoi faire de la nouvelle 911 GT3 une sprinteuse encore plus redoutable que sa devancière. De 6 dixièmes de seconde,

pour être précis. La moitié d'une éternité, à l'échelle du sport automobile.

Mais si atteindre des sommets est une chose, s'y maintenir exige bien d'autres talents. Il faut pouvoir mobiliser un solide potentiel, courbe après courbe.

S'appuyer sur les compétences clés de la marque. Et faire confiance à l'imagination de nos ingénieurs. Jugez plutôt : spécialement réglé pour le circuit, le châssis avec roues arrière directrices de série apporte une agilité sans pareille, sur route également.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique, veuillez vous reporter à la page 91.





La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK), dont les 7 rapports courts répondent à un étagement spécifique, est prévue de série : une première, sur la gamme 911 GT3. La course des palettes au volant diminue elle aussi, ouvrant la voie à des changements de vitesses encore plus rapides, pour des accélérations encore plus franches.

Et une fois de plus, l'arrière de la nouvelle 911 GT3 s'élargit de 44 mm par rapport au modèle précédent, tandis que la voie arrière gagne 31 mm. La voiture progresse ainsi en dynamique transversale. L'empattement allongé de 100 mm améliore quant à lui la stabilité. Tout comme le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus) de série,

également conçu pour corriger la stabilité, mais en courbe. À l'origine d'une agilité extraordinaire, les roues arrière directrices permettent pour leur part des dépassements encore plus spectaculaires, sur circuit.

Fort heureusement, la nouvelle 911 GT3 maîtrise sa consommation. Une prouesse technique rendue possible par des technologies telles que la boîte PDK et l'injection directe, ainsi que par l'allègement de la voiture.

Véritable instrument de précision, la nouvelle 911 GT3 présente aujourd'hui les atouts dont vous avez besoin pour repousser vos propres limites. Le cahier

des charges de nos ingénieurs était sans ambiguïté : créer une voiture de sport apte à briller sur les circuits, mais aussi à vous faire vivre, sur la route, des sensations sportives inédites.

La nouvelle 911 GT3 s'inscrit totalement dans la tradition de Porsche, cet instinct d'innovation qu'incarne la 911 depuis 50 ans. Pour repousser chaque jour les limites du techniquement faisable.

911 50
50 ans Porsche 911 – Une légende d'avance

Aérodynamisme et design.

La conduite en conditions extrêmes répond à des règles strictes. Une silhouette sportive, par exemple, ne peut en aucun cas naître d'une seule volonté esthétique. Le moindre élément de style doit se justifier techniquement.

Le dessin du nouveau bouclier avant optimise ainsi la canalisation de l'air de refroidissement via le radiateur central, comme le montre la sortie d'air caractéristique, à la base du capot avant, associée à une lèvre de spoiler plus large, pour encore plus d'appui aérodynamique.

Héritées en droite ligne de la compétition automobile, les entrées d'air sont désormais toutes protégées par des grilles de couleur Titane.

Les phares Bi-Xénon sont présents au départ de l'usine. Leur design rappelle les lignes de modèles de compétition emblématiques de la marque. Insérés dans des barrettes horizontales, les cli-gnotants, de même que les feux de jour et de position à diodes créent un contraste des plus modernes. Vous pourrez opter pour des phares également à DEL.

L'ancrage des rétroviseurs extérieurs SportDesign reprend le « V » des branches des jantes ainsi que de l'entrée d'air du bouclier avant.

Plus large, plus plat, plus franc : ces trois comparatifs éloquentes suffisent à décrire l'arrière de la voiture. Les diodes électroluminescentes des blocs optiques soulignent la largeur de la poupe. La sortie double du système d'échappement sport est peinte en noir.

L'aileron arrière fixe signe la silhouette incomparable de la 911 GT3. Pour ne pas alourdir la voiture, l'aileron, les supports d'aileron et le capot arrière sont en matériau polymère. Le collecteur à résonance est désormais réalisé d'un seul tenant.

Les ingénieurs ont soigné le guidage des flux d'air, tant pour l'appui aérodynamique que pour une meilleure respiration du moteur. Les caractéristiques aérodynamiques de la voiture sont en outre renforcées par le nouveau carénage du soubassement et par la fonction diffuseur arrière. Résultat : une stabilité renforcée et un coefficient de pénétration dans l'air de 0,33.

La nouvelle 911 GT3 peut donc se prévaloir d'une assise exceptionnelle, gage d'encore plus de sécurité en conduite extrême.







PORSCHE
GT3

S-GT9911

ELECTRIFICATION

**Un centième de seconde peut faire toute la différence.
À la clé : des sensations à vivre de toute urgence...**

Moteur.

En porte-à-faux arrière et très près de la route : le nouveau flat six en aluminium, refroidi par eau, à 4 soupapes par cylindre, VarioCam et lubrification à carter sec.

Fait pour les hauts régimes, il affirme son goût des performances. En atteste par exemple son régime maximal de 9 000 tr/min. Le couple maximal de 440 Nm s'obtient à 6 250 tr/min et la puissance maximale à 8 250 tr/min.

Particulièrement légères, les bielles en titane sont parfaites pour monter dans les tours.

La cylindrée de 3,8 litres permet une puissance maximale de 475 ch (350 kW). Soit une puissance au litre de 125 ch (92 kW). Mais c'est en accélération que la 911 GT3 met en avant son envie de records. Il ne lui faut que 3,5 s pour passer de 0 à 100 km/h, soit 6 dixièmes de seconde de gagnés sur le modèle précédent. Même chose pour le cap des 200 km/h, franchi en précisément 11,4 s, soit un gain de 0,9 s.

Des chiffres époustouffants, dus au rapport poids/puissance de seulement 3,0 kg/ch (4,1 kg/kW). À des réglages de haute précision. Et à une boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) offrant 7 rapports extrêmement courts qui se traduisent par une reprise exceptionnelle et par un potentiel d'accélération phénoménal. Seule limite acceptée : celle de la vitesse de pointe, à 315 km/h.

L'arrivée de l'injection directe DFI sur la gamme 911 GT3 contribue au bon rendement du moteur et à sa puissance.

La précision, une nouvelle fois de mise, doublée d'une pression pouvant atteindre les 200 bars, permet d'optimiser le conditionnement du mélange puis sa combustion, pour mieux réduire la consommation et les émissions de CO₂.

Pour plus de détails sur la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique, veuillez vous reporter à la page 91.



VarioCam.

Le VarioCam de nouvelle génération navigue entre les régimes et les différents états de charge du moteur pour s'adapter aux exigences de puissance de la voiture. Il pilote le calage des arbres à cames d'admission mais aussi d'échappement. Pour encore plus de puissance et de couple.

Les réglages s'opèrent en toute transparence pour le conducteur, grâce au nouveau calculateur moteur. Résultat : un cycle moteur optimisé, une consommation et un taux d'émissions en baisse, malgré une puissance et un couple élevés sur toutes les plages de régimes.

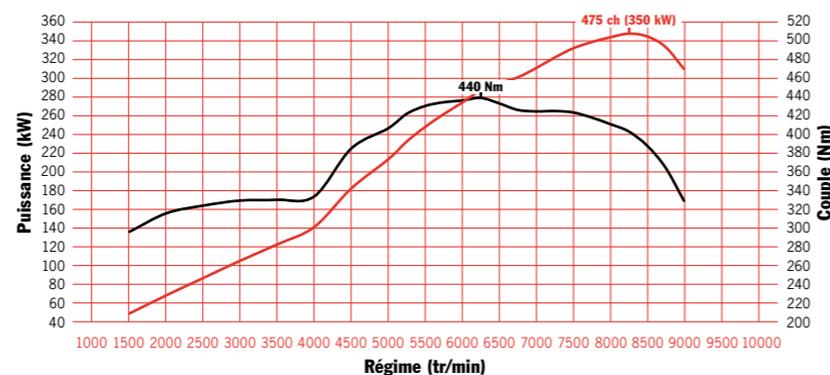
Lubrification à carter sec.

Aux limites de la sportivité, la lubrification du moteur est un paramètre plus déterminant que jamais. En particulier si l'on songe au potentiel d'accélération longitudinale et transversale, sur circuit.

Deux pompes d'aspiration par culasse ainsi que deux autres pompes placées dans le carter de vilebrequin renvoient efficacement l'huile moteur dans le carter d'huile externe. Ces différentes pompes, associées à une pompe de pression électronique garantissent la fiabilité de la lubrification des cylindres et des mécanismes d'embellage.

Au départ de l'usine, la nouvelle 911 GT3 est livrée avec le plein d'huile Mobil 1, une huile de synthèse haute performance

dont les propriétés lubrifiantes exceptionnelles optimisent le démarrage à froid, même à très basse température, limitant ainsi l'usure du moteur.



911 GT3 : 475 ch (350 kW) à 8 250 tr/min, 440 Nm à 6 250 tr/min



1. Culasse
2. Arbre à cames d'admission
3. VarioCam (régulateur des arbres à cames d'admission et d'échappement)
4. Chaîne de distribution
5. Ressort de soupape
6. Soupapes d'admission
7. Levier oscillant
8. Injecteur haute pression (injection directe d'essence)
9. Pompe haute pression (injection directe d'essence)
10. Vilebrequin
11. Cylindre à revêtement en Alusil
12. Piston forgé en aluminium
13. Bielle forgée en titane
14. Système d'admission variable
15. Clapet de résonance
16. Papillon des gaz électronique
17. Compresseur de climatisation
18. Pompe à eau
19. Thermostat du circuit d'eau
20. Carter d'huile séparé (lubrification à carter sec)



Système d'admission.

Le système d'admission variable en matériau polymère, associé au système d'échappement sport, assure un cycle de charge efficace et un rendement élevé.

Sur la nouvelle 911 GT3, le collecteur d'admission classique est complété par un collecteur à clapet de résonance

qui s'ouvre et se ferme en fonction du régime, pour un remplissage optimal des cylindres.

Résultat : une courbe de couple généreuse, un couple maximal élevé et une puissance remarquable sur une large plage de régimes.

Système d'échappement sport.

Le système d'échappement sport de la nouvelle 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. Le dimensionnement important du système d'échappement réduit les contrepressions, ce qui maximise la puissance.

La régulation lambda stéréo fait appel à deux sondes lambda pour surveiller individuellement les deux rangées de cylindres. Une autre sonde lambda prévue sur chaque ligne d'échappement surveille la dépollution, dans chacun des catalyseurs.



**L'histoire du sport automobile s'écrit en 60 ans...
Ou en quelques millièmes de seconde.**

**Boîte de vitesse Porsche
Doppelkupplung (PDK).**

1984. Porsche présente la 962, dotée d'un 6 cylindres à plat suralimenté d'une puissance de 680 ch (500 kW). Une voiture de compétition appelée à battre des records et à écrire une page de l'histoire de l'automobile.

Les victoires de Derek Bell, de Hans-Joachim Stuck et d'Al Holbert au Mans, en 1986 et en 1987, sur une 962 Version C, sont aujourd'hui entrées dans la légende. Le secret ? Une boîte de vitesse à double embrayage, développée par Porsche

depuis les années 1960. Sur la 962 C, cette boîte de vitesse permettait des changements de rapports ultrarapides et par là même de gagner des secondes en compétition, voire des minutes en endurance.

Le transfert du circuit à la série fut un succès. Aujourd'hui, la boîte PDK (Porsche Doppelkupplung) fait référence sur la route. Ses changements de vitesses en quelques millisecondes, sans rupture de couple, s'accompagnent en effet de meilleures accélérations et d'une baisse de la consommation.

Mais nos ingénieurs souhaitaient aller encore plus loin. Surtout pour la nouvelle 911 GT3. Ils décident donc de repousser les limites en visant des rapports ultra-courts, spécifiquement 911 GT3. Parallèlement, ils divisent par deux la course des palettes, pour des passages de rapports encore plus agressifs. Résultat : une boîte PDK de série, en parfaite harmonie avec les performances du moteur 3,8 l et dont nous saluons aujourd'hui l'arrivée sur la 911 GT3, d'emblée de série.

L'objectif est donc atteint, pour le plus grand bonheur des pilotes d'aujourd'hui

qui ont à leur disposition 7 rapports idéalement étagés permettant des performances maximales. Pour le passage manuel des vitesses, le sélecteur spécifique de la 911 GT3 respecte les conventions en vigueur sur les voitures de course : tirer le levier vers soi pour monter les rapports et le repousser pour rétrograder.



Le système PDK se compose de 2 sous-boîtes et de 2 embrayages, réunis dans un même carter. Ce double embrayage permet d'enclencher à tour de rôle 2 arbres indépendants afin de transmettre le couple aux roues, sans coupure de puissance. Lors du changement de vitesse proprement dit, l'un des embrayages s'ouvre pendant que l'autre s'enclenche, ce qui réduit les temps de passage des

rapports à quelques millisecondes. Réactivité et sportivité sont à leur maximum, dans la droite ligne de la 911 GT3.

La voiture gagne sur tous les tableaux, en termes d'accélération, de performances générales et de consommation. La conduite se fait encore plus dynamique et la voiture plus agile.

Avec l'Intelligent Shift Program (ISP), vous montez les rapports ou rétrogradez (avec double débrayage) en un temps record. En mode PDK SPORT, les points de passage des rapports à l'accélération sont retardés. Au freinage, vous rétrogradez sans hésitation, en véritable professionnel. Une expérience à vivre, sur le plan des sensations tout autant que des émotions.

TRAJECTOIRE IDEALE



Anticiper chaque centième de seconde. Pour prendre la bonne décision. La conduite extrême ne tolère pas les hésitations.

Châssis.

Le châssis de la nouvelle 911 GT3 est conçu pour répondre aux exigences de la compétition. Abaissé de 30 mm par rapport à la 911 Carrera et associé à des composants qui bénéficient de réglages spéciaux, il confère à la nouvelle 911 GT3 une agilité hors du commun, un niveau de sécurité exceptionnel et une stabilité étonnante, notamment en courbe.

L'essieu avant bénéficie de suspensions indépendantes avec jambes de force, bras longitudinaux et transversaux. L'essieu arrière multibras est doté d'un cadre

auxiliaire de type LSA (légèreté, stabilité, agilité). La hauteur, le carrossage, la voie ainsi que les barres stabilisatrices du châssis se règlent individuellement, pour la compétition. Des rotules supplémentaires, présentes sur les essieux avant et arrière, assurent une liaison particulièrement rigide entre châssis et carrosserie.

Un système de levage optionnel permet de relever au besoin le véhicule (AV) de 30 mm, à l'arrêt et jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. En dehors des circuits, ce dispositif réduit les risques de talonnage sur les trottoirs par exemple.

Roues arrière directrices.

Ce nouvel équipement de série sur la 911 GT3, améliore les performances tout en facilitant la conduite sur route. Un dispositif électromécanique monté sur chaque roue arrière permet d'en ajuster l'angle de direction (en fonction, évidemment, de la situation de conduite du véhicule, notamment de sa vitesse et de l'angle de braquage du volant).

Avantage hors des circuits : à faible vitesse, le système oriente les roues arrière dans la direction opposée à celle des roues avant. Cela a pour effet de

« réduire » virtuellement l'empattement. Le rayon de braquage diminue ce qui facilite les manœuvres de stationnement.

Avantage en conduite sportive : à vitesse élevée, le système oriente cette fois les roues arrière dans la même direction que les roues avant. L'augmentation, toujours virtuelle, de l'empattement améliore ainsi la stabilité du véhicule qui gagne aussi en agilité, notamment sur circuit, lors des manœuvres de dépassement.





Suspension dynamique du moteur.

Se contenter de réagir, en conduite extrême, c'est d'emblée se mettre hors-jeu. Sur circuit, en effet, il est essentiel d'estimer à sa juste valeur la puissance des forces physiques en présence, pour en tirer parti et s'offrir une conduite encore plus dynamique. C'est précisément l'intérêt de la suspension dynamique du moteur.

Elle contribue à la stabilité dynamique du véhicule et réduit à un minimum les oscillations et les vibrations de

l'ensemble du groupe motopropulseur, en particulier du moteur. Plus concrètement, ce dispositif conjugue les avantages d'une suspension moteur à la fois très ferme et très souple.

En effet, une suspension moteur ferme favorise conduite dynamique et précision directionnelle. Avec une suspension moteur souple, au contraire, les oscillations et les vibrations sont très atténuées : vous gagnez certes en confort, mais devez revoir vos attentes à la baisse, côté dynamique de conduite.

Nos ingénieurs sont parvenus à résoudre ce paradoxe, en développant des paliers moteur capables de s'adapter à votre mode de conduite et aux caractéristiques de la route. Pour cela, ils ont fait appel à un liquide magnéto-actif dont la viscosité varie sous l'effet d'un champ magnétique, en réponse à des impulsions électriques.

La voiture offre un comportement notablement plus stable, lors des transferts de charges, mais aussi à vitesse élevée, en courbe. La suspension

dynamique du moteur réduit en outre les vibrations 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 plus importante et de meilleures accélérations. Dans les phases de conduite moins sportives, la suspension se fait en revanche plus souple vous gagnez donc en confort.

S'aventurer aux limites de l'extrême est une chose. Savoir s'y maintenir en est une autre.



Jantes et pneumatiques.

20 pouces au lieu des 19 pouces des modèles précédents. La nouvelle 911 GT3 affirme haut et fort ses ambitions sportives toujours plus poussées. Les jantes en alliage léger forgé, de couleur Platine, se distinguent par un écrou central typiquement sport, portant l'inscription « GT3 ».

L'avantage, par rapport à une fixation classique à 5 écrous, réside dans la diminution des masses en rotation, ce qui améliore les performances de la voiture.

Sans oublier la rapidité des changements de roues, facteur déterminant sur circuit.

Les dimensions : 245/35 ZR 20 et 9 J x 20 à l'avant, 305/30 ZR 20 et 12 J x 20 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 signale toute perte de pression progressive ou soudaine. Le TPM dispose en outre d'un mode Circuit, qui prend en compte la pression des pneumatiques et leur température, en utilisation sur circuit, pour assurer une surveillance encore plus précise. Autrement dit : le TPM n'échappe pas, lui non plus, à la passion du sport.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Ce système électronique ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du type de conduite, séparément pour chaque roue.

Le conducteur choisit entre 2 programmes de base offrant un réglage déjà 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.



Porsche Stability Management (PSM).

Le PSM régule automatiquement la stabilité du véhicule dans les conditions les plus extrêmes. Sur la nouvelle 911 GT3, il se distingue par une précision de réglage extrême, pour la compétition. Il comprend pour cela différents systèmes notamment d'antiblocage des roues (ABS), mais aussi de contrôle électronique de la stabilité (ESC) et de contrôle de motricité (TC), qu'il est possible de désactiver en deux temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

Des capteurs transmettent en permanence la trajectoire, la vitesse et la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale. Autant de données à partir desquelles le PSM calcule la trajectoire réelle et la corrige au besoin par des actions de freinage ciblées sur chacune des roues.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Présent de série, le Porsche Torque Vectoring Plus a été spécialement mis au point pour la nouvelle 911 GT3. Il agit par un ajustement électronique du

différentiel arrière, en prenant en compte un nombre impressionnant de paramètres de conduite. Résultat : davantage de motricité, notamment en conduite extrême, une dynamique transversale plus élevée et une stabilité notablement plus marquée dans les changements d'appuis, en courbe et lors des changements de voie.

En cas de faible adhérence, par exemple sur chaussée mouillée, il freine la roue arrière droite ou gauche selon les besoins. Le braquage du volant induit un freinage de la roue arrière située à l'intérieur de la courbe. La roue située à l'extérieur de

la courbe est alors soumise à un couple d'entraînement plus élevé. La voiture s'inscrit plus facilement dans les courbes. Elle gagne en agilité.

Additionnez les deux caractéristiques principales du PTV Plus. Il ne vous reste plus qu'à rêver au bonheur qui vous attend, dans les virages. Et sur les circuits.

RÉSERVES





**Flirter avec les limites.
Sans jamais dépasser les bornes.**

Système de freinage.

S'aventurer aux limites de l'extrême ne serait pas sérieux sans une bonne dose de réserves. Des réserves de puissance, en premier lieu. Mais aussi en matière de sécurité. Seule permet d'y parvenir une technologie qui a fait ses preuves dans le sport automobile et sur laquelle le pilote doit pouvoir compter, en particulier lorsqu'il s'aventure en zone rouge.

La nouvelle 911 GT3 est équipée d'un système de freinage de conception

allégée très puissant, doté d'une assistance servofrein spécifique et d'étriers monobloc en aluminium peints en rouge, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Ces étriers se caractérisent par une excellente stabilité à la déformation et par une résistance élevée à la pression, même en sollicitation extrême.

Mieux : le dimensionnement des freins est à la hauteur de la puissance de freinage de la nouvelle 911 GT3. Concrètement, cela se traduit par des disques de

frein de 380 mm de diamètre à l'avant comme à l'arrière. Associés à des moyeux en aluminium, ces disques induisent une baisse 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, ou dans les conditions extrêmes de la compétition.



**Freins céramique PCCB
(Porsche Ceramic Composite Brake).**

La marque Porsche est liée depuis toujours au sport automobile. Dès 1948, notre identité s'affirmait sur les pistes. Nous y avons acquis les connaissances que nous appliquons sur nos voitures de série. Exemple : les freins céramique PCCB optionnels, déjà habitués à des conditions des plus exigeantes, notamment dans les courses du championnat Porsche Mobil 1 Supercup.

Mais il n'est pas dans nos habitudes de nous reposer sur nos lauriers. Les disques de frein ajourés des PCCB ont eux aussi été redimensionnés pour s'adapter au potentiel de puissance de la nouvelle 911 GT3. Leur diamètre de

410 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière assure une puissance de freinage plus élevée.

Les étriers fixes monobloc jaunes en aluminium, dotés de 6 pistons à l'avant et de 4 pistons à l'arrière sont capables de maintenir une pression constante très élevée pendant toute la phase de décélération.

Paramètre déterminant pour raccourcir les distances de freinage, notamment en cas de sollicitations extrêmes. Lors des freinages à grande vitesse, l'excellente résistance au fading des freins PCCB confère à la voiture un bien meilleur niveau de sécurité.

Le gros avantage des disques en céramique réside dans leur légèreté. En effet, ils sont environ deux fois plus légers que des disques de frein en fonte de mêmes dimensions. Ce facteur joue en faveur du comportement et de la consommation, mais aussi du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, également réduit.

Conséquence : une bien meilleure tenue de route, ainsi qu'un agrément de conduite amélioré, en particulier sur les revêtements irréguliers. Sans oublier une agilité et une maniabilité encore plus élevées.

Sur circuit ou en conduite sportive poussée, l'usure des disques de frein et des plaquettes est obligatoirement plus

rapide, indépendamment de la qualité des équipements. Après un week-end de compétition intense, le système de freinage PCCB devra donc être contrôlé par un spécialiste. Le remplacement de certaines pièces s'avèrera parfois indispensable.

Airbags conducteur et passager.

Les airbags grand volume prévus pour le conducteur et le passager offrent deux niveaux de déclenchement selon la gravité du choc. Lors d'un accident de moindre gravité, le premier niveau de gonflage retient les occupants de la voiture avec une pression plus faible qui suffit à les protéger tout en réduisant les contraintes.

Système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Prévu de série, le POSIP se compose de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de deux airbags latéraux par côté : les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête se déploient vers le haut à partir des panneaux de porte.

Parmi les autres éléments de sécurité, on trouve les appuie-tête intégrés aux dossiers, la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité 3 points avec prétensionneur et limiteur d'effort ainsi que les absorbeurs de choc, dans la planche de bord.

**Pack Clubsport GT3.**

La conduite en conditions ultrasportives répond à ses propres règles. Des hommes, elle exige de réelles compétences de pilotage, et des machines une robustesse à toute épreuve. Le Pack Clubsport GT3, disponible en option sans supplément de prix, apporte précisément ce qu'il faut

de sécurité supplémentaire, lorsque vous décidez de flirter avec les limites. Équipement indispensable pour une conduite sportive extrême, ce pack comprend un arceau-cage arrière boulonné sur la carrosserie, un harnais de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur (livré avec le véhicule), un extincteur avec support,

ainsi que le pré-équipement permettant le montage d'un coupe-batterie.

Comme l'arceau-cage avant, destiné aux compétitions, le coupe-batterie se commande séparément auprès du département Porsche Motorsport.







**Pensé pour les vitesses élevées sur l'asphalte.
Et pour votre tête.**

Intérieur.

L'habitacle de la nouvelle 911 GT3 s'adapte à la perfection à son pilote. Pour une parfaite symbiose Homme/Machine. Un paramètre indispensable, lorsque l'on n'a que quelques centièmes de seconde pour prendre la bonne décision. Accélérer ou freiner. Dépasser sur la gauche ou la droite. Faire le plein ou un tour de plus.

Chaque information est déterminante. Et le pilote a besoin de pouvoir faire le point rapidement, ce qui suppose une lisibilité

immédiate des instruments et une ergonomie exemplaire de l'habitacle.

Mission accomplie ! La console centrale remplit sa fonction à merveille, en offrant à la main une distance minimale, entre le volant et le sélecteur de vitesse. Les palettes au volant sont ergonomiques. L'agencement intelligent des commandes permet d'aller droit au but. Et de se concentrer uniquement sur la stratégie de course. Car pour engranger plus de 30 000 victoires en compétition, il faut bien plus qu'une mécanique d'exception.

Instrumentation.

La précision est à l'honneur. Comme la sobriété. Les 5 instruments ronds du tableau de bord montrent la voie, à la manière de Porsche. Au centre, le compte-tours à fond de couleur Titane porte l'inscription « GT3 ». Un indicateur de rapport engagé signale également le moment idéal pour passer le rapport supérieur et optimiser l'accélération.

Pour la première fois sur une 911 GT3, le combiné d'instruments reçoit un écran TFT couleur de 4,6 pouces haute défini-

tion. Cet écran affiche les données de l'ordinateur de bord (vitesse et consommation moyennes, autonomie de carburant et température extérieure). Vous pourrez également y lire les données du TPM (système de contrôle de la pression des pneumatiques), ainsi que les chiffres du chronomètre du Pack Sport Chrono optionnel. Vous y trouverez enfin les réglages des systèmes audio et de communication, ou encore la carte du système de navigation optionnel, lorsque vous aurez décidé de vous aventurer hors des circuits.

Matières intérieures.

L'alcantara, le cuir, l'Argent galvanisé et l'aluminium brossé créent une ambiance incontestablement sportive. Car une voiture telle que la 911 GT3 a besoin de matières robustes et de très grande qualité. Des matières faites pour le sport.

Facile à entretenir et offrant une prise en main incomparable, l'alcantara habille principalement toutes les zones de préhension : la couronne du volant, mais aussi le sélecteur de vitesse. Il est en outre présent sur les poignées des portes et les couvercles des vide-poches ainsi que sur le couvercle du coffre de rangement de la console centrale. Le ciel de toit ainsi que l'habillage du mon-

tant de lunette arrière sont également en alcantara.

Volant SportDesign GT3.

Sur le volant SportDesign GT3, les changements de vitesses se font à l'aide de palettes dont la course, nouveauté sur la 911 GT3, a été réduite de moitié. Le passage des rapports est encore plus direct et plus précis.

Le volant SportDesign GT3 est réglable sur 40 mm en profondeur comme en hauteur. La couronne du volant en alcantara noir offre une excellente prise en main, même en conduite sportive. Vous noterez également la présence du repère « à midi ».

Sièges sport Plus.

De série sur la nouvelle 911 GT3, les sièges sport Plus bénéficient de réglages électriques pour la hauteur d'assise et le dossier, et d'un réglage mécanique pour la distance à la planche de bord. Les bandes latérales rehaussées sont habillées de cuir, tandis que les bandes centrales se parent d'alcantara noir. L'inscription « GT3 » est brodée sur les appuie-tête.

Le capitonnage ferme des bandes latérales assure un excellent maintien sportif. Les coques des dossiers sont en Gris Argent.

Sièges baquet sport*.

Nous vous proposons en option les sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de la distance à la planche de bord.

Ces sièges sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition carbone. Les mécanismes de pivotement des dossiers sont situés dans la partie supérieure des bandes latérales, ce qui permet un excellent maintien également au niveau du bassin. De série, les sièges baquet sport sont habillés de cuir noir, avec bandes centrales en alcantara. L'inscription « GT3 » est brodée sur les appuie-tête.

* Les sièges baquet sport ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.

Sièges sport adaptatifs Plus.

Union parfaite entre sport et confort, conduite sur route et présence sur circuit, les sièges sport adaptatifs Plus en cuir proposés en option offrent des bandes latérales en cuir, des bandes centrales en alcantara noir et l'inscription « GT3 » brodée sur les appuie-tête. Les 18 réglages électriques permettent d'adapter sur mesure la hauteur et l'inclinaison de l'assise, l'inclinaison du dossier, la profondeur de l'assise et la distance à la planche de bord ainsi que le soutien lombaire (4 réglages). Les bandes latérales de l'assise se règlent indépendamment de celles du dossier pour un confort maximal sur les longs trajets et un maintien optimal en courbe.

1 Siège baquet sport
2 Siège sport Plus
3 Siège sport adaptatif Plus



**Système audio CDR.**

Pour faciliter la navigation dans les menus et la sélection des fonctions, le système audio CDR de série est doté d'un écran couleur tactile de 7 pouces.

Son autoradio lecteur de CD intégré, compatible mp3, dispose d'un double tuner FM avec fonction RDS, mémorisation dynamique associée à 30 mémoires et réglage du volume asservi à la vitesse. La diffusion du son est assurée par 4 haut-parleurs et par un amplificateur intégré d'une puissance de 2 x 25 watts.

Une interface audio universelle AUX (permettant par exemple de connecter un lecteur mp3) est logée, de série, dans la boîte à gants.

Pack Audio Plus.

Amplificateur de 235 watts associé à 9 haut-parleurs : le Pack Audio Plus proposé en option vous offrira une ambiance sonore parfaite pour la conduite sur circuit au volant de votre nouvelle 911 GT3.

Les réglages s'effectueront à partir des systèmes audio CDR, ou du CDR Plus voire du PCM (Porsche Communication Management) optionnels.

Système audio CDR Plus.

Le système audio CDR Plus, proposé en option, distribue une puissance de 235 watts sur 9 haut-parleurs, pour une sonorité parfaite aux limites de l'extrême. La commande s'effectue par l'intermédiaire de l'écran TFT tactile WVGA haute résolution de 7 pouces.

Un double tuner numérique et analogique assure la réception d'un maximum de stations de radio. L'équipement comprend également un lecteur CD/DVD compatible mp3. L'interface audio universelle (AUX) de série permet de connecter d'autres lecteurs audio externes. Dans ce cas, la commande s'effectue à partir du lecteur connecté.

Les clés USB, lecteurs mp3, iPod® ou iPhone® se connectent directement à un port USB. Vos musiques, podcasts ou livres audio sont immédiatement accessibles. La fonction Cover Art apporte une touche esthétique, tout en vous offrant une vue d'ensemble logique des contenus disponibles.



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Le Porsche Communication Management (PCM) optionnel avec module de navigation assume parfaitement son rôle d'unité centrale dédiée à la gestion des fonctions audio et communication, ainsi qu'à la navigation. Son large écran tactile haute résolution de 7 pouces, à commande intuitive, en constitue la principale caractéristique.

La radio peut mémoriser 42 stations. Son double tuner FM possède une fonction RDS Diversity. Le lecteur CD/DVD qui permet de lire les CD ainsi que les DVD audio est également compatible mp3. La boîte à gants accueille, une

interface audio universelle (USB) afin de brancher votre iPod® ou toute autre source audio. C'est également grâce à la connexion USB que vous pourrez télécharger les données du Pack Sport Chrono ou de l'affichage des performances. La fonction jukebox vous permet d'enregistrer jusqu'à 10 000 titres au format mp3 sur le disque dur du PCM.

Le module de navigation avec disque dur rapide intégré au PCM permet d'afficher les cartes en 2D ou en perspective, voire en 3D pour certains lieux et édifices. Le module de navigation offre une fonction de calcul dynamique de vos itinéraires tenant compte des annonces officielles des conditions de circulation (TMC Pro).

Pack Sport Chrono.

Véritable instrument de précision, aux limites de l'extrême, il intègre un chronomètre analogique et numérique 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 sur l'écran du chronomètre, parallèlement à l'affichage numérique sur le tableau de bord.

En association avec le PCM, le Pack Sport Chrono propose une fonction d'affichage des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer les temps au tour et les performances.

Le pilote peut ainsi connaître le temps du tour en cours et la distance parcourue, ainsi que le nombre de tours total et les différents temps réalisés. Le Pack Sport Chrono indique également les meilleurs temps réalisés, sert de jauge de carburant et permet d'enregistrer des parcours de référence.



PORSCHE
GT3

S-GT 9911

IMMER AU STAND

**7:30. Certains pensent au premier avion du matin.
D'autres revivent leur dernier chrono.**

Compétition.

Se battre pour chaque centième de seconde et passer en revue plus de 60 ans d'expérience. Nous avançons grâce à tous ceux qui, avec nous, mettent leur engagement et leur savoir-faire au service de notre marque, sur les circuits du monde entier. Des pilotes aux ingénieurs, ils partagent un rêve commun devenu réalité, depuis des générations. Le rêve de Ferry Porsche, de construire une voiture faite à la fois pour gagner et pour vous transporter au quotidien. Un rêve concrétisé par plus de 30 000 victoires en course. Sur la Porsche 956, par

exemple ; l'une des voitures les plus victorieuses de tous les temps. Et d'autres, fortes du même potentiel, comme la 911 GT3 RSR ou la 911 GT3 Cup.

Deux véritables machines de course, capables de s'imposer sur les circuits, lors de courses d'endurance. À ce jour Porsche Motorsport a construit plus de 3 000 voitures de course, dont plus de 1 000 sont toujours fières de montrer leurs talents. Des compétitions ouvertes à tous aux épreuves les plus prestigieuses, comme les compétitions GT aux États-Unis, ou encore les championnats

monomarque (plus de 19) comme la Porsche Carrera Cup ou la Porsche Mobil 1 Supercup. Et avec des objectifs chaque fois renouvelés, comme la participation aux 24 Heures du Mans, en 2014. On y découvrira un tout nouveau prototype, conçu pour faire grimper le score des 16 victoires au classement général engrangées dans la Sarthe.

Mais peut-être plus encore que la première marche du podium, chez Porsche, c'est l'expérience qui compte. Elle fait naître des idées nouvelles. Car chaque enseignement tiré d'une participation

en course est transposé à la série. Qu'il s'agisse de la conception des voitures ou de méthodes d'essais. C'est bien grâce à l'expérience acquise en compétition que certains de nos modèles de série peuvent bénéficier de la suralimentation ou recevoir une boîte à double embrayage. Cette proximité entre l'univers du circuit et le monde de la route est unique en son genre. Porsche, à sa façon, ouvre à chacun de ses clients les portes de la compétition automobile.

Afin de partager la passion qui nous anime.





Compétitions GT.

Les voitures GT (Gran Turismo) sont des pur-sang, de vraies machines de course obligatoirement basées sur des modèles de sport homologués pour la route. Elles peuvent être légèrement modifiées, mais sur certains points seulement.

C'est sur ces bases que Porsche a redynamisé, voire fait renaître, les compétitions GT au niveau international dès le début des années 1990. Depuis, la coopération réussie entre la marque et les écuries clientes s'est accentuée et confirmée. Porsche livre des voitures prêtes pour la course et épaula les écuries privées dans leurs dernières mises au point ou l'entretien technique ainsi que par l'engagement de pilotes d'usine.

Qu'ils courent aux 24 Heures du Mans, en ALMS ou dans les championnats Open GT internationaux de la FIA et GT nationaux de différents pays, les Teams Porsche privés remportent régulièrement victoires et titres.

Les Challenges GT3 Cup.

Les Challenges GT3 Cup constituent la première catégorie semi-professionnelle à laquelle accèdent les pilotes de club chevronnés. Ils se déplacent en Australie, au Brésil, en Europe Centrale, en Grande-Bretagne, au Japon, en Scandinavie, en Suisse, aux États-Unis, au Canada et au Moyen-Orient. Les différentes séries sont organisées conformément au règlement de la Porsche Carrera Cup Allemagne. Pour participer, le pilote doit être titulaire d'une licence nationale.

Les Porsche Carrera Cups.

La Porsche Carrera Cup Allemagne est à l'origine de toutes les Cups actuelles que se disputent les « Porschistes » dans le monde entier. Les Porsche Carrera Cups se tiennent dans le cadre de séries nationales du plus haut niveau comme le « Deutsche Tourenwagen Masters » (DTM) ou, plus récemment, les 24 Heures du Nürburgring. Plus de 20 ans après la première édition de la Porsche Carrera Cup Allemagne, en 1990, Porsche organise aujourd'hui 8 Porsche Carrera Cups en tout à travers le monde (Allemagne, France, Grande-Bretagne, Scandinavie, Italie, Japon, Asie et Australie). Chaque week-end ou presque de la saison du sport automobile, jeunes compétiteurs ambitieux et pilotes expérimentés, professionnels et amateurs se livrent une lutte sans merci, même sur petites distances.

La Porsche Mobil 1 Supercup.

La catégorie reine des championnats monomarques. Depuis 1993, la Porsche Mobil 1 Supercup s'inscrit dans le programme du championnat F1 de la FIA. Les écuries professionnelles engagent de 2 à 3 voitures, dans des épreuves extrêmement disputées mètre après mètre, sur une distance de près de 70 kilomètres, généralement organisées dans le cadre de grands prix européens. Rien d'étonnant à cela vu l'importance des enjeux : par exemple une carrière en championnat GT.

Pour de plus amples informations, consultez la page www.porsche.com/motorsport.



Un service réservé aux pilotes privés.

Les voitures vous sont livrées directement par le département Porsche Motorsport du centre de recherche de Weissach ou par Porsche Motorsports North America, Inc. Vous souhaitez faire modifier votre voiture de course ? Porsche Motorsport est à vos côtés pour vous apporter l'aide dont vous avez besoin. Le centre logistique fournit des écuries du monde entier en pièces détachées. Mais ce n'est pas tout : Porsche fournit également les pièces, les kits et les accessoires de compétition... ainsi que tout conseil utile concernant les règlements.

Pour mieux vous servir sur les pistes.

Chaque année, Porsche est présent autour des circuits du monde entier, à l'occasion de plus de 100 courses. 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. Les mécaniciens Porsche se tiennent même à votre disposition, sur certaines courses. À disposition également, lors des différentes manifestations sportives : la pièce soumise à une usure bien différente de la normale.

Service Porsche réservé aux invités.

Lors de tous les championnats de marque, Porsche vous offre sur site un service d'une qualité exceptionnelle. Dans l'espace Porsche Hospitality, les conversations vont bien au-delà de la puissance et des résultats des voitures. Car nous n'avons au final qu'un seul but : votre bien-être. Porsche offre ainsi à ses invités un large choix d'activités autour de la marque. Un programme-cadre exclusif et naturellement « tout compris ».

Porsche Sport Driving School.

Porsche travaille non seulement à l'évolution des voitures de sport, mais aussi à celle des conducteurs... ou des pilotes. Et si conduire sur route en toute sécurité n'est pas un problème, maîtriser une voiture de sport en conduite sportive poussée à l'extrême est une autre histoire. C'est pourquoi nous sommes là, à vos côtés. Pour vous aider à prendre de l'assurance sur les circuits, à optimiser votre science du pilotage, étape après étape.

Nos instructeurs vous dévoilent leurs meilleurs conseils pour perfectionner votre conduite, au volant de votre propre

véhicule ou d'une voiture mise à votre disposition par la Porsche Sport Driving School, sur route, hors des sentiers battus ou sur des circuits de renommée internationale, et pourquoi pas sur neige ou sur glace.

Ils vous accompagneront depuis vos débuts à l'entraînement jusqu'à l'obtention, si vous le souhaitez, de votre licence de sport automobile, en passant par tous les niveaux de formation prévus dans nos programmes.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-23364 ou consultez la page www.porsche.fr/motorsport.

Porsche Sports Cup.

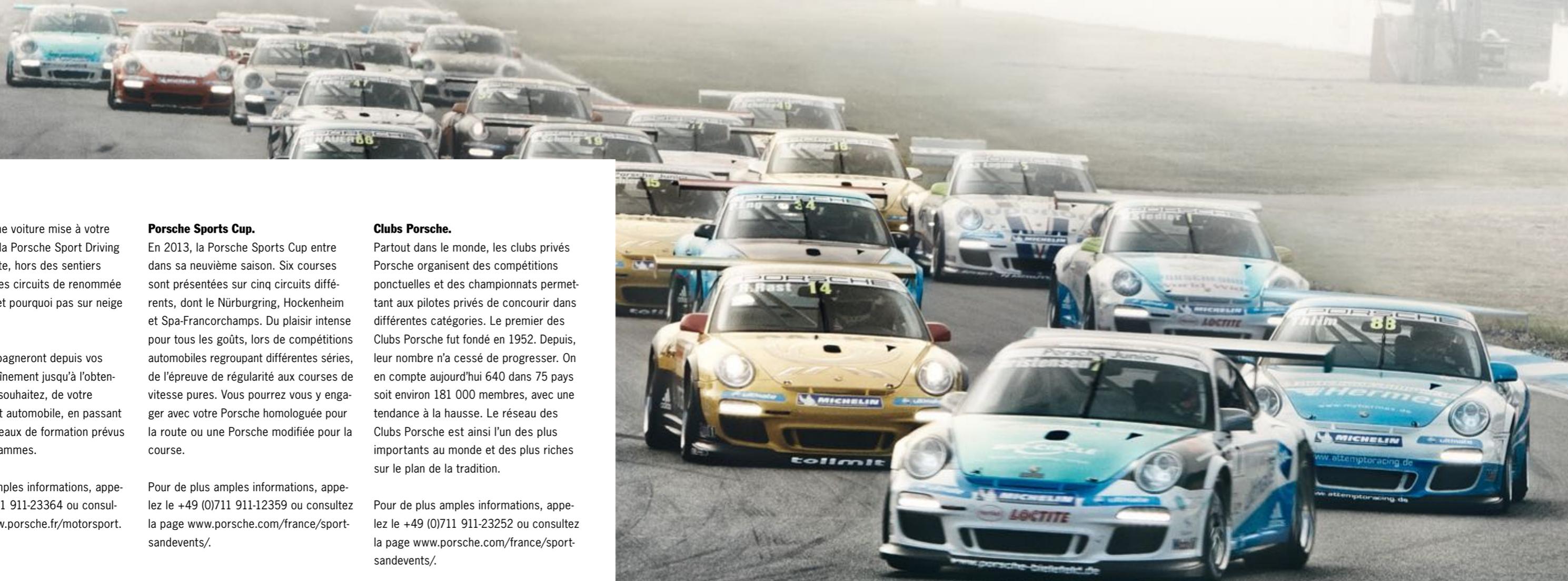
En 2013, la Porsche Sports Cup entre dans sa neuvième saison. Six courses sont présentées sur cinq circuits différents, dont le Nürburgring, Hockenheim et Spa-Francorchamps. Du plaisir intense pour tous les goûts, lors de compétitions automobiles regroupant différentes séries, de l'épreuve de régularité aux courses de vitesse pures. Vous pourrez vous y engager avec votre Porsche homologuée pour la route ou une Porsche modifiée pour la course.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 (0)711 911-12359 ou consultez la page www.porsche.com/france/sport-sandevents/.

Clubs Porsche.

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 premier des Clubs Porsche fut fondé en 1952. Depuis, leur nombre n'a cessé de progresser. On en compte aujourd'hui 640 dans 75 pays soit environ 181 000 membres, avec une tendance à la 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)711 911-23252 ou consultez la page www.porsche.com/france/sport-sandevents/.







Le vrai défi ?

La puissance, certes, mais dans les meilleures conditions possibles.

Environnement.

Parler de compétition ne peut se faire à notre avis sans évoquer notre responsabilité envers l'avenir du sport automobile et les idées novatrices nécessaires pour améliorer nos performances.

Parlons maintenant de la protection de l'environnement. Ici aussi, notre engagement est à la hauteur des défis. Car en ces temps de changements climatiques et de débats sur le rôle des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande

comment contribuer à protéger l'environnement. Notre réponse s'ancre dans la tradition Porsche : en associant performances et efficacité énergétique.

La réduction de la consommation des modèles Porsche actuels par rapport aux gammes passées s'exprime aujourd'hui par des pourcentages à deux chiffres. Et pourtant, leurs performances routières sont chaque année plus élevées. Un résultat obtenu grâce à l'efficacité de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation aérodynamique et aux

faibles coefficients de frottement de nos voitures. Le service de gestion environnementale de Weissach veille, entre autres, à rendre nos voitures les plus propres possibles et à parfaire l'équilibre entre développement et impact écologique. Objectif : les performances mais, autant que possible, pas au détriment de l'environnement.

Consommation et recyclage.

Chez Porsche, la conception allégée va de soi, depuis 1948. Pour des raisons

techniques et écologiques, mais aussi sportives, car le poids d'une voiture détermine toujours son succès. L'allègement constitue l'une des bases cruciales de l'alliance réussie entre consommation modérée et performances exceptionnelles.

L'aspect technique repose sur la présence accrue d'aluminium, de magnésium, de polymères techniques et de tôles d'acier haute résistance, choisis d'une manière générale pour leur réponse à des sollicitations précises et, au final, bien plus légers que l'acier habituellement utilisé.

L'aspect écologique se concentre sur un choix ciblé de matériaux tous recyclables. Les pièces en polymères techniques sont toutes identifiées pour anticiper leur recyclage sélectif. Dans la mesure du possible, nous utilisons un nombre minimal de types de polymères et sélectionnons de préférence des matières plastiques recyclées dès lors qu'elles répondent à nos exigences de qualité.

Bref : grâce à ces efforts, la nouvelle 911 GT3 atteint aujourd'hui un taux de recyclage d'environ 95 %.

Chez Porsche, respecter l'environnement ne se limite pas à « rouler propre ». Cela commence en amont, dès la phase de conception et de développement. C'est pourquoi nous utilisons par exemple principalement des peintures hydrodiluables non polluantes.

Traitement des gaz d'échappement.

La nouvelle 911 GT3 se conforme parfaitement aux normes en vigueur (Euro 5 en Europe et LEV II aux États-Unis). En présentant un bilan exemplaire, Porsche prouve que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux d'émissions modérés, dans leurs différentes catégories. Ainsi, la nouvelle

911 GT3 compte 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. Deux 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.

Tous les modèles Porsche, dont les nouveaux modèles 911 GT3, sont bien sûr

conçus pour rouler avec des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol (l'E10 par exemple). L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère. Le bilan global en CO₂ de nos voitures s'en trouve donc amélioré.

Les émanations d'hydrocarbures ont été réduites à un minimum grâce à un filtre à charbon actif et au revêtement spécifique du réservoir, deux éléments qui contribuent activement à la protection de l'environnement. Tous les conduits du circuit de carburant sont en matériau polymère multicouche, en acier ou en aluminium.



CARACTÈRE AFFIRMÉ



Flirter avec les limites n'implique pas de tout voir en rouge.

Les teintes.

Vous avez le choix entre 4 teintes unies (Noir, Blanc, Rouge Indien et Jaune Porsche Racing) et (avec supplément de prix) 6 teintes métallisées, ainsi que 4 teintes spéciales. Un intérieur tout cuir Noir est disponible sur demande.

Sur notre site www.porsche.com, la page Porsche Configurator vous permettra de visualiser les différentes teintes et les équipements disponibles, pour vous faire une idée précise de votre future voiture.

Teintes de série – Intérieur.

Simili-cuir/Cuir/Vernis souple/Alcantara.



Noir

Teintes unies – Extérieur.



Blanc



Jaune Porsche Racing



Rouge Indien



Noir



Teintes métallisées – Extérieur.



Argent Rhodium métallisé



Bleu Saphir métallisé



Marine métallisé



Acajou métallisé



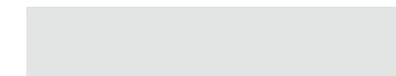
Gris Quartz métallisé



Noir Basalte métallisé



Teintes spéciales – Extérieur.



Argent GT métallisé



Vert Or métallisé



Amarante métallisé



Brun Anthracite métallisé





Feu arrière en verre translucide



Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)

Description	Code	Page
Extérieur.		
Peinture métallisée	○ Code	77
Peinture spéciale	○ Code	77
Réservoir de 90 l	□ 082	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○ 603	
Phares à DEL avec fonction PDLS+	○ 602	12
Feux arrière en verre translucide	○ XXG	78
Pare-brise teinté en dégradé de gris	○ 567	
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie intégré	○ P13	
Suppression du monogramme arrière	□ 498	
Châssis.		
Freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake)	○ 450	42
Système de levage de l'essieu avant ¹⁾	○ 474	30
Jantes couleur Platine	●	35
Jantes couleur Argent	○ 346	35

¹⁾ Disponible au plus tôt à partir d'octobre 2013.

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements de personnalisation non décrits dans la présente brochure. Pour toute question à ce sujet, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements de personnalisation et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description	Code	Page
Intérieur.		
Pack Clubsport GT3 (arceau-cage arrière, pré-équipement pour coupe-batterie ; éléments joints : harnais de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support)	□ 003	45
Harnais de sécurité 6 points pour le passager	○ 579	
Ceintures de sécurité en Rouge Indien	○ XSX	45, 80
HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	○ 608	
Régulateur de vitesse	○ 454	
Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)*	○ 674	
Pack Design éclairage	○ 630	
Sièges baquet sport	○ P03	52
Sièges sport adaptatifs Plus	○ P07	53
Sièges chauffants	○ 342	
Extincteur	○ 509	79
Pack fumeur	□ 583	
Tapis de sol	○ 810	
Filet de rangement (plancher côté passager)	□ 581	

* Équipement de série, en France, sur la 911 GT3

○ Option disponible ● Équipement de série □ Option gratuite



Pack Clubsport GT3



Coutures décoratives en rouge pour l'intérieur tout cuir, ceintures de sécurité en Rouge Indien et autres équipements de personnalisation

Description	Code	Page
-------------	------	------

Intérieur Cuir.

Intérieur tout cuir en Noir	○ Code	80
Coutures décoratives en rouge pour l'intérieur tout cuir	○	749
Volant SportDesign GT3 en cuir lisse noir	□	840 52

Audio et communication.

Système audio CDR ¹⁾	●	55
Système audio CDR Plus ¹⁾	○	P25 55
Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation ^{1), 3)}	○	P23 57
Pack Audio Plus	○	490
Radio numérique ⁴⁾	○	691
Pré-équipement pour téléphone mobile ²⁾	○	619
Module téléphone ²⁾	○	666
Commande vocale ²⁾	○	671
Chargeur 6 CD ¹⁾	○	692 57
Chargeur 6 CD/DVD ¹⁾	○	693 57
Pack Sport Chrono	○	639/640 57

○ Option disponible ● Équipement de série □ Option gratuite

¹⁾ La lecture de CD (CDR) ou de CD/DVD audio (CDR Plus, PCM) protégés contre la copie peut générer une altération du son indépendante de la qualité du lecteur.

²⁾ Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone compatible HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle expose les occupants du véhicule à d'importants 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 détails sur la disponibilité d'un support spécifique à votre téléphone mobile, veuillez vous renseigner dans les boutiques d'accessoires spécialisées. Le recours au module téléphone du PCM via les fonctions Bluetooth®, SAP ou la carte SIM insérée dans le PCM permet de limiter l'exposition aux ondes électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

³⁾ Pour toute information concernant la compatibilité des lecteurs externes, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche.

⁴⁾ Selon la couverture réseau.



Porsche Exclusive

Ici non plus, pas de limites... ou presque.

En plus des options de personnalisation présentées dans ce catalogue, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche via le département

Porsche Exclusive. Un programme exclusif pour façonner et 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 et toujours la qualité Porsche. Un principe primordial pour nous : le travail fait main, sur mesure. Vous pouvez découvrir les nombreuses possibilités de configuration Porsche Exclusive dans le catalogue spécifique Exclusive 911 ou sur le site www.porsche.com.

Pour plus d'informations, contactez le Réseau Officiel Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre Clients de Zuffenhausen, au +49 (0)711 911-25977. Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

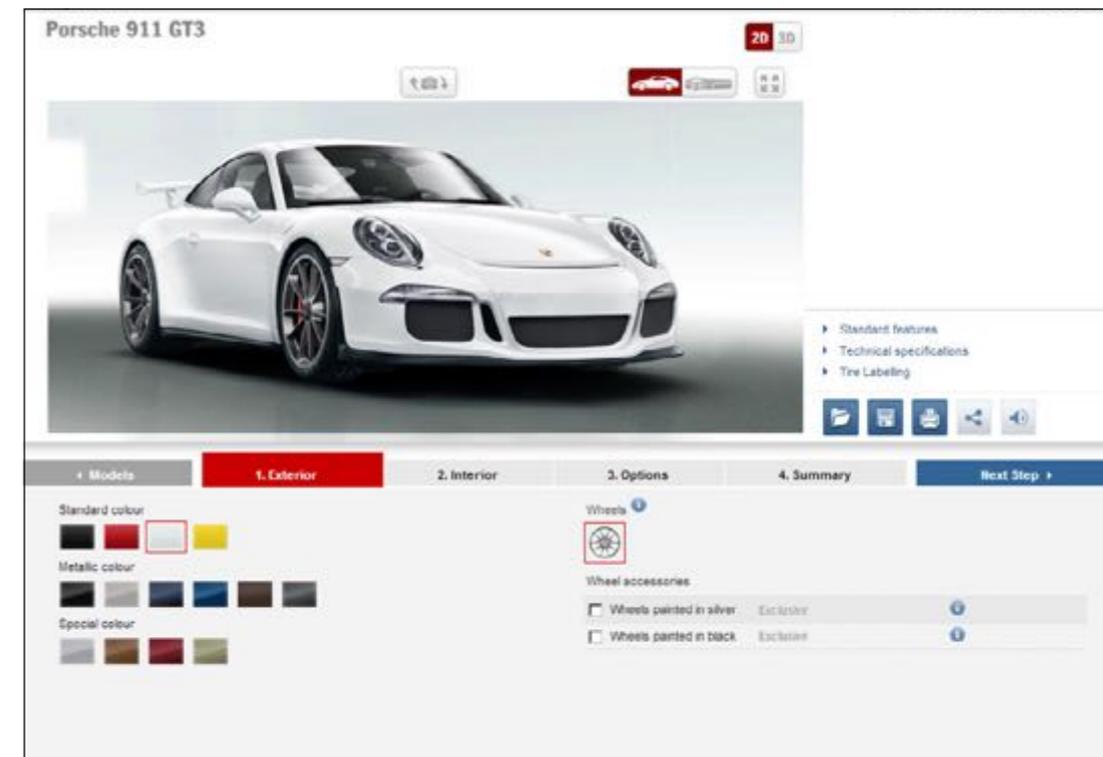
Porsche Car Configurator

Des limites... personnalisées.

S'aventurer aux limites de l'extrême peut se faire de différentes façons. Mais votre 911 GT3 sera nécessairement unique en son genre. Le Porsche Car Configurator vous permet de vous faire immédiatement une idée très précise de votre future Porsche en 4 étapes seulement.

Non seulement vous avez tout loisir de tester différentes configurations, mais vous pouvez prendre le temps d'observer chacune d'elles sous tous les angles, en 3D, avant de l'enregistrer et de l'imprimer. Modifiez vos choix et le prix s'ajuste automatiquement.

Pour accéder au Porsche Car Configurator ainsi qu'à l'univers de Porsche tout entier, connectez-vous sur le site www.porsche.com.



Panorama



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.

Réseau Occasion Porsche Approved

Dans le plus grand respect de la qualité et de la fiabilité Porsche, notre Réseau Officiel vous propose des voitures d'occasion bénéficiant de la garantie Porsche Approved.



Porsche Exclusive

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

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. Info : www.porsche.com/classic



Porsche Tequipment

L'assurance de personnaliser votre Porsche en seconde monte, avec une gamme d'accessoires parfaitement harmonisés et bénéficiant de la garantie intégrale.

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous informe sur les nouveaux produits et vous fait partager des reportages, des interviews, etc.



Porsche Assistance

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

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club

Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Appelez le +49 (0)711 911-23360. E-mail : info@porschetravelclub.de



Porsche Finance, votre financement sur mesure

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

2. Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur des circuits nationaux ou internationaux, pour mieux connaître votre Porsche. Appelez le +49 (0)711 911-23364. E-mail : sportdrivingschool@porsche.de

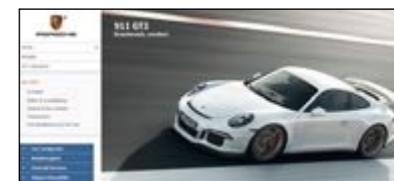


Driver's Selection by Porsche Design

Prêt-à-porter, jouets ou bagagerie sur mesure pour votre Porsche : une gamme de produits et d'accessoires qui séduisent par leur fonctionnalité, leur qualité et leur design.

Porsche Clubs

Depuis 1952, 181 000 adhérents partagent leur passion pour Porsche dans 640 clubs à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-23252 ou rendez-vous sur www.porsche.com/clubs.



Porsche sur Internet

Découvrez l'univers de Porsche sur le site www.porsche.com.

Musée Porsche

Plus de 80 véhicules vous font remonter le cours de l'histoire de l'automobile vue par Porsche. Des premiers pas de la marque à nos jours. Vous pourrez, entre autres, y admirer des véhicules mythiques (356, 911 et 917).



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



**AU-DELÀ
DES LIMITES**



Parce que le dimanche est votre seul jour de réelle activité.

Conclusion.

Une chose est certaine : la nouvelle 911 GT3 va transformer son futur propriétaire.

Performances exceptionnelles et maîtrise absolue lui permettent en effet de repousser les limites de l'esprit... mais aussi celles de l'asphalte. C'est sa manière à elle de convertir les éventuelles fai-

bles en véritables forces et de s'adapter à la personnalité de son pilote.

Avec la nouvelle 911 GT3, chaque courbe prend des allures de trajectoire idéale, chaque véhicule, devant soi, appelle une manœuvre de plus. Les limites anciennes s'évanouissent pour laisser le champ libre à des perspectives nouvelles.

De conduite aux limites. De temps au tour toujours plus serrés. De nouveaux records personnels. Faisant ainsi naître une fascination infinie et la certitude de repousser ses propres limites.

Au volant de la nouvelle 911 GT3.

Moteur	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 799 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	475 ch (350 kW) 8 250 tr/min
Couple maximal au régime de	440 Nm 6 250 tr/min
Préparation du mélange	Injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI)

Transmission	
Type	Propulsion
Boîte de vitesse	Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports

Châssis	
Essieu avant	Jambes de force McPherson
Essieu arrière	Essieu multibras LSA
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable
Diamètre de braquage	11,1 m
Système de freinage	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés

Châssis	
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM) deux niveaux (ESC OFF, ESC+TC OFF)
Système antiblocage	ABS 8.0 (intégré au PSM)
Jantes	AV : 9 J x 20 ET 55 <p>AR : 12 J x 20 ET 47</p>
Pneumatiques	AV : 245/35 ZR 20 (pneus sport) <p>AR : 305/30 ZR 20 (pneus sport)</p>

Poids	
Poids à vide selon DIN	1 430 kg
Poids à vide selon directive CE ¹⁾	1 505 kg
PTAC	1 720 kg

Performances	
Vitesse de pointe	315 km/h
Accélération 0–100 km/h	3,5 s
Accélération 0–160 km/h	7,5 s
Accélération 0–200 km/h	11,4 s

Consommation/Émissions ²⁾	
Cycle urbain (l/100 km)	18,9
Cycle extra-urbain (l/100 km)	8,9
Cycle mixte (l/100 km)	12,4
Émissions de CO ₂ g/km	289

Classe énergétique ³⁾	
Classe énergétique Allemagne	G
Classe énergétique Suisse	G

Dimension/Cx	
Longueur	4 545 mm
Largeur (rétroviseurs compris)	1 852 mm (1 978 mm)
Hauteur	1 269 mm
Empattement	2 457 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	125 l
Capacité du réservoir (plein)	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air	C _x = 0,33

^[1] 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).

^[2] Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer différents modèles. Consommation déterminée avec l'équipement de série. Les équipements optionnels peuvent modifier la consommation et les performances routières. La consommation et les émissions de CO2 d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement du moteur, mais également du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Les moteurs à essence des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Pour plus d'informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

^[3] Données valables uniquement pour les pays indiqués.

Caractéristiques des pneumatiques					
Pneumatiques	Dimensions	Classe d'efficacité en carburant/Résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* <p>Classe</p>	Bruit de roulement externe <p>(dB)</p>
Pneus sport (S)	245/35 ZR 20	G	A	🔊	69
Pneus sport (S)	305/30 ZR 20	E	A	🔊	72

L'organisation logistique et les impératifs de production ne permettent pas de commander une marque de pneus précise.

* 🔊 Bruit de roulement faible, 🔊 Bruit de roulement modéré, 🔊 Bruit de roulement élevé.

A		F		P		S	
Aérodynamisme	12	Freins céramique PCCB		Pack Clubsport GT3	45	Sécurité	41
Airbags	43	(Porsche Ceramic Composite Brake)	42	Pack Sport Chrono	57	Sièges	
		Freins	41	Panorama	84	Sièges baquet sport	52
B				Personnalisation	76	Sièges sport adaptatifs Plus	53
Boîte de vitesse PDK	25	I		Porsche Active Suspension		Sièges sport Plus	52
		Injection directe d'essence (DFI)	18	Management (PASM)	35	Suspension dynamique du moteur	33
C		Instrumentation	51	Porsche Car Configurator	83	Système audio CDR Plus	55
Caractéristiques techniques	90	Intelligent Shift Program (ISP)	27	Porsche Communication		Système audio CDR	55
Carburant	72	Interface AUX	55	Management (PCM)	57	Système d'admission	23
Châssis	30	Intérieur	51	Porsche Exclusive	82	Système d'échappement sport	23
Codes d'options	78			Porsche Side Impact Protection		Système de contrôle de la pression	
Compétition	60	J		System (POSIP)	43	des pneus (TPM)	35
Conclusion	89	Jantes	35	Porsche Stability Management			
Consommation	71	L		(PSM)	37	T	
		Lubrification à carter sec	20	Porsche Torque Vectoring Plus		Teintes	76
D				(PTV Plus)	37	Traitement des gaz d'échappement	72
Design	12	M				Transmission	25
Différentiel arrière	37	Moteur	18	R			
				Recyclage	71	V	
E				Roues arrière directrices	30	VarioCam	20
Écran TFT	51					Volant SportDesign GT3	52
Environnement	71						

Les modèles photographiés dans la présente 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. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, le programme de livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (03/13). 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, 2013
Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente brochure sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.
Toute reproduction, représentation ou autre usage fait sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

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 la présente documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, PCCB, PCM, PSM, PDK, Tequipment ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation

sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Allemagne
www.porsche.com

Imprimé en Allemagne
WSLG1401000130 FR/WW

