



PORSCHE



Nouvelle 911 GT3 RS
Au-delà des limites.





Sommaire

Pole position	6	Arrêt au stand	58
Nouvelle 911 GT3 RS	8	Compétition	60
		Environnement	68
Motricité	16	Caractère affirmé	70
Moteur	18	Personnalisation	74
Transmission	26	Panorama	80
Trajectoire idéale	30	Au-delà des limites	82
Châssis	32	Conclusion	84
Réserves	40	Caractéristiques techniques	86
Sécurité active	42		
Sécurité passive	44		
Cockpit	48	Index	88
Intérieur	50		



SIGT 9111

Pole Position



**Bienvenue dans la stratosphère :
votre science au volant prend une nouvelle dimension.**

Nouvelle 911 GT3 RS.

Chacun, un jour, rencontre ses limites. Ses limites personnelles, physiques, les limites du techniquement faisable. Il peut alors rebrousser chemin, renoncer, s'avouer battu, ou au contraire apprendre de ses erreurs et en sortir grandi.

La nouvelle 911 GT3 RS s'affranchit des limites, une expérience dont nous ne voudrions en aucun cas vous priver.

Rien de tel pour aller plus loin que son surplus de puissance et son accélération phénoménale : son 6 cylindres à plat de 4,0 litres développe 500 ch (368 kW), pour un couple de 460 Nm. À son régime maximal de 8 800 tr/min, la nouvelle 911 GT3 RS donne le meilleur d'elle-même, en toute aisance.

Dotée de série de la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK), cette athlète racée franchit la barre des 100 km/h en seulement 3,3 s, soit 0,6 s de moins que le modèle précédent. Ce qui ne l'empêche pas de savoir lever le pied, puisqu'une simple pression sur la touche PIT SPEED de la console centrale modère immédiatement son tempérament ardent : la vitesse est alors ramenée à la vitesse maximale autorisée, par exemple sur la voie des stands.





La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports, prévue de série, transforme la puissance du moteur en une poussée phénoménale. Son 7^e rapport est optimisé pour la conduite sur circuit.

Le châssis est lui aussi pensé pour optimiser les performances. La suspension de moteur dynamique et le système Porsche Active Suspension Management (PASM) à réglage sport sont proposés de série.

La nouvelle 911 GT3 RS s'affirme encore davantage, puisque sa carrosserie gagne près de 30 mm à l'arrière et plus de 80 mm à l'avant. Doté d'une voie plus large, d'un empattement plus long de 100 mm par rapport au modèle précédent et de roues arrière directrices de série, celui-ci entre dans une nouvelle dimension en matière de tenue de route, de maîtrise du roulis, d'agilité et de performances générales.

Ses jantes et ses pneus plus larges, notamment le diamètre des jantes arrière, porté à 21 pouces, amplifient cet immense potentiel.

La 911 GT3 RS a par ailleurs « lâché du lest » pour améliorer encore ses chances de victoire tout en abaissant sa consommation. Beaucoup de ses composants sont ainsi en carbone ou dans des alliages légers comme le magnésium ou l'aluminium.

Notre capacité à repousser les limites n'a jamais été aussi grande. Qui sait, peut-être la 911 GT3 RS vous montrera-t-elle que vos limites se situent elles aussi beaucoup plus loin que vous ne le pensiez.

Aérodynamisme et design.

Notre expérience de la compétition nous l'a prouvé : aux confins de l'extrême, pas de place pour la coquetterie, ni pour les mots superflus. Ici, tout a une fonction.

Les ailes avant de conception allégée, en carbone, font appel à une technologie directement issue de la compétition. Les 12 lamelles de leurs ouïes assurent l'extraction de l'air qui s'accumule dans les passages de roue avant. Ce dispositif réduit les surpressions provoquées par la rotation des roues, et ainsi la portance. Jusqu'à présent réservés aux voitures de course comme la RS Spyder, ces éléments aérodynamiques sont désormais homologués pour la route.

Résultat : l'appui aérodynamique de la 911 GT3 RS, déjà excellent grâce au bouclier avant aérodynamique et au spoiler avant spécifique, est encore amélioré. Aux sommets, l'air se raréfie. C'est pourquoi la nouvelle 911 GT3 RS dispose pour sa respiration moteur de 2 prises d'air latérales arrière, à gauche et à droite.

Vue de l'arrière, la nouvelle 911 GT3 RS est puissante, vue de profil, elle est offensive. Car ses jantes arrière de 21 pouces ne se contentent pas d'améliorer la surface de contact au sol, la motricité et la dynamique transversale, elles confèrent aussi à la voiture une assiette légèrement plongeante qui

exprime son désir effréné de rouler en tête.

Autre caractéristique unique de la nouvelle 911 GT3 RS : ses contours prononcés, tels ceux du toit en magnésium hyperléger et ceux du capot de coffre en carbone.

Les grilles d'entrée d'air sont habillées d'un revêtement de couleur Titane. Le capot moteur en carbone est doté de supports d'aileron en aluminium forgé. L'aileron arrière est lui aussi en carbone.

Clignotants, feux de jour et feux de position utilisent des diodes électroluminescentes (DEL). Les rétroviseurs extérieurs

SportDesign incarnent le principe d'allègement qui a présidé à la conception. Et les silencieux en titane sont caractéristiques.

Tous les équipements aérodynamiques au design typiquement Porsche concourent à remplir une même fonction : améliorer l'appui aérodynamique et garantir une excellente stabilité.

La nouvelle 911 GT3 RS est parée pour l'extrême.









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

Moteur.

Sur la nouvelle 911 GT3 RS, le moteur nargue l'asphalte tant il est près de la route. À l'arrière s'entend. Son centre de gravité très bas le prédestine au sport automobile. Avec 4 soupapes par cylindre, VarioCam et lubrification à carter sec, ce flat-six en aluminium refroidi par eau est équipé à la perfection.

Fait pour les hauts régimes, il affirme son goût des performances. En atteste par exemple son régime maximal de 8 800 tr/min. Et cette volonté de la nouvelle 911 GT3 RS d'aller toujours plus loin, de repousser les limites.

Sur cette voiture d'exception, tout tend vers la performance. Son couple culmine

à 460 Nm dès 6 250 tr/min pour une puissance maximale de 500 ch (368 kW) à 8 250 tr/min. Particulièrement légères, les bielles en titane sont parfaites pour monter dans les tours.

La nouvelle 911 GT3 RS est synonyme de capacités bien particulières. Sa cylindrée de 4,0 litres lui permet d'atteindre une puissance de 125 ch/l (92 kW), et une accélération qui se joue des limites, la faisant bondir de 0 à 100 km/h en seulement 3,3 s.

Rien d'étonnant donc, qu'on ne puisse, sur circuit, admirer la nouvelle 911 GT3 RS que de l'arrière. Sa vitesse maximale de 310 km/h impressionne, mais ce n'est pas elle qui fait la différence. En sport automobile, la décision

tient aussi au potentiel d'accélération et d'accélération transversale, à un aérodynamisme équilibré et à une portance négative élevée.

Cette puissance phénoménale doit tout au faible rapport poids-puissance : seulement 2,84 kg/ch (3,86 kg/kW) pour la nouvelle 911 GT3RS.

Autre explication : 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.

L'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI) contribue au bon rendement du moteur et à sa puissance. La précision au millième de seconde des temps d'injection, doublée d'une pression maximale de 200 bars, optimise le conditionnement du mélange et sa combustion pour limiter les émissions de CO₂ et la consommation de carburant. Concrètement, cette dernière est réduite de 0,5 l/100 km par rapport au modèle antérieur.



VarioCam.

La GT3 RS est équipée du VarioCam, qui adapte la levée des soupapes en fonction du régime moteur et de la demande du conducteur. Il pilote le calage des arbres à cames d'admission mais aussi d'échappement, pour encore plus de puissance et de couple.

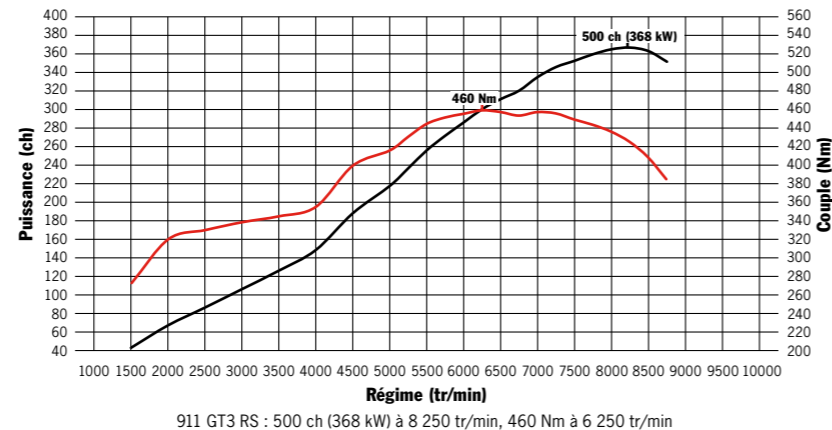
Les réglages s'opèrent en toute transparence pour le conducteur, grâce au calculateur moteur. Résultat : un cycle moteur optimisé, une consommation et un taux d'émissions en baisse, malgré une puissance et un couple élevés sur toutes les plages de régimes.

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, des mécanismes d'embellage et du vilebrequin.

Au départ de l'usine, la 911 GT3 RS 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.



Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 87.



1. Culasse
2. Arbre à cames d'admission
3. Régulateur VarioCam 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, DFI)
9. Pompe haute pression (injection directe d'essence, DFI)
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)

Moteur 6 cylindres à plat, vue en coupe



Système d'admission.

La 911 GT3 RS dispose d'un système d'admission variable en matériau polymère. Associé au système d'échappement sport, cet équipement assure un cycle de charge efficace et un rendement élevé.

Sur la nouvelle 911 GT3 RS, le collecteur d'admission classique est complété par

un collecteur à résonance, dont le clapet 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 se compose de deux silencieux intermédiaires, de deux catalyseurs et d'un silencieux arrière en titane léger. Les diamètres élevés des différents éléments du système d'échappement réduisent les contrepressions, ce qui maximise la puissance.

La régulation lambda stéréo fait appel à deux sondes lambda pour surveiller séparément les deux lignes d'échappement. Deux autres sondes lambda placées dans chacun des catalyseurs contrôlent la dépollution.



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

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Nous sommes en 1983. Sur sa nouvelle voiture de groupe C, la 956, Porsche essaie pour la première fois sa boîte à double embrayage en compétition. L'avantage : lors des changements de vitesse, le pilote peut maintenir la pédale d'accélérateur enfoncée et enchaîner facilement les rapports, même en virage, grâce aux commandes ergonomiques au volant. Un an plus tard, la 962 Version C prend le relais. Pilotée par Hans-Joachim Stuck, elle est la première voiture munie de la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK)

à engranger des victoires en Supercup. Et en 1986 à Monza, Stuck remporte sur 962 C une manche du championnat du monde. Aujourd'hui, la boîte PDK fait référence sur la route. Ses changements de rapports en quelques millisecondes, sans rupture de couple, s'accompagnent en effet de meilleures accélérations et d'une baisse de la consommation.

Nos ingénieurs souhaitent aller encore plus loin. Ils ont donc décidé cette fois de repousser les limites en visant des rapports ultracourts, parfaits pour le circuit. Parallèlement, ils ont divisé

par deux la course des palettes, pour des passages de rapports encore plus agressifs. Résultat : une boîte PDK en parfaite harmonie avec le moteur, de série sur la nouvelle 911 GT3 RS.

Les pilotes d'aujourd'hui ont ainsi à leur disposition 7 rapports au volant, idéalement étagés pour atteindre des performances maximales. Sportif à l'extrême, le 7^e rapport porte le véhicule à sa vitesse de pointe. Le passage séquentiel des rapports s'effectue comme sur les voitures de course : tirer vers l'arrière

pour monter les rapports et pousser vers l'avant pour rétrograder.

Le système PDK se compose de 2 sous-boîtes et de 2 embrayages, réunis dans un même carter. Ce double embrayage permet de coupler au moteur, à tour de rôle, 2 arbres indépendants afin de transmettre la puissance aux roues en continu. 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.

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. Vous le constaterez plus

que jamais à la dynamique de votre 911 GT3, et à sa musique intérieure.

Vous accélérez encore plus fort, et rétrogradez au freinage sans hésitation – en vrai professionnel.





S16T 9111

Trajectory

**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 RS est conçu pour répondre aux exigences de la compétition. Associé à des composants qui bénéficient de réglages spéciaux, il lui confère une agilité hors du commun, un niveau de sécurité exceptionnel et une stabilité étonnante, notamment en courbe.

L'essieu avant repose sur des 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 carros-

sage, la voie ainsi que les barres stabilisatrices du châssis se règlent séparément, pour la compétition. Des rotules supplémentaires, présentes sur les essieux, assurent une liaison particulièrement rigide entre châssis et carrosserie.

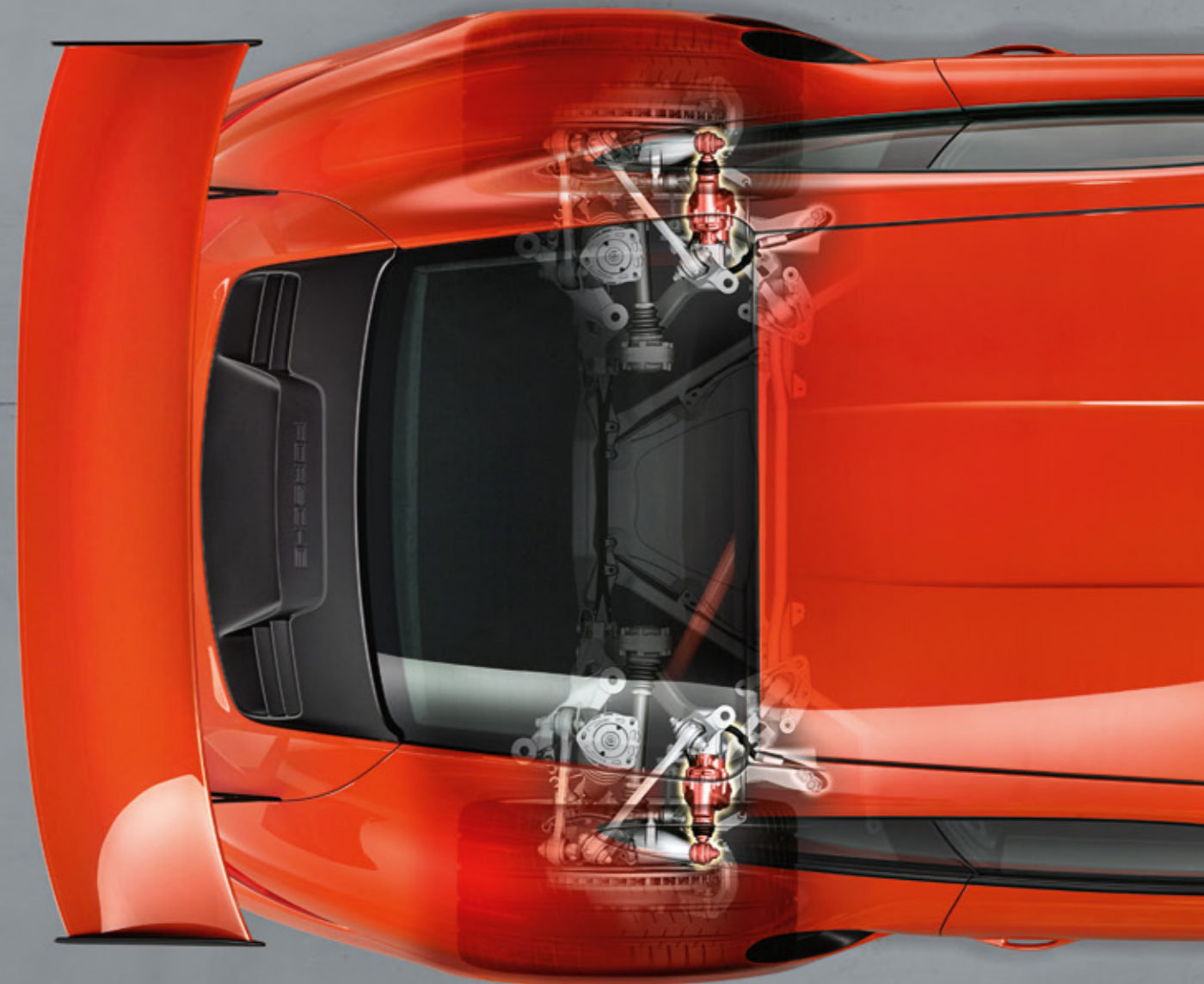
Un système de levage optionnel permet de relever au besoin le véhicule (AV) de 30 mm, à l'arrêt et jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. En dehors des circuits, ce dispositif réduit les risques de contact sur les trottoirs par exemple.

Roues arrière directrices.

Ce nouvel équipement de série, à réglage sport, améliore les performances tout en facilitant la conduite sur route. Un dispositif électromécanique monté sur chaque roue arrière permet d'en ajuster la direction en fonction de la situation, notamment de la vitesse du véhicule et de l'angle de braquage.

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.

En conduite extrême, se contenter de réagir, 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 – incluse dans la dotation de série.

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.

La suspension moteur ferme favorise une conduite dynamique et précise. La suspension moteur souple, au contraire, atténue fortement les oscillations et les vibrations : vous gagnez certes en confort, mais devez revoir à la baisse vos attentes en matière de dynamique.

Nos ingénieurs sont parvenus à résoudre ce paradoxe, en développant des paliers moteur capables de s'adapter à votre mode de conduite et aux caractéris-

tiques 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 charge, 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.

Des jantes de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière : voilà du jamais vu sur une 911. Ces jantes en alliage léger forgé sont de couleur Platine. Les pneumatiques, plus larges, améliorent encore le comportement dynamique.

L'écrou central, typiquement sport, porte l'inscription « RS ». L'avantage, par rapport à une fixation classique à 5 écrous, réside dans la diminution des masses en rotation, qui améliore les performances de la voiture. Sans oublier la rapidité des changements de roues, facteur déterminant sur circuit.

La 911 GT3 RS impressionne par les dimensions de ses pneumatiques : 265/35 ZR 20 et 9,5 J x 20 à l'avant, 325/30 ZR 21 et 12,5 J x 21 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 aussi 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 911 GT3 RS, 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 toujours plus 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 (PTV Plus) a été spécialement mis au point pour la 911 GT3 RS. 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 induira un freinage de la roue arrière intérieure au virage tandis que la roue extérieure recevra un couple plus élevé. La voiture s'inscrira ainsi plus facilement dans les courbes, et gagnera 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.





Réservez



**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 de sécurité. Seule permet d'y parvenir une technologie qui a fait ses preuves dans le sport automobile et sur laquelle le pilote peut compter, en particulier lorsqu'il s'aventure en zone rouge.

La nouvelle 911 GT3 RS 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 résistance à la déformation et à la pression, même en sollicitation extrême.

Mieux : le dimensionnement des freins est à la hauteur de la puissance de freinage. 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 autoventilés pour assurer un freinage optimal, même sur route mouillée, ou dans des conditions de sollicitations extrêmes comme en compétition.



Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

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 à nos voitures de série. Exemple : les freins céramique PCCB optionnels, déjà habitués aux conditions les plus exigeantes, notamment dans les courses du championnat Porsche Mobil 1 Supercup.

Il n'est pourtant 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. Leur diamètre de 410 mm à l'avant et de 390 mm

à l'arrière assure une puissance de freinage très 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 meilleur niveau de sécurité. Le gros avantage des disques en céramique réside dans

leur légèreté. 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 tenue de route et un agrément de conduite nettement supérieurs, en particulier sur revêtements irréguliers. Sans oublier une agilité et une maniabilité encore plus élevées.

En cas d'utilisation sur circuit, il convient de procéder à des opérations d'entretien supplémentaires par rapport aux révisions habituelles.

Airbags conducteur et passager.

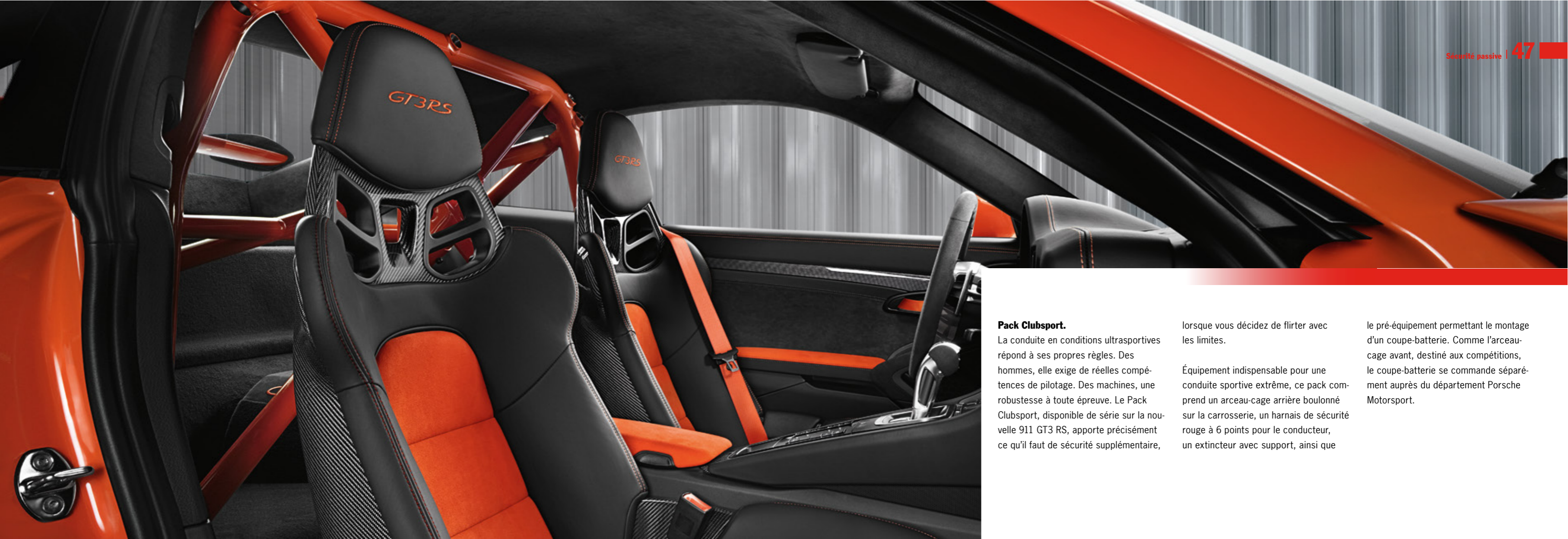
Les airbags grand volume prévus pour le conducteur et le passager offrent deux niveaux de déclenchement selon la gravité et la nature du choc (frontal ou oblique). Lors d'un accident de moindre gravité, le premier niveau de gonflage retient les occupants de la voiture avec une pression plus faible, qui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

Système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Prévu de série, le système 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 baquet intégral,

de série ; 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.

La conduite en conditions ultrasportives répond à ses propres règles. Des hommes, elle exige de réelles compétences de pilotage. Des machines, une robustesse à toute épreuve. Le Pack Clubsport, disponible de série sur la nouvelle 911 GT3 RS, 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, 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.

Cockpit





**Pensé pour les vitesses élevées sur l'asphalte.
En parfait accord avec vos désirs.**

Intérieur.

L'habitacle de la 911 GT3 RS 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 par la gauche, ou par 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 ergo-

nomie exemplaire de l'habitacle. Mission accomplie. La console centrale remplit sa fonction à merveille, les palettes au volant sont on ne peut plus ergonomiques, et l'agencement intelligent des commandes permet d'aller droit au but.

Dès l'accès à bord, vous entrez dans le monde de la compétition automobile selon Porsche. Les panneaux de porte et leur sangle d'ouverture couleur Argent GT prouvent à quel point chaque gramme compte pour gagner de précieuses secondes. 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. Au centre, le compte-tours à fond de couleur Titane porte l'inscription « GT3 RS ». Un affichage spécifique signale le rapport engagé ainsi que le moment idéal pour passer le rapport supérieur et optimiser l'accélération.

Le combiné d'instruments reçoit un écran TFT couleur de 4,6 pouces haute définition, qui 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 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 déciderez de vous aventurer hors des circuits.

Matières intérieures.

Pour exprimer pleinement son caractère sportif, la GT3 RS ne peut que s'habiller de matières à la fois robustes, légères et de très grande qualité, incontestablement faites pour le sport. L'alcantara, le cuir, l'Argent galvanisé et le carbone remplissent idéalement cette mission.

Facile à entretenir et offrant une adhérence et un toucher incomparables, l'alcantara habille principalement les zones de contact, telles que la couronne du volant ou 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 montant de lunette arrière sont également en alcantara.

Volant.

Sur le nouveau volant sport GT3 RS, d'un diamètre de 360 mm, les changements de rapports s'effectuent à l'aide de

palettes dont la course a été réduite de moitié. Ils sont de ce fait encore plus directs et précis.

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

Sièges baquet intégral*.

Proposés de série sur la nouvelle 911 GT3 RS, ces sièges baquet intégral entièrement en matériau composite renforcé de fibres de carbone (PRFC), finition carbone offrent un excellent maintien latéral, pour un poids minime. Leur avancée se règle manuellement, leur hauteur, par une commande électrique. Dotés d'une bande centrale en alcantara, ces sièges sont habillés, de série, de cuir noir et portent une inscription « GT3 RS » brodée sur les appuie-tête.

Sièges sport adaptatifs Plus.

Union parfaite entre sport et confort, conduite sur route et présence sur circuit, les sièges sport adaptatifs Plus en cuir, disponibles sur demande, offrent des bandes latérales en cuir, des bandes centrales en alcantara noir et l'inscription « GT3 RS » 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 l'avancée des sièges 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.

Sièges baquet sport*.

Sur demande, nous pouvons équiper votre voiture de sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de la distance à la planche de bord.

Ils 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 RS » est brodée sur les appuie-tête.

* Ces sièges ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.

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





Système audio CDR.

Compris dans la dotation de série sur la nouvelle 911 GT3 RS : le système audio CDR. Son écran couleur tactile de 7 pouces facilite la navigation et la sélection des options de menu.

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 W.

Pack Audio Plus.

Amplificateur de 235 W 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 la nouvelle 911 GT3 RS.

Système audio CDR Plus.

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

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 un iPod® ou toute autre source audio.

C'est également grâce à la connexion USB que vous téléchargerez les données du Pack Chrono ou de l'affichage des performances.

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.



Pack Chrono avec application Porsche Track Precision et pré-équipement Laptrigger.

Véritable instrument de précision, aux limites de l'extrême, ce pack optionnel comprend un chronomètre placé au centre de la planche de bord et une nouvelle application, Porsche Track Precision, pour votre smartphone. Les temps, mesurés en centièmes de seconde, s'affichent sur l'écran du chronomètre et dans l'affichage du combiné d'instruments. Le chronomètre se commande via le commodo de l'ordinateur de bord.

En association avec le PCM, le Pack Chrono propose une fonction d'affichage

des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer les temps au tour et les performances.

Grâce à la nouvelle application Porsche Track Precision, vos temps au tour sont calculés automatiquement par GPS et s'affichent sur votre smartphone. Vous pouvez alors aisément les partager avec d'autres conducteurs et les comparer avec d'autres performances. Lorsque vous conduisez sur circuit, vous pouvez également visualiser sur votre smartphone le comportement dynamique, vos temps au tour et les temps par secteur ainsi que les écarts par rapport à un temps de référence. L'application utilise

les données ultra-précises que lui transmet une unité de commande dans la voiture. Des graphiques et une analyse vidéo aident le pilote à encore améliorer ses performances. Tour après tour, toujours un peu plus loin vers l'extrême.

La balise de chronométrage Laptrigger disponible dans l'offre Porsche Tequipment permet des mesures encore plus précises des temps au tour, comme en compétition. La balise se positionne sur la ligne de départ/d'arrivée, elle mesure ensuite automatiquement les temps de passage et assure leur transmission.







Petits tours de circuit ? Plutôt un retour au pays.

Compétition.

Si Porsche a porté ses pilotes sur la plus haute marche du podium déjà plus de 30 000 fois, ce n'est cependant jamais uniquement pour récolter coupes, gloire et honneurs. Notre motivation tient aussi à notre besoin permanent de parfaire nos connaissances. C'est lui qui nous pousse à soumettre à l'épreuve de la compétition des technologies qui trouveront leur chemin vers les modèles de série que vous croisez sur la route. Chacune de nos voitures de course porte ainsi en elle un petit bout d'âme de votre Porsche.

Notre engagement dans le sport automobile est entier. Il nous mène à tous les niveaux de la compétition, dans des événements sportifs où écuries et pilotes privés peuvent faire leurs premières armes pour évoluer ensuite jusqu'aux plus hauts niveaux. Les Porsche Cups, véritables championnats de la marque, voient ainsi s'affronter des habitués, d'excellents amateurs et de futurs professionnels. Nous sommes aussi présents sur les courses d'endurance professionnelles, dans les catégories GT, avec des 911 RSR d'usine souvent victorieuses, comme dans les catégories Prototypes

telles que la LMP1 des championnats d'endurance de la FIA ou des 24 Heures du Mans. Pas pour être sous les feux de la rampe, mais pour faire honneur à nos origines. Pas pour le prestige, mais pour rester fidèle à nos principes.

Ce rêve de la voiture de course idéale que faisait déjà Ferry Porsche en son temps, nos pilotes et ingénieurs le réalisent chaque jour par l'apport de nouvelles technologies, de nouveaux objectifs, d'idées visionnaires – qui se vérifient sur les circuits. C'est là notre responsabilité envers la voiture de course d'aujourd'hui,

notre engagement envers les modèles sportifs de demain : porter toujours plus loin le rêve de Ferry Porsche.

Pour de plus amples informations, consultez notre site.
www.porsche.com/motorsport



Compétitions GT.

Les voitures GT (Gran Turismo) sont des pur-sang, de vraies machines de course obligatoirement fondées 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 épaulé 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 au Championnat du monde d'endurance de la FIA (WEC), aux 24 Heures du Mans,

au United SportsCar Championship ou dans les championnats GT nationaux de différents pays, les Teams Porsche privés remportent régulièrement victoires et titres. Et depuis 2013, Porsche court aussi à nouveau en championnat d'usine, partout dans le monde.

Porsche Mobil 1 Supercup.

Ou quand un championnat monomarque devient un événement international de la course automobile. 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 euro-

péens. Rien d'étonnant à cela vu l'importance des enjeux : par exemple une carrière en championnat GT.

Porsche Carrera Cups.

Notre tradition est née de nos précurseurs. Partout dans le monde, les Porsche Carrera Cups relèvent de compétitions automobiles prestigieuses d'envergure nationale. En Allemagne par exemple avec le « Deutsche Tourenwagen Masters » (DTM). Plus de 25 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 pour un centième de seconde.

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, au Japon, en Grande-Bretagne, 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.

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 Weissach ou par Porsche Motorsports North America, Inc. Porsche Motorsport est à vos côtés pour vous apporter l'aide dont vous avez besoin. Le centre logistique envoie ses pièces détachées aux écuries du monde entier. Ce n'est pas tout : Porsche fournit également les pièces, kits et accessoires de compétition... et homologue votre véhicule en bonne et due forme.

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 : les pièces soumises à une usure 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 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 nationale de sport automobile, en passant par tous les niveaux de formation prévus dans nos programmes.

Pour de plus amples informations, appelez le +49 711 911-23364 ou consultez la page www.porsche.com/france/sportsandevents/

Porsche Sports Cup.

En 2014, la Porsche Sports Cup entre dans sa dixième 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 +49 711 911-12359 ou consultez la page www.porsche.com/france/sportsandevents/

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 651 dans 80 pays soit environ 186 000 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 +49 711 911-23252 ou consultez la page www.porsche.com/france/sportsandevents/



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.

Traitement des gaz d'échappement.

Porsche nous prouve que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux d'émissions modérés, dans leurs différentes catégories.

Un résultat obtenu grâce à l'efficacité de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation aérodynamique et à des coefficients de frottement peu élevés. Par ailleurs, des catalyseurs de nouvelle génération à régulation lambda stéréo veillent au traitement efficace des gaz d'échappement. Le service de gestion environnementale de Weissach veille de son côté, entre autres, à rendre nos voitures les plus propres possibles

et à parfaire l'équilibre entre développement et impératifs écologiques. Objectif : allier performances et respect de l'environnement.

Consommation et recyclage.

Chez Porsche, la conception allégée va de soi. Cet allègement s'exprime par la présence accrue d'aluminium, de magnésium, de polymères techniques et de tôles d'acier haute résistance. Le choix des matériaux, tous recyclables, est ciblé. De même, nous utilisons principalement des peintures hydrodiluable non polluantes. Les pièces en polymères techniques sont toutes identifiées pour anticiper leur recyclage sélectif.

Bref : grâce à ces efforts, les modèles 911 GT3 RS atteignent aujourd'hui un taux de recyclage d'environ 95 %.

Carburant.

Tous les modèles Porsche, dont les modèles 911 GT3 RS, 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.





Caractère affirmé

Flirter avec les limites implique d'être en permanence dans le rouge.

Teintes.

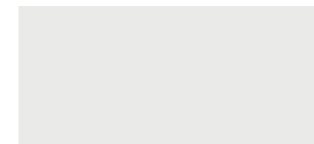
Sur la nouvelle 911 GT3 RS vous avez le choix entre les teintes unies Blanc ou Argent GT métallisé, classiques en compétition, auxquelles s'ajoutent, en option, les teintes spéciales Orange Fusion ou Ultraviolet. L'intérieur tout cuir est disponible sur demande en Noir, Noir-Orange Fusion ou Noir-Gris Argent.

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 911 GT3 RS.

Teintes unies – Extérieur.



Blanc

Teintes métallisées – Extérieur.



Argent GT métallisé

Teintes spéciales – Extérieur.



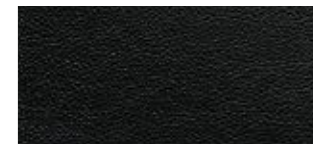
Orange Fusion



Ultraviolet



Teintes de série – Intérieur.
Cuir synthétique/Cuir/Vernis souple/Alcantara.



Noir

Teintes spéciales – Intérieur.
Cuir/Vernis souple/Alcantara/Microfibre



Noir



Noir-Orange Fusion



Noir-Gris Argent



Feux arrière en verre translucide



Batterie de conception allégée

Désignation	911 GT3 RS	Code	Page
Extérieur.			
Peinture métallisée (Argent GT métallisé)	<input type="checkbox"/>	Code	73
Peinture spéciale	<input type="radio"/>	Code	73
Réservoir de 90 l	<input type="checkbox"/>	082	
Batterie de conception allégée (lithium-ion)	<input type="radio"/>	192	74
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	<input type="radio"/>	603	
Phares à DEL avec fonction PDLS	<input type="radio"/>	602	
Feux arrière en verre translucide	<input type="radio"/>	XXG	74
Pare-brise teinté en dégradé de gris	<input type="radio"/>	567	
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie intégré	<input type="radio"/>	P13	
Suppression du monogramme arrière	<input type="checkbox"/>	498	
Châssis.			
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="radio"/>	450	44
Système de levage de l'essieu avant	<input type="radio"/>	474	32
Jantes peintes en couleur Argent	<input type="radio"/>	346	

Les modèles représentés dans le chapitre Personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Désignation	911 GT3 RS	Code	Page
Intérieur.			
Pack Clubsport (arceau-cage arrière en Noir, pré-équipement pour coupe-batterie ; éléments joints : harnais de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support)	<input checked="" type="radio"/>	003	47
Suppression du Pack Clubsport	<input type="checkbox"/>	703	
Arceau-cage en Orange Fusion	<input type="checkbox"/>	582	
Arceau-cage en Blanc	<input type="checkbox"/>	587	
Harnais de sécurité 6 points pour le passager	<input type="radio"/>	579	
Suppression de la climatisation	<input type="checkbox"/>	574	
HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage)	<input type="radio"/>	608	
Régulateur de vitesse	<input type="radio"/>	454	
Pré-équipement* Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	<input type="radio"/>	674	
Pack Design éclairage	<input type="radio"/>	630	
Sièges baquets intégral	<input checked="" type="radio"/>	P11	52
Sièges baquet sport	<input type="checkbox"/>	P03	52
Sièges sport adaptatifs Plus	<input type="checkbox"/>	P07	52

Option disponible Équipement de série Option gratuite



Pack Clubsport



Intérieur tout cuir en Noir-Orange Fusion



Intérieur tout cuir en Noir-Gris Argent

Désignation	911 GT3 RS	Code	Page
Intérieur.			
Sièges chauffants ¹⁾	<input type="radio"/>	342	
Extincteur	<input type="radio"/>	509	47
Pack fumeur	<input type="checkbox"/>	583	
Tapis de sol	<input type="radio"/>	810	
Filet de rangement (plancher côté passager avant)	<input type="checkbox"/>	581	
Ceintures de sécurité en Noir	<input type="checkbox"/>	555	
Intérieur Cuir.			
Intérieur tout cuir en Noir	<input checked="" type="radio"/>	Code	
Intérieur tout cuir en Noir-Orange Fusion	<input type="radio"/>	Code	76
Intérieur tout cuir en Noir-Gris Argent	<input type="radio"/>	Code	76
Couronne de volant en cuir lisse noir	<input type="checkbox"/>	878	52

¹⁾Incompatible avec les sièges baquet intégral.

Désignation	911 GT3 RS	Code	Page
Audio et communication.			
Système audio CDR	<input checked="" type="radio"/>	De série	55
Système audio CDR Plus	<input type="radio"/>	P25	55
Pack Audio Plus	<input type="radio"/>	490	55
Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation	<input type="radio"/>	P23	55
Radio numérique	<input type="radio"/>	691	
Pré-équipement pour téléphone mobile	<input type="radio"/>	619	
Module téléphone	<input type="radio"/>	666	
Services en ligne	<input type="radio"/>	UN1	
Commande vocale	<input type="radio"/>	671	
Chargeur 6 CD	<input type="radio"/>	692	
Chargeur 6 CD/DVD	<input type="radio"/>	693	
Pack Chrono avec application Porsche Track Precision et pré-équipement Laptrigger	<input type="radio"/>	643	57
Suppression du système audio CDR	<input type="checkbox"/>	609	

 Option disponible
 Équipement de série
 Option gratuite


Suppression du système audio



Pack Chrono avec application Porsche Track Precision



Porsche Exclusive.

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

À travers Porsche Exclusive, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche. Un programme exclusif et sur mesure pour façonner votre Porsche à votre goût,

au départ de l'usine. Modifications esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche. Dans chacun des aspects considérés, un principe essentiel commun : la fabrication sur mesure, réalisée à

la main. Le catalogue spécifique Exclusive 911 vous présente les nombreuses variantes Porsche Exclusive, que vous retrouverez aussi sur le site www.porsche.com

Pour en savoir plus, rendez-vous dans 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.

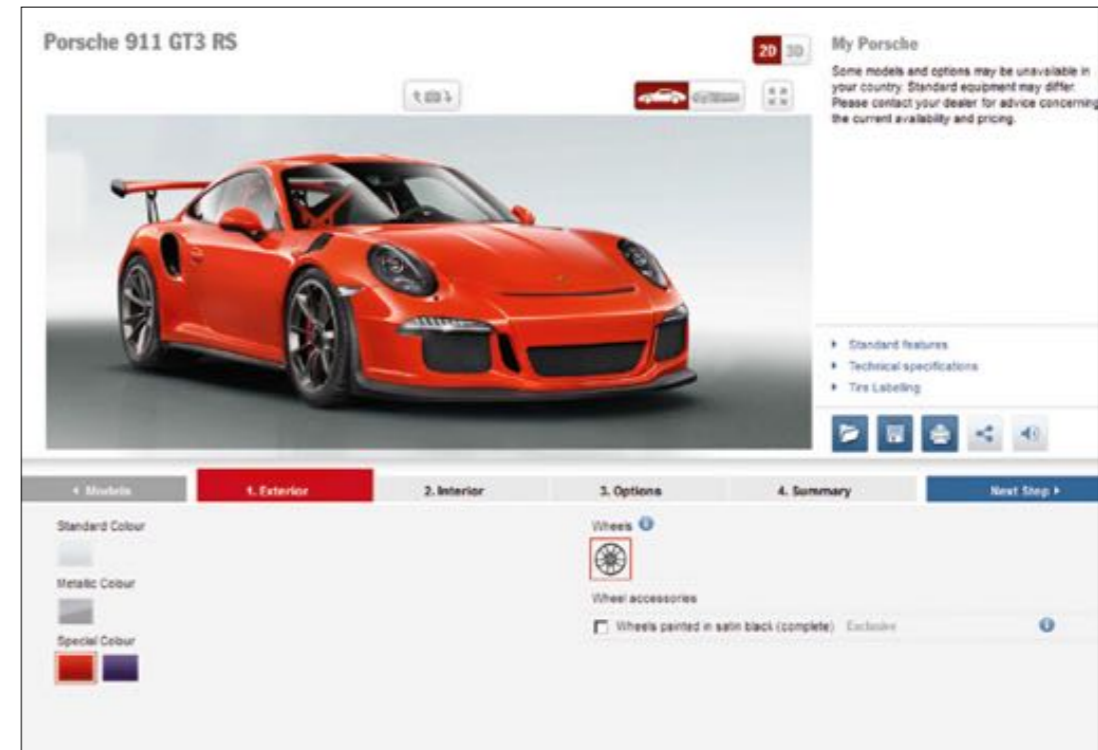
Porsche Car Configurator.

Des limites... personnalisées.

S'aventurer aux limites de l'extrême peut se faire de différentes façons. Avec la 911 GT3 RS, l'aventure sera nécessairement exceptionnelle. Mais le Porsche Car Configurator vous permettra d'aller encore plus loin, en vous guidant pour créer une Porsche unique, à votre image, que vous pourrez visualiser en 4 étapes seulement.

Vous avez tout loisir de tester différentes configurations et d'observer chacune d'elles sous tous les angles, grâce à la visualisation en 3D, puis d'enregistrer et d'imprimer celle qui vous convient.

Connectez-vous au site www.porsche.com pour accéder au Porsche Car Configurator ainsi qu'à tout l'univers de la marque.





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 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 Tequipment

Pour personnaliser votre Porsche en seconde monte, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez la liste complète des accessoires Tequipment sur notre site : www.porsche.com/tequipment



Porsche Driver's Selection

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 Travel Club

Des itinéraires de rêve ponctués d'étapes dans les meilleurs hôtels et restaurants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 711 911-23360. E-mail : info@porschetravelclub.de



Porsche Sport Driving School

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme le circuit Bugatti, au Mans. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 711 911-23364. E-mail : info@porscheporstdrivingsschool.de



Porsche Clubs

Depuis 1952, 186 000 adhérents partagent dans 651 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 711 911-23250 ou rendez-vous sur notre site. www.porsche.com/clubs

Porsche Service

Tous les modèles Porsche actuels et anciens trouveront auprès de Porsche Service les compétences et l'attention qu'ils méritent pour l'entretien courant, les soins et les réparations spécifiques.

Porsche Assistance

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

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 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.

« Christophorus »

Les 6 numéros annuels du magazine client Porsche vous informent sur nos nouveaux produits et vous font partager reportages et interviews. Retrouvez une sélection d'articles sur notre page web spécifique. www.porsche.com/christophorus

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. Pour en savoir plus, consultez notre site : www.porsche.com/classic

Musée Porsche

Plus de 80 voitures vous racontent l'histoire de Porsche, depuis ses débuts à Stuttgart-Zuffenhausen. Venez rêver devant les mythiques modèles 356, 911 ou 917, tous exposés dans un lieu unique en son genre.

Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site. Internet www.porsche.com



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





20... 21...

Un vent de liberté, et une bonne dose de maturité.

Pourtant il reste encore bien des virages à négocier, et des épreuves à remporter. Si vous pensez avoir déjà tout vu, tout vécu, passez votre chemin.

Mais si vous êtes encore avide de sensations fortes, sachez que le potentiel sportif de la nouvelle 911 GT3 RS est considérable. Les performances de ce modèle sont exceptionnelles ; le degré

de maîtrise qu'il permet, extraordinaire. Et l'héritage des circuits, incontestable.

Tous les extrêmes s'offrent à vous. Avec la 911 GT3 RS, chaque courbe prend des allures de trajectoire idéale, chaque véhicule devant vous appelle votre prochaine action. Vos limites s'évanouissent, pour ouvrir des perspectives nouvelles.

Piloter sur le fil du rasoir, établir les meilleurs temps, battre vos records personnels : animé de votre passion pour le sport automobile, vous éprouverez la certitude d'aller au bout de vous-même.

Nouvelle 911 GT3 RS.

Moteur	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 996 cm ³
Puissance (DIN) à	500 ch (368 kW) 8 250 1/min
Couple maximal à	460 Nm 6 250 1/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 arrière multibras avec roues directrices
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable
Diamètre de braquage	11,1 m

Châssis	
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6/4 pistons, peints en rouge, disques de freins autoventilés et ajourés
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM), deux niveaux (ESC OFF, ESC+TC OFF)
Système antiblocage	ABS 8.0 (intégré au PSM)
Jantes	AV : 9,5 J x 20 AR : 12,5 J x 21
Pneumatiques	AV : 265/35 ZR 20 (pneus sport) AR : 325/30 ZR 21 (pneus sport)
Poids	
Poids à vide selon DIN	1 420 kg
Poids à vide selon directive CE ¹⁾	1 495 kg
PTAC	1 720 kg

Performances	
Vitesse maximale	310 km/h
Accélération 0 – 100 km/h	3,3 s
Accélération 0 – 160 km/h	7,1 s
Accélération 0 – 200 km/h	10,9 s
Consommation/Émissions ²⁾	
Cycle urbain en l/100 km	19,2
Cycle extra-urbain en l/100 km	8,9
Cycle mixte en l/100 km	12,7
Émissions de CO ₂ en g/km	296
Classe énergétique ³⁾	
Classe énergétique Allemagne	G
Classe énergétique Suisse	G

Dimensions/CX	
Longueur	4 545 mm
Largeur (rétroviseurs compris)	1 880 mm (1 978 mm)
Hauteur	1 291 mm
Empattement	2 456 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	125 l
Capacité du réservoir (plein)	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air	c _w = 0,34



Caractéristiques des pneumatiques

Type de pneumatiques	Dimensions	Classe d'efficacité en carburant / Résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* Classe	Bruit de roulement externe (dB)
Pneus sport (S)	265/35 ZR 20	E	C–B		71
Pneus sport (S)	325/30 ZR 21	E	C–A	–	73–72

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.

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 6 (715/2007/CE, 195/2013/CE et ECE-R 101.01) 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 véhicules Porsche actuels ont été 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.

A	E	P	S
Aérodynamisme 12	Environnement 68	Pack Audio Plus 55	Sécurité 43
Airbags 45		Pack Chrono 57	Sièges
B	F	Pack Clubsport 47	Sièges baquet intégral 52
Batterie de conception allégée 74	Freins 43	Panorama 80	Sièges baquet sport 53
Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) 27	I	Personnalisation 74	Sièges sport adaptatifs Plus 52
C	Injection directe d'essence (DFI) 20	Porsche Active Suspension Management (PASM) 37	Suspension dynamique du moteur 34
Caractéristiques techniques 86	Instrumentation 51	Porsche Car Configurator 79	Système audio CDR 55
Carburant 68	Intelligent Shift Program (ISP) 28	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) 44	Système audio CDR Plus 55
Châssis 32	Interface audio universelle 55	Porsche Communication Management (PCM) 55	Système d'admission 25
Compétition 60	Intérieur 51	Porsche Exclusive 78	Système d'échappement sport 25
Conclusion 85	J	Porsche Communication Management (PCM) 55	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM) 37
Consommation 68/87	Jantes et pneumatiques 37	Porsche Side Impact Protection System (POSIP) 45	T
D	L	Porsche Stability Management (PSM) 38	Teintes 73
Design 12	Lubrification à carter sec 22	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) 38	Traitement des gaz d'échappement 68
Différentiel arrière 38	M	R	Transmission 27
	Matières intérieures 52	Recyclage 68	V
	Moteur 19	Roues arrière directrices 32	VarioCam 22
			Volant 51

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. 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, la 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 (11/2014). Sous réserve de toute omission ou 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, 2015.
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document 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 cette documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Programme 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
Germany
www.porsche.com

Edition : 03/2015
Printed in Germany
WSLH1601000130 FR/WW



