

PORSCHE

Nouvelle Porsche 911 GT3

Dossier de presse

Contenu

Points forts.....	4
En résumé	5
Aérodynamique et design.....	11
Cockpit et habitacle.....	14
Entraînement et performances.....	18
Châssis et dynamisme.....	20
Historique : 911 GT3.....	22
En exclusivité : Chronographe 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring	25

Consommation de carburant et émissions de CO2

Porsche 911 GT3 : Consommation de carburant combinée : 13,8 – 13,7 l/100 km ; émissions de CO2 combinées : 312 – 31 g/km ; classe d'émissions de CO2 : G

Porsche 911 GT3 avec pack Touring : Consommation de carburant combinée : 13,8 – 13,7 l/100 km ; émissions de CO2 combinées : 312 – 31 g/km ; classe d'émissions de CO2 : G

Porsche 911 GT3 RS : Consommation de carburant combinée : 13,2 l/100 km ; émissions de CO2 combinées : 299 g/km ; classe d'émissions de CO2 : G

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ ont été déterminées selon le nouveau procédé de mesure WLTP. Pour le moment, les valeurs NEDC déduites sont encore indiquées. Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

Dans la mesure où les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ sont fournies sous forme de plages de valeurs, elles ne se réfèrent pas à un véhicule précis et ne font pas partie de l'offre. Elles sont indiquées uniquement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. Les équipements supplémentaires et les accessoires (éléments rapportés, format de pneumatiques, etc.) peuvent modifier les paramètres importants du véhicule tels que le poids, la résistance au roulement et l'aérodynamique et, de même que les conditions météorologiques, les conditions de circulation et le style de conduite personnel, influencer la consommation de carburant ou d'électricité, le taux d'émissions de CO₂, l'autonomie et les performances routières d'un véhicule.

Nouvelles Porsche 911 GT3 et GT3 Touring : Points forts

- **Un entraînement agile chargé d'émotion**

Le moteur atmosphérique à haut régime de 4,0 l, associé à un rapport de pont plus court, garantit un développement de puissance aussi exaltant que spontané.

- **Disponible pour la première fois avec pack Weissach**

Disponible pour la première fois, le pack Weissach vient optimiser la 911 GT3 par des mesures d'allègement importantes pensées pour l'utilisation sur circuit et lui confère une esthétique encore plus sportive grâce à ses habillages avec carbone apparent.

- **911 GT3 disponible avec pack Touring dès son lancement**

La nouvelle 911 GT3 sort simultanément en version classique et en version pack Touring : voilà ce qu'on appelle une première !

- **Lancement du pack Structure légère**

Le pack Structure légère destiné à la 911 GT3 avec pack Touring comprend un équipement intérieur adapté, des composants PRFC supplémentaires et des jantes forgées en magnésium.

- **Nouveau siège baquet rabattable à structure légère**

La 911 GT3 avec pack Touring allie la sportivité du siège baquet à une excellente aptitude à l'usage quotidien, avec accès à la banquette arrière en option.

- **Avant et arrière repensés**

Les jupes et l'aileron retravaillés optimisent l'équilibre aérodynamique des modèles GT3. Les entrées d'air de refroidissement agrandies améliorent l'alimentation en air des composants de l'entraînement.

En résumé

Une sportive née : nouvelle Porsche 911 GT3

Stuttgart. Depuis son lancement en 1999, la 911 GT3 se distingue par sa sportivité et son aptitude à l'usage quotidien. Pour fêter son quart de siècle, la nouvelle version de cette sportive routière s'offre une structure allégée et un moteur Boxer à admission libre de 4,0 litres, fournissant un couple de 375 kW (510 ch) et un couple de 450 Nm. C'est la première fois que deux versions d'un nouveau modèle sont lancées simultanément : une variante résolument sportive avec aileron arrière et une autre, plus sobre, avec pack Touring. Grâce à des packs sur mesure et des options innovantes, les deux versions de la GT3 se prêtent idéalement à la personnalisation en fonction des goûts des clients et de l'usage qu'ils comptent faire de leur voiture. Ainsi, un pack Weissach est disponible pour la première fois pour la 911 GT3 : il permet d'affiner encore la configuration du véhicule pour une utilisation sur circuit. De plus, notre sportive se dote d'équipements de série encore plus complets et offre davantage d'options qui lui font gagner en précision et en sportivité.

Une 911 GT3 au look moderne

Les nouveaux modèles de 911 GT3 se caractérisent par un design plus affûté à l'avant et à l'arrière et par une aérodynamique adaptée en conséquence. Pour les deux variantes, le flux d'air au niveau du soubassement est optimisé par les nouvelles lignes du diffuseur avant, la forme améliorée de la lèvre de spoiler et les ailettes modifiées. Les nouveaux phares matriciels à LED, disponibles en option avec contours en blanc sur la 911 GT3, réunissent toutes les fonctions d'éclairage de la 911, ce qui rend les blocs optiques supplémentaires au niveau de la jupe avant inutiles. Cela a permis d'agrandir la surface des entrées d'air et confère à ce modèle une esthétique à la structure claire. À l'arrière, le diffuseur, les entrées d'air et le capot ont été redessinés. Ainsi, l'aileron arrière de la 911 GT3 est désormais doté de nouvelles plaques latérales incurvées.

Au niveau de l'essieu avant à double triangulation, Porsche utilise des bras longitudinaux spécialement élaborés et particulièrement aérodynamiques avec leur profil en forme de goutte. À vitesse élevée, ils augmentent la déportance au niveau du passage de roue et

améliorent le refroidissement des freins. Afin d'assurer un équilibre de déportance constant entre les essieux avant et arrière, y compris lors des freinages à grande vitesse, les ingénieurs responsables du châssis ont réduit le tangage (système anti-plongée). C'est pour cette raison que, sur l'essieu avant, la rotule avant du bras longitudinal inférieur de la nouvelle 911 GT3 a été abaissée. Ces modifications étaient déjà présentes sur la 911 GT3 RS actuelle. La 911 GT3 est dotée de série de pneus sport offrant une meilleure adhérence des sculptures sur sol mouillé en taille 255/35 ZR 20 à l'avant et 315/30 ZR 21 à l'arrière. Des pneus circuit homologués pour la route sont disponibles en option.

Disponible avec pack Touring dès le lancement et encore plus personnalisable

Avec ce nouveau modèle, Porsche définit encore plus précisément les variantes de la 911 GT3. C'est la première fois que le très populaire pack Touring est disponible dès le lancement sur le marché. Le nom « pack Touring » renvoie à une variante d'équipement de la 911 Carrera RS 2.7 de 1973. Ce pack a intégré le programme GT3 en 2017. La nouvelle 911 GT3 le met encore davantage en valeur en arborant le monogramme « 911 GT3 touring » sur la grille arrière. Pour rester fidèle à la silhouette élégante et intemporelle de la 911, le modèle 911 GT3 avec pack Touring renonce à une aile fixe. Un aileron arrière télescopique avec bord de fuite, appelé « Gurney Flap », et des ailettes remaniées au niveau du soubassement garantissent l'équilibre aérodynamique. L'habitacle affiche un intérieur cuir raffiné et une ambiance à la fois classique et sportive.

Pour la première fois, une banquette arrière est disponible en option pour la 911 GT3 avec pack Touring. Cela permet aux clients de personnaliser encore plus cette sportive apte au quotidien, pour un maximum de plaisir de conduite sur les routes de campagne sinueuses. « Dans les virages des routes de campagne, on sent très nettement que le réglage de la direction est encore plus précis que celui du modèle précédent », apprécie Walter Röhrl, ambassadeur de la marque Porsche. « On se sent encore plus en confiance parce que la direction, tout en restant franche, réagit davantage en douceur. Le rapport de pont plus court de la boîte de vitesses accroît lui aussi le plaisir de conduire sur les routes de campagne. »

Structure légère de bout en bout

Le faible poids total de la 911 GT3 contribue également à son comportement routier agile et franc. La nouvelle 911 GT3 mise systématiquement sur une structure légère. Notamment les nouvelles jantes allégées en aluminium argenté réduisent la masse non suspendue de plus de 1,5 kg par rapport aux roues du modèle précédent. Des jantes en magnésium sont par ailleurs disponibles en option avec le pack Weissach ou le pack Structure légère. Elles permettent un allègement de 9 kg. Une nouvelle batterie lithium-ion de 40 Ah de conception légère permet une réduction de poids de 4 kg, ce qui contribue à un excellent rapport carrosserie-masse. Dans sa configuration la plus légère, la nouvelle 911 GT3 ne pèse que 1 420 kg.

Rapport de pont raccourci de 8 %

Le moteur atmosphérique 4,0 litres de la nouvelle 911 GT3 a été conçu pour respecter les normes antipollution les plus récentes, nettement plus strictes, et est équipé de deux filtres à particules et de 4 catalyseurs. Mais ce système de dépollution extrêmement efficace n'empêche pas le moteur d'offrir une sonorité riche en émotions. La puissance du moteur Boxer six cylindres a été conservée grâce à une multitude de mesures d'optimisation. Les culasses ont été retravaillées, tandis que les arbres à cames plus affûtés de la 911 GT3 RS garantissent un développement de puissance encore plus dynamique.

N'oublions pas les clapets d'étranglement individuels, ni les refroidisseurs d'huile optimisés. Le moteur Boxer reste donc toujours aussi performant, avec 375 kW (510 ch). Dans la configuration la plus légère, chaque kilowatt développé par le moteur atmosphérique à haut régime remanié n'a que 3,8 kg à déplacer (2,8 kg/ch). De plus, la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports et la boîte de vitesses manuelle GT à 6 rapports bénéficient toutes deux d'un rapport de pont raccourci de 8 % par rapport au modèle précédent. Les deux options de boîte sont disponibles pour les versions 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring. Dans sa configuration avec boîte Porsche Doppelkupplung (PDK), la nouvelle 911 GT3 passe de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteint une vitesse de pointe de 311 km/h (pour la configuration avec boîte manuelle : 3,9 s et 313 km/h).

« Sur circuit, la nouvelle 911 GT3 est encore plus maniable, parce que ses amortisseurs optimisés lui confèrent une meilleure adhérence et une meilleure tenue de route sur les bosses et les bordures », précise Jörg Bergmeister, ambassadeur de la marque. « Le système anti-plongée réduit sensiblement le mouvement de tangage lors des freinages. L'équilibre de la voiture est nettement plus constant, en toutes circonstances. »

Nouveau siège baquet Sport à structure légère

Le nouveau siège baquet Sport à structure légère, doté d'un dossier rabattable et d'une coque en PRFC, est disponible en option sur la nouvelle 911 GT3. Le siège est doté d'un airbag de thorax intégré, d'une commande manuelle pour le réglage en profondeur, d'une commande électrique pour le réglage en hauteur et, en option, d'un système de chauffage à 3 niveaux. La garniture des appuie-têtes est amovible. Pour la plupart des pilotes, cela améliore l'ergonomie quand ils conduisent sur circuit avec un casque. Sur la 911 GT3 avec pack Touring, le fait de pouvoir rabattre le dossier en utilisant une boucle permet d'accéder à la banquette arrière en option, proposée pour la première fois. Il est également possible de commander les sièges Sport Plus adaptatifs à réglage électrique avec 18 positions.

Avec sa couleur noire, le cockpit biplace en série de la nouvelle 911 GT3 est fidèle au design des derniers modèles de 911. Toutefois, contrairement aux modèles Carrera, la 911 GT3 ne se démarre pas avec un bouton, mais avec l'habituel commutateur rotatif d'allumage. Un arceau de sécurité disponible en option renforce le tempérament sportif du véhicule. Avec le tableau de bord numérique central, le conducteur dispose d'un concept d'affichage et de commande clair et structuré. Grâce au jeu de couleurs contrasté, le compte-tours et le chronomètre sont parfaitement lisibles en un coup d'œil. Le mode d'affichage « Track-Screen » limite les informations présentées à droite et à gauche du compte-tours aux données essentielles concernant les pneus, l'huile, l'eau et le carburant et indique au conducteur le meilleur moment pour changer de rapport au moyen d'un pictogramme en forme d'éclair. L'affichage du compte-tours peut pivoter pour que le régime de coupure de 9 000 tr/min se trouve sur repère situé à 12 heures.

Packs de personnalisation pour la 911 GT3 et la 911 GT3 Touring

Pour la nouvelle 911 GT3, Porsche propose différents packs d'équipements. Avec le pack Weissach, disponible pour la première fois pour la 911 GT3, la configuration du véhicule peut être encore affinée pour une utilisation sur circuit. La barre stabilisatrice, les bielles d'accouplement et la plaque de renfort au niveau de l'essieu arrière sont en PRFC, tout comme le toit, les plaques latérales de l'aileron arrière, la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs, le triangle de rétroviseur et les prises d'air à l'avant. Le capot avant, le toit et l'aileron arrière arborent une bande en carbone apparent. Le cuir et les revêtements Race-Tex viennent rehausser l'esthétique de l'habitacle. Ainsi, pour la première fois, la partie supérieure du tableau de bord de la 911 GT3 se pare d'un revêtement Race-Tex antireflets. Les poignées de porte en PRFC et les filets de rangement optimisent les garnitures intérieures de porte en termes de poids. Une cellule de sécurité en PRFC et les jantes forgées en magnésium à structure légère sont quant à elles disponibles en option.

Pour la 911 GT3 avec pack Touring, Porsche propose le pack Structure légère. Dans cette configuration, le toit peint dans la teinte de la carrosserie ainsi que la barre stabilisatrice, les bielles d'accouplement et la plaque de renfort au niveau de l'essieu arrière sont en PRFC. Les jantes forgées en magnésium à structure légère et les garnitures de porte optimisées au niveau du poids viennent compléter le pack. Pour commander la boîte de vitesses sport manuelle GT à six vitesses en série, on retrouve le levier de vitesses plus court de la 911 S/T. Devant le levier de vitesses, une plaque portant l'inscription « Leichtbau » mentionne clairement le pack.

Pour la 911 GT3 avec aileron arrière, le pack ClubSport spécial circuit est disponible sans supplément de prix. Il se compose d'une cellule de sécurité en acier vissée à l'arrière, d'une ceinture 6 points pour le conducteur et d'un extincteur manuel. Pour cela, l'option Sièges baquets Sport à structure légère est nécessaire.

« La nouvelle 911 GT3 est encore plus marquante et plus chargée d'émotions. Nous avons retouché de nombreux détails et ajouté de nombreuses caractéristiques que nos clients réclamaient. La GT3 s'adapte ainsi encore mieux à l'usage qu'en fait son conducteur ou à ses préférences », affirme Andreas Preuninger, directeur Véhicules GT.

Chronographe exclusif : une voiture de sport à votre poignet

En exclusivité pour les propriétaires des 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring, Porsche Design a le plaisir de présenter une montre d'exception, qui reflète la conception et les performances de cette voiture de sport. Les chronographes 911 GT3 et 911 GT3 Touring bénéficient du calibre Porsche Design Werk 01.200 à fonction « flyback », ultra-précis et certifié COSC. Le boîtier en titane ultra-léger, disponible en option avec un revêtement en carbure de titane noir, associe design automobile sportif et horlogerie moderne.

Avec ses détails jaunes et sa structure hexagonale, le design du cadran s'inspire du tableau de bord de la GT3, tandis que le rotor de remontage évoque les jantes du véhicule. Le cercle coloré du cadran est disponible dans toutes les couleurs de carrosserie de la 911 GT3 et de la version avec pack Touring, ainsi que dans toutes les couleurs du programme « Couleur personnalisée ». Le bracelet, confectionné en cuir et fil Porsche utilisés dans l'habitacle, est assorti à la configuration respective du véhicule.

Avant et arrière repensés

La nouvelle Porsche 911 GT3 se rapproche plus que jamais du sport automobile. Ainsi, les améliorations apportées à la gamme 911 permettent d'affiner encore la conception de la 911 GT3 en matière d'aérodynamique et d'air de refroidissement. L'objectif est toujours d'obtenir une réduction optimale de la portance avec une résistance à l'air aussi faible que possible.

Les nouveaux phares matriciels à LED de la 911, qui reprennent la signature lumineuse typique à 4 points, intègrent toutes les fonctions d'éclairage. En option, les phares peuvent également arborer des contours blancs. À l'avant, on a pu supprimer les blocs optiques séparés, ce qui a permis d'agrandir la surface des entrées d'air Alliant esthétique et fonctionnalité, elle donne au bouclier avant des contours clairs et affirmés, et apporte aux freins avant et aux radiateurs avant de l'entraînement encore plus d'air de refroidissement. Cet air ressort ensuite par les sorties d'air du capot avant. Dans le même temps, la portance sur l'essieu avant est réduite, comme toujours quand on parle de sport automobile : la fonction définit la forme. Sur l'essieu avant, les bras longitudinaux de forme aérodynamique améliorent encore l'aérodynamique de la 911 GT3. Leur principal avantage est de réduire les turbulences dans les passages de roue, traversés par un important flux d'air, quand le véhicule roule à vitesse élevée. On retrouve la forme de goutte des composants de la 911 GT3 RS sur la 911 GT3.

Ce principe fondamental de performances fonctionnelles s'applique également à la nouvelle lèvre du spoiler avant. Cette dernière, associée à la nouvelle forme du diffuseur avant, réduit la portance sur l'essieu avant. Ces mesures s'ajoutent à des améliorations de l'habillage du soubassement pour optimiser le flux d'air au niveau du soubassement et l'équilibre aérodynamique de la voiture de sport. Comme c'était déjà le cas sur le modèle précédent, on trouve des sorties d'air supplémentaires dans le bouclier arrière. Le nouveau capot arrière améliore encore l'acheminement de l'air de refroidissement vers le groupe moteur.

L'un des éléments clés et inimitables de la 911 GT3 est son aileron arrière fixe, peint dans la teinte de la carrosserie. Il demeure un composant essentiel du concept aérodynamique

et un symbole fort du caractère sportif de la 911 GT3. Les plaques latérales remaniées sont légèrement courbées vers l'extérieur et sont, elles aussi, peintes de la même couleur.

Une silhouette tout en élégance : 911 GT3 avec pack Touring

Sur la 911 GT3 avec pack Touring, l'aileron arrière fixe a été abandonné. Il est remplacé par l'aileron arrière déployable de la Carrera avec un bord de fuite bien défini, le Gurney Flap. Allié aux modifications apportées à l'avant et au niveau du soubassement, le Gurney Flap garantit un équilibre optimal. Sportive du quotidien offrant un plaisir de conduite palpitant, la 911 GT3 avec pack Touring affiche la silhouette à la fois élégante et classique de la 911.

D'autres détails viennent souligner la personnalité unique de la 911 GT3 avec pack Touring, notamment le contour des vitres latérales argenté, qui lui confère une élégance racée. Au-dessus du moteur, la 911 GT3 avec pack Touring arbore une grille de capot conçue spécialement pour cette variante et portant l'inscription « GT3 touring ». En revanche, le monogramme arrière situé sous le sigle « PORSCHE » n'apparaît plus. L'arrière se caractérise également par une forme unique des ailettes.

Comme c'est souvent le cas chez Porsche, les couleurs de carrosserie sont disponibles dans les palettes Légendes, Rêves, Nuances et Contrastes. Pour la 911 GT3, la palette Légendes comprend les très populaires et sobres nuances Oak Green Metallic Neo et Slate Grey Neo. La palette Rêves rassemble quant à elle des couleurs vives et lumineuses comme le Bleu Gentiane et le Jaune Carthagène métallisé. La palette Nuances, pour sa part, se compose de couleurs élégantes et discrètes comme le Gris Volcano métallisé, tandis que la palette Contrastes fait la part belle au Noir et au Blanc.

Le choix en matière de couleur est encore plus large grâce aux programmes Sélection couleur personnalisée et Sélection couleur personnalisée (plus) proposés par Porsche Exclusive Manufaktur. Ces programmes permettent de configurer de nombreuses autres couleurs, et même de composer votre propre nuance. Actuellement, ce sont plus de 120 coloris qui sont proposés. Porsche augmentera nettement les capacités pour cette option exclusive à partir du deuxième semestre 2025.

Structure légère de bout en bout

La structure légère intelligente fait partie des principes fondamentaux du sport automobile et elle est donc une caractéristique essentielle de la conception de tous les modèles GT signés Porsche. Le rapport carrosserie/masse d'une voiture de sport a une influence directe sur ses performances. Dans la configuration la plus légère, avec pack Touring, boîte de vitesses sport manuelle GT à six vitesses et pack Structure légère, la 911 GT3 ne pèse que 1 420 kg et atteint un rapport poids/puissance de seulement 2,8 kg/ch (3,8 kg/kW). Voilà des valeurs dignes d'une voiture de course. La 911 GT3 s'impose ainsi comme l'un des modèles les plus légers et les plus agiles de la gamme 911 actuelle. Et cela se ressent à chaque virage.

Les éléments fondamentaux sont la conception légère alliant aluminium et acier et l'utilisation systématique de composants en PRFC. Parmi les mesures d'allègement de la structure en série, citons le capot avant en PRFC et la batterie lithium-ion à structure légère de 40 Ah. Cette batterie permet à elle seule d'économiser près de 4 kg par rapport au modèle précédent. Les jantes forgées en métal léger, solides et filiformes, induisent quant à elles un allègement de 1,5 kg par rapport aux jantes du modèle précédent. En série, elles mesurent 20 pouces sur l'essieu avant et 21 sur l'essieu arrière. Comme toujours sur une 911 GT3, elles sont dotées d'un écrou central. De plus, la version de série comporte également un système d'échappement Sport particulièrement léger en acier inoxydable avec deux sorties d'échappement centrales en coloris Noir.

Pour ceux qui veulent encore plus de légèreté et d'agilité, il est possible de configurer la 911 GT3 avec les sièges baquets Sport à structure légère, le pack Structure légère (pour la 911 GT3 avec pack Touring uniquement) et le pack Weissach (pour la 911 GT3 uniquement). Les packs incluent tous, entre autres, des garnitures intérieures de porte allégées au maximum, des poignées de porte en PRFC et des filets de rangement dans les panneaux de porte.

Habitacle puriste avec des innovations en matière de sièges

La 911 GT3 est une voiture de sport homologuée pour la route, rien d'étonnant donc à ce qu'elle affiche une allure résolument sportive, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Dans l'habitacle, le noir est à l'honneur. Les surfaces en carbone apparent accentuent ce « total look ». Pour l'intérieur de la 911 GT3, Porsche a combiné le cuir et le Race-Tex. En option, il est possible de revêtir également d'autres surfaces de ces matériaux haut de gamme. Sur la 911 GT3, les coutures décoratives contrastantes sont réalisées en Argent GT, Rouge Indien ou Bleu Requin, au choix.

Sur la 911 GT3 avec pack Touring, les équipements cuir de série sont en Noir : couronne du volant, levier de vitesses, accoudoir des garnitures de porte, couvercle du casier de rangement de la console centrale, poignées de porte et bandes latérales des sièges sont tous parés d'un revêtement en cuir lisse. Les bandes centrales sont, quant à elles, recouvertes de tissu. D'autres équipements cuir sont configurables en option. Les coutures décoratives sont réalisées, au choix, en Noir ou en Argent GT.

Porsche équipe la 911 GT3 en série avec le siège sport (4 positions) réglable électriquement. Il est même possible d'opter pour le siège sport adaptatif Plus (18 positions), lui aussi réglable électriquement. Avec la cellule de sécurité en option et la configuration à deux places en série sans banquette arrière, le cockpit de la GT3 est un véritable concentré de sportivité. Avec la 911 GT3 avec pack Touring, pour la première fois, il est possible d'ajouter une banquette arrière pour obtenir un véhicule à 2+2 places.

La coque du siège baquet Sport à structure légère est fabriquée en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC). Par rapport au siège sport Plus de série, cette coque permet de réduire le poids du véhicule de près de sept-kilogrammes. Le siège intègre un airbag de thorax, un système électrique de réglage en hauteur et un système manuel de réglage en profondeur. La garniture de l'appuie-tête est amovible, ce qui est très appréciable quand on porte un casque. Les sièges chauffants à l'avant sont disponibles en option. Le nouveau siège baquet Sport à structure légère est configurable pour les deux modèles de 911 GT3.

Grâce aux équipements propres à la gamme GT3, la 911 GT3 profite en plus de nombreuses innovations spécifiques. On compte parmi elles le compartiment Smartphone logé dans la console centrale et permettant une recharge sans fil jusqu'à 15 watts.

Cockpit : l'essentiel, sans le superflu

Les performances et la stabilité sont au cœur du cockpit de la 911 GT3. Un repère situé à 12 heures indique la position médiane du volant sport. Pour démarrer le moteur, il suffit de tourner l'habituel commutateur rotatif d'allumage situé à gauche du volant. Le concept de commande « Porsche Driver Experience », remarquablement intuitif, est entièrement tourné vers le conducteur et rassemble toutes les principales fonctions de conduite directement autour du volant. Cette amélioration du concept de commande de la 911 est particulièrement perceptible dans la très sportive GT3.

Le nouveau concept de commande et d'affichage se caractérise par le tableau de bord, qui prend la forme d'un écran incurvé haute définition de 12,6 pouces. Au centre, comme souvent dans l'univers du sport automobile, on retrouve le compte-tours rendu particulièrement lisible par sa couleur. Selon le mode d'affichage choisi, le régime de coupure de 9 000 tr/min apparaît à sa place habituelle ou sur le repère des 12 heures. L'affichage « Track Screen » limite les données numériques de part et d'autre du compte-tours aux informations pertinentes pour la conduite, comme la température et la pression des pneus, la pression et la température de l'huile, le niveau de carburant et la température de l'eau. À cela s'ajoutent un indicateur de changement de rapport et le pictogramme en forme d'éclair signalant le meilleur moment pour changer de rapport, particulièrement utile sur circuit. Il propose de changer de rapport au moment où le couple moteur est optimal. Un écran tactile 10,9 pouces placé au centre permet, comme de coutume, de commander toutes les fonctions du PCM.

Le chronomètre analogique situé au milieu du tableau de bord fait quant à lui partie du pack Sport Chrono. Il reprend le schéma de couleurs contrasté et particulièrement lisible du compte-tours. Les coloris Rouge Indien, Bleu arctique et Blanc sont également disponibles auprès de Porsche Exclusive Manufaktur.

Les packs : une dynamique optimale pour les deux versions GT3

Pour la toute première fois, Porsche propose le pack Weissach pour la 911 GT3. Comme on avait déjà pu le constater sur la 911 GT3 RS, ce pack est véritablement pensé pour le circuit : l'esthétique et les technologies sont plus sportives que jamais et le véhicule est considérablement allégé. Les mesures d'allègement de la structure concernent la carrosserie, le châssis et l'habitacle. Ainsi, la barre stabilisatrice arrière, les bielles d'accouplement arrière et la plaque de renfort au niveau de l'essieu arrière sont toutes fabriquées en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC). Outre le capot avant et l'aileron arrière, le toit est lui aussi en PRFC. Les composants sont peints dans la teinte de la carrosserie et ornés d'une bande en carbone apparent à finition brillante.

De plus, les plaques latérales de l'aileron arrière, la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs, le triangle de rétroviseur et les prises d'air à l'avant sont, eux aussi, en carbone apparent. Dans l'habitacle, on trouve également des garnitures de porte allégées avec poignées en PRFC et filet de rangement. Si on souhaite alléger encore le véhicule, il est possible d'opter pour les jantes en alliage léger de magnésium et le siège baquet Sport rabattable à structure légère. On peut ainsi réduire le poids total de la 911 d'environ 20 kg. Une cellule de sécurité vissée particulièrement légère en PRFC est également disponible en option.

Pour la 911 GT3, comme toujours, le pack ClubSport est proposé sans supplément de prix. Il est particulièrement adapté si l'on souhaite utiliser la voiture sur circuit. Le pack comprend une cellule de sécurité en acier, vissée derrière la rangée de sièges. La ceinture 6 points pour le conducteur et un extincteur manuel pour sport automobile complètent le tout (agent d'extinction 2 kg FX G-TEC). L'installation du pack ClubSport nécessite l'option Sièges baquets Sport à structure légère.

Pack Structure légère pour la GT3 avec pack Touring

Pour la 911 GT3 avec pack Touring, c'est le pack Structure légère qui est proposé. Il augmente le plaisir et la dynamique de conduite, car sa structure considérablement allégée

garantit un comportement routier particulièrement franc et agile. Outre le capot avant à structure légère de série, le toit peint dans la teinte de la carrosserie, le stabilisateur d'essieu arrière avec bielles d'accouplement et la plaque de renfort sont également fabriqués en PRFC léger. Les jantes forgées en magnésium à structure légère font également partie du pack, de même que des garnitures intérieures de porte allégées au maximum avec poignée en PRFC et filet de rangement. Au total, le pack Structure légère permet d'alléger notre sportive d'environ 20 kilogrammes. Du fait de la présence de la boîte de vitesses sport manuelle GT à 6 rapports, le pack Structure légère comprend en plus un levier de vitesses plus court, hérité de la 911 S/T. Une plaque portant l'inscription « Leichtbau » et située devant le levier de vitesses annonce clairement l'allègement de la voiture.

Hauts régimes, rapport de pont court

La 911 GT3 possède un atout technique de taille pour séduire : son entraînement. Le moteur Boxer à admission libre de 4 litres, fort d'une puissance nominale de 375 kW (510 ch) et d'un couple maximal de 450 Nm, se base sur un moteur développé pour le sport automobile. Pour une utilisation sur route, seules quelques modifications ont été nécessaires. Le moteur six cylindres dispose de six clapets d'étranglement individuels. Une lubrification à carter sec avec pompe de pression entièrement variable et réservoir d'huile séparé assure l'alimentation en huile, particulièrement importante pour un moteur à haut régime. La lubrification des paliers de bielles très sollicités s'effectue directement par une pompe à huile actionnée par le vilebrequin.

Pour atteindre l'impressionnant régime de coupure de 9 000 tr/min, Porsche a remplacé la compensation hydraulique du jeu des soupapes par des culbuteurs rigides. Des bielles en titane, des pistons forgés et une alimentation en huile supplémentaire par le vilebrequin garantissent la stabilité quand les pistons se déplacent à haute vitesse. Des rangées de cylindres à revêtement plasma limitent la friction. Porsche a équipé le moteur atmosphérique de la 911 GT3 de deux filtres à particules et de quatre catalyseurs. Le système d'échappement léger en acier inoxydable, avec ses deux sorties d'échappement à position centrale caractéristiques de ce modèle, produit un son impressionnant malgré ce système de dépollution très efficace.

Pour le passage de rapports, la 911 GT3 dispose de série d'une boîte de vitesses Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports, tandis que la boîte de vitesses sport manuelle GT à six rapports avec fonction activable de double débrayage (« Auto Blip ») est disponible en option. À l'inverse, sur la 911 GT3 avec pack Touring, la boîte de vitesses manuelle est de série et la version avec PDK est en option.

Si la PDK garantit des temps de passage optimisés et permet donc d'atteindre des valeurs d'accélération idéales, la boîte de vitesses manuelle met l'accent sur des courses de levier particulièrement courtes, sur une liaison directe entre le conducteur et l'entraînement et donc sur un plaisir de conduite maximal. De plus, cette configuration permet un allègement

de 17 kg par rapport à la version avec PDK. Les versions avec PDK ou avec boîte de vitesses sport manuelle GT profitent d'un rapport de pont raccourci de 8 % par rapport au modèle précédent. Cela améliore l'agilité et les montées en puissance, quel que soit le rapport engagé, pour une dynamique nettement optimisée.

Le développement d'une GT3 vise toujours à atteindre un rapport poids/performances optimal. Dans le cas de la variante la plus légère avec boîte de vitesses sport manuelle à six rapports, chaque kilowatt du moteur atmosphérique à haut régime remanié ne doit déplacer que 3,8 kg (2,8 kg/ch). La nouvelle 911 GT3 passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,4 secondes (911 GT3 avec pack Touring : 3,9 secondes). La vitesse maximale atteint quant à elle 311 km/h (911 GT3 avec pack Touring : 313 km/h).

Essieu avant à double triangulation à aérodynamique améliorée

Dans le cas d'une voiture de sport aussi intransigeante, un comportement routier régulier contribue à une meilleure maniabilité et à une excellente aptitude à l'usage au quotidien. Pour la nouvelle 911 GT3, Porsche a donc repensé le Bumpstop (butée de suspension) des jambes de suspension. Une structure plus courte permet de prolonger la course linéaire de 27 mm au niveau de l'essieu avant et de 24 mm au niveau de l'essieu arrière. Les fluctuations de charge sur les roues sont ainsi réduites, de même que le comportement de direction des pneus, ce qui ressent tout particulièrement sur les sections d'autoroutes au revêtement ondulé empruntées à grande vitesse ou lorsqu'il faut rouler sur des bosses ou des bordures de circuit.

Pour l'essieu avant de la 911 GT3, Porsche a utilisé pour la première fois des bras aérodynamiques spéciaux. Leur principe est issu de la 911 GT3 RS, qui a fait ses preuves sur circuit. Avec un profil en forme de goutte aérodynamique, les bras de suspension inférieurs améliorent le déplacement de l'air dans les passages de roue, traversés par un important flux d'air. Cela permet de réduire la portance et de diriger l'air vers les freins de l'essieu avant pour le refroidissement.

La nouvelle 911 GT3 hérite également du système anti-plongée de la 911 GT3 RS : sur l'essieu avant de la 911 GT3 RS, la rotule avant du bras longitudinal inférieur a été rabaissée. Le bras longitudinal est de ce fait plus raide. Lors du freinage, cela produit un couple d'appui qui contre la compression. Résultat : le mouvement de tangage du véhicule est nettement réduit.

Freins, roues et jantes

Les dimensions du système de freinage de la Porsche 911 GT3 correspondent à son design d'équipement de circuit homologué pour la route et à ses excellentes performances. Le système de freinage de série repose sur des disques de frein d'un diamètre de

408 millimètres sur l'essieu avant et 380 millimètres à l'arrière. Les disques de frein se composent de bagues de friction en fonte grise et d'étriers de frein en aluminium.

Comme toujours chez Porsche, un système de frein céramique est disponible en option. Ce dernier se distingue surtout par sa grande résistance thermique et sa masse réduite : les disques de frein sont environ deux fois moins lourds que les disques équivalents en fonte grise. Cette réduction du poids des masses non suspendues améliore nettement les caractéristiques de conduite. Les disques de frein du système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mesurent respectivement 410 et 390 millimètres sur les essieux avant et arrière.

Pour la 911 GT3, les jantes forgées en alliage léger avec écrou central (20 pouces au niveau de l'essieu avant, 21 pouces au niveau de l'essieu arrière) sont de série. Elles sont disponibles en six couleurs. Les jantes forgées en magnésium à structure légère, incluses dans le pack Structure légère et proposées en option pour le pack Weissach, ont les mêmes dimensions et sont déclinées en quatre coloris. Elles permettent un allègement de 9 kg par rapport au jeu de roues de série.

Porsche monte de série des pneus ultra-hautes performances (pneus UHP) de dimension 255/35 ZR 20 sur l'essieu avant et 315/30 ZR 21 sur l'essieu arrière. Ces pneus garantissent une stabilité de conduite élevée, y compris dans les virages, une adhérence optimale et des performances sur chaussée mouillée encore améliorées par rapport au modèle précédent. Des pneus circuit spéciaux homologués pour la route sont également disponibles. Au niveau des bandes de roulement, le nouveau mélange et le profil particulier quasiment lisse améliorent encore l'adhérence sur chaussée sèche. Les pneus peuvent être commandés en tant qu'accessoires Porsche officiels.

Historique : 911 GT3

25 ans de Porsche 911 GT3

L'histoire de la 911 GT3 commence en mars 1999 avec la présentation du nouveau modèle au Salon de l'automobile de Genève. En tant que modèle de circuit homologué pour la route, elle remplace alors l'emblématique 911 Carrera RS et s'impose comme le chaînon manquant entre modèles de série et sport automobile dans la gamme 911.

Depuis, cette 911 authentique et puriste ne cesse de ravir sa communauté de passionnés. Pour la conception de la 911 GT3, l'idée directrice était d'appliquer aux modèles de série les enseignements et développements issus du sport automobile aussi directement que possible. La raison est simple : la majorité des modèles 911 GT3 jamais construits roule régulièrement sur circuit. Grâce à la force d'innovation de Porsche, la 911 GT3 ne cesse d'ouvrir de nouveaux horizons par l'amélioration continue de ses performances.

La première 911 GT3, basée sur la génération 996.1, développe une puissance incroyable de 100 chevaux par litre. Son moteur atmosphérique de 3,6 litres atteint 265 kW (360 ch), ainsi qu'un couple de 370 Nm. Cette sportive culmine à 7 800 tr/min et 302 km/h (0-100 km/h en 4,8 s). Il s'agit du premier modèle de série homologué pour la route qui ait avalé la boucle Nord du Nürburgring en moins de huit minutes.

En 2003, la génération 996 est actualisée et est dotée d'un nouvel aileron arrière, de nouvelles roues et de nouveaux phares caractéristiques. Ces composants la démarquent encore plus de la gamme Carrera. La puissance passe à 280 kW (381 ch), tandis que la vitesse maximale et l'accélération sont, elles aussi, améliorées (306 km/h ; 4,5 s). Principales nouveautés : le système Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), proposé pour la première fois en option, réduit les masses non suspendues de 18 kg.

En 2006, avec le passage à la génération 997, la 911 GT3 bénéficie d'importants perfectionnements techniques et esthétiques. Une nouveauté décisive : avec le Porsche Active Suspension Management (PASM) de série, notre sportive se dote pour la première fois d'un châssis adaptatif. Le moteur Boxer de 3,6 litres totalement repensé développe désormais 305 kW (415 ch) et atteint un couple de 405 Nm. L'aérodynamique est également

améliorée grâce à une nouvelle lèvre de spoiler au niveau du bouclier avant et à un nouvel aileron arrière d'une seule pièce. La vitesse maximale est portée à 312 km/h, et notre nouvelle GT3 passe de 0 à 100 km/h en 4,3 secondes.

En 2009, à la faveur d'une nouvelle refonte, la puissance de la 911 GT3 est encore optimisée. La cylindrée du moteur atmosphérique est désormais de 3,8 litres et le moteur atteint les 8 500 tr/min. Résultat : la puissance est portée à 320 kW (435 ch). Porsche améliore encore la conception de l'aileron arrière et les performances de conduite : les 100 km/h sont atteints en seulement 4,1 secondes, tandis que la vitesse maximale est de 312 km/h. Pour encore plus de plaisir, les roues sont dotées en série d'un écrou central, qui deviendra au fil du temps l'une des marques de fabrique de la 911 GT3.

Le passage à la génération 991.1 en 2013 marque un progrès notable en termes de dynamique. Bien que les dimensions de la Porsche 911 augmentent, la voiture gagne en légèreté et en agilité. Dotée pour la première fois de la boîte de vitesses à double embrayage sept rapports et de roues arrière directrices, la 911 GT3 affiche des temps au tour nettement meilleurs que les modèles précédents. On note aussi l'accélération plus rapide (0-100 km/h en 3,5 s) et l'augmentation de la vitesse maximale (315 km/h). Le moteur atmosphérique de 3,8 litres entièrement nouveau est le premier à prendre ses distances avec le légendaire moteur Mezger et développe 350 kW (450 ch).

Avec le passage à la génération 991 (2017), la 911 GT3 se dote d'un nouveau moteur atmosphérique avec une cylindrée de 4,0 litres. La puissance atteint ainsi 368 kW (500 ch). Si l'amélioration des performances routières reste modeste (0-100 km/h en 3,4 s ; Vmax de 318 km/h), Porsche apporte néanmoins une modification de taille : grâce au pack Touring, disponible pour la première fois, la très puriste 911 GT3 profite de nouvelles qualités qui en font un véhicule merveilleusement adapté à un usage quotidien. Dans cette configuration, l'aileron arrière caractéristique disparaît. Pour répondre aux demandes répétées des clients, une boîte de vitesses sport manuelle vient renforcer la connexion entre le conducteur et sa voiture.

Avec le passage à la génération 992, Porsche améliore encore la maniabilité sur circuit. La 911 GT3 adopte certaines caractéristiques techniques du modèle sportif 911 RSR, notamment l'essieu avant à double triangulation, un aileron arrière en col de cygne réglable

sur quatre positions, un diffuseur arrière à l'aérodynamique améliorée, ou encore un diffuseur avant réglable. La puissance passe à 375 kW (510 ch). Le résultat : pour la première fois, la 911 GT3 parcourt la boucle Nord du Nürburgring en moins de sept minutes.

Avec la génération 992.2 (2024), Porsche choisit de différencier encore les variantes de la 911 GT3. Ainsi, pour la première fois, il est possible d'équiper la 911 GT3 avec pack Touring d'une banquette arrière et d'un pack Structure légère. En option, la 911 GT3 peut également être munie du pack Weissach. Les deux modèles profitent en série de techniques aérodynamiques jusqu'alors réservées à la 911 GT3 RS. La 911 GT3 incarne ainsi la quête d'un véhicule aussi à l'aise sur circuit qu'au quotidien via l'innovation et la technique.

En exclusivité : Chronographe 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring

Une voiture de sport à votre poignet

Les chronographes 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring mettent l'esthétique sportive et élégante de la voiture de sport à votre poignet. La voiture et la montre exclusive qui lui correspond exactement sont développées simultanément par Porsche. Toutes les montres Porsche sont produites dans la manufacture horlogère de la marque, fondée en 2014 à Soleure, en Suisse.

Le boîtier des chronographes 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring est disponible en deux versions : titane ou titane revêtu de carbure de titane noir. Le bracelet, en cuir automobile Porsche véritable, et les coutures décoratives reprennent les couleurs de la voiture. Le cadran évoque la forme de l'horloge Sport Chrono du tableau de bord de la voiture de sport. Il présente une nouvelle structure hexagonale et porte la couleur de l'extérieur du véhicule. Les chiffres sont inscrits en relief.

Les chronographes 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring sont réservés exclusivement aux propriétaires des nouvelles 911 GT3 ou 911 GT3 avec pack Touring. Les deux variantes sont dotées du calibre Porsche Design Werk 01.200 certifié COSC ainsi que d'un rotor 911 GT3, remplacé par le rotor 911 GT3 Weissach sur les modèles avec pack Weissach. Il figure les jantes de la voiture dans les moindres détails, jusqu'au couvercle de rotor portant l'inscription GT3 et à l'écusson Porsche bicolore.

Les chronographes 911 GT3 ou 911 GT3 avec pack Touring peuvent être personnalisés au moyen d'une gravure, représentant par exemple le numéro d'identification du véhicule (NIV).