



PORSCHE



La nouvelle 911 GT3

Intensité intérieure



La nouvelle 911 GT3

Pour beaucoup, la compétition automobile est un loisir.

Pour nous, c'est un état d'esprit.



La nouvelle 911 GT3	6
Moteur	18
Châssis	32
Sécurité	44
Confort	56
Compétition	66
Environnement	76
Personnalisation	80
Service	92
Conclusion	94
Caractéristiques techniques	96
Index	100





évolué. Il s'agit d'un concept moteur qui régule l'épure de distribution des arbres à cames d'admission – mais aussi celle des arbres à cames d'échappement. Pour toujours plus de couple et de puissance. Résultat : une puissance de 435 ch (320 kW) à 7 600 tr/min, un régime maximal de 8 500 tr/min et un couple maximal de 430 Nm à 6 250 tr/min. Chiffres impressionnants, surtout si l'on songe aux temps de parcours qu'ils permettent de réaliser.

Une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports transmet cette puissance aux roues dans le plus pur style, avec des courses de rapports réduites et précises. Deux repères essentiels résument à eux seuls le potentiel de puissance de la nouvelle 911 GT3. L'accélération, avec 4,1 secondes pour atteindre les 100 km/h. Et la vitesse de pointe, qui revient à 312 km/h.

La nouvelle suspension dynamique du moteur (p. 34) proposée en option offre une précision de conduite encore améliorée qui s'accompagne d'une plus grande stabilité de la voiture. Il s'agit d'un système qui réduit les oscillations et les mouvements des masses d'inertie du groupe motopropulseur en agissant sur la rigidité et donc sur la capacité d'amortissement des paliers moteur.

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

Nouvelle 911 GT3.

L'expérience peut suffire pour construire une voiture de sport. Mais sûrement pas une Porsche. Et encore moins une 911 GT3.

Construire une 911 GT3 nécessite l'engagement d'ingénieurs passionnés de voitures de compétition. Un engagement sans faille. Des ingénieurs habités par la passion du sport automobile. Corps et âme,

et qui refusent avec force toute forme de compromis. Animés par une intensité intérieure. Nouvelle 911 GT3.

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

cédente, pour une consommation comparable.

Il s'agit d'un moteur Boxer placé très bas, à l'arrière, qui vaut à la voiture un centre de gravité optimal et une motricité élevée de l'essieu moteur. La cylindrée s'affiche désormais à 3,8 l. Le moteur de la nouvelle 911 GT3 reçoit le système VarioCam



Le Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 42) veille à optimiser l'agilité et la maniabilité.

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

Une première sur la 911 GT3 : le système de stabilisation Porsche Stability Management, doté de 2 systèmes de régulation supplé-

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

jantes « GT3 » 19 pouces (p. 38) a été directement emprunté à la compétition. Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) est présent de série. Des pneus sport homologués pour la route confèrent à la voiture un mordant exceptionnel. Pour des vitesses particulièrement élevées en courbe et un comportement précis sur route et sur circuit.

Tout, sur la nouvelle 911 GT3, a été pensé pour alléger la voiture. Les portes et le capot avant par



exemple sont en aluminium, le capot arrière est en matériau composite. Résultat : un rapport poids/puissance de seulement 3,2 kg/ch.

L'aptitude à l'usage au quotidien a une nouvelle fois progressé – avec le nouveau système de levage à l'avant (p. 37) proposé en option. Ce système permet, à vitesse réduite, de lever de 30 mm le nez de la voiture, pour éviter de rester bloqué en cas d'obstacle gênant.

Les ingénieurs ont également recherché un niveau maximal de sécurité active et passive. Les nouveaux disques de freins dotés de moyeux en aluminium ainsi que le système de freinage plus puissant, quoique plus léger, offre d'excellentes valeurs de décélération, même en sollicitation intense. Le système de freinage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, p. 50) avec disques de freins en céramique est disponible en option.

Pour encore plus de sécurité, vous pourrez opter pour le Pack Clubsport (p. 54) proposé en option sans supplément de prix. La communication fait elle aussi la part belle aux technologies les plus modernes avec le nouveau système audio CDR-30 prévu au départ de l'usine, ou le nouveau Porsche Communication Management (PCM, p. 63) optionnel.

La nouvelle 911 GT3. Née d'un refus absolu des compromis. Et d'une réelle intensité intérieure.



qui surmontent les prises d'air latérales.

Effilés vers l'extérieur, les blocs optiques arrière à DEL épousent ostensiblement les courbes des ailes, caractère distinctif s'il en est, comme le nouvel aileron double fixe qui tend à améliorer l'appui aérodynamique, de même que la stabilité de la voiture à très grande vitesse. Réalisé en matériau composite dans un but d'allègement maximal, il comporte une lame supérieure réglable

pour la conduite sur circuit. Deux chiffres visibles sur les côtés affichent clairement le niveau de puissance : 3,8.

Deux collecteurs à résonance agencés sur le capot arrière injectent de l'air supplémentaire dans le compartiment moteur et le système d'admission.

Autre caractère typique de la 911 GT3 : la sortie d'échappement double centrale peinte en noir,

associée au système d'échappement sport.

Résultat de l'ensemble de ces mesures : un Cx de seulement 0,32. Témoin d'un appui aérodynamique nettement en hausse et d'un équilibre optimal. Pour une meilleure adhérence, un comportement routier encore amélioré, et un haut niveau de sécurité.

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

Suivre la trajectoire idéale.

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

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

Par ses lignes, le nouveau bouclier optimise la canalisation de l'air de refroidissement via le radiateur central, comme le montre la nouvelle sortie d'air située à la base du capot avant, associée à la nouvelle lèvre de spoiler, pour plus d'appui aérodynamique. Héritées en droite ligne de la compétition automobile, les entrées d'air sont désormais

toutes protégées par de nouvelles grilles, peintes en gris foncé.

La nouvelle 911 GT3 bénéficie de blocs optiques tout à fait nouveaux. Les phares Bi-Xénon sont présents au départ de l'usine. Les clignotants, de même que les feux de jour et de position à DEL, s'insèrent harmonieusement dans des barrettes horizontales distinctes





Moteur

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

Le moteur.

Preuve éloquente de notre état d'esprit.

La nouvelle 911 GT3 est animée par un moteur Boxer 6 cylindres à 4 soupapes refroidi par eau et doté du système VarioCam évolué (p. 24). D'une cylindrée portée à 3 797 cm³, ce nouveau moteur tire une puissance de 435 ch (320 kW). Le couple maximal s'affiche à 430 Nm, le régime maximal à 8 500 tr/min.

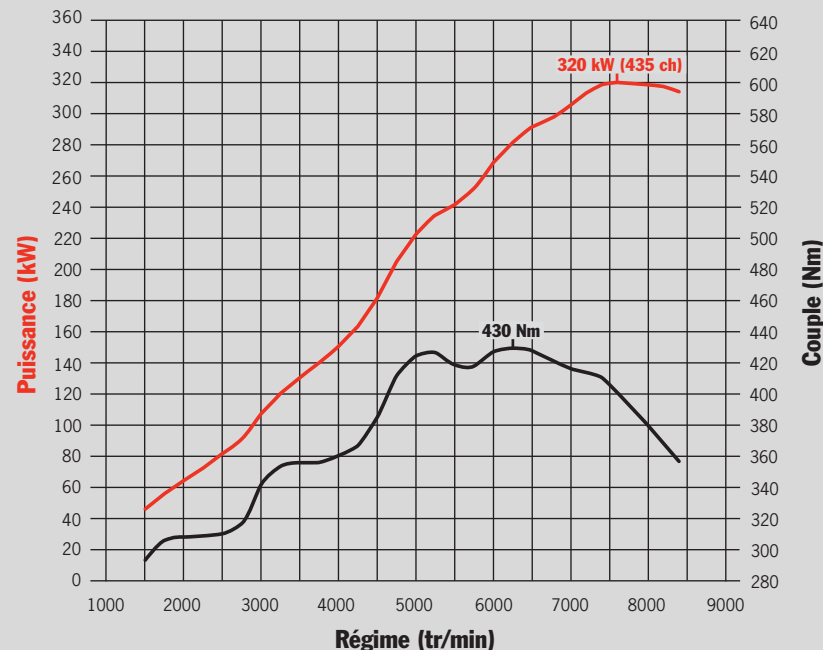
La nouvelle 911 GT3 franchit la barre des 100 km/h en seulement 4,1 s et revendique une vitesse de pointe de 312 km/h. Le rapport poids/puissance est de 3,2 kg par ch. La puissance par litre de cylindrée est de 115 ch.

Bref : la nouvelle 911 GT3 séduit par un potentiel encore plus

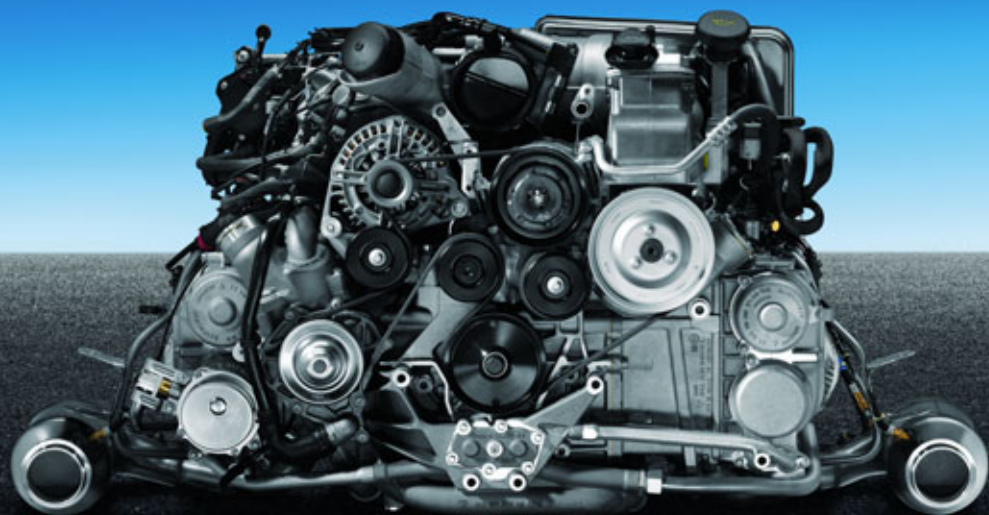
impressionnant. Pour une consommation quasiment inchangée.

Le respect de la norme antipollution Euro 5 atteste clairement notre souci de préserver l'environnement.

Moteur Boxer de 3,8 l de cylindrée



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



La lubrification à carter sec (p. 24) avec réservoir externe permet une lubrification fiable du moteur, même à vitesse élevée en courbe. Le refroidissement de l'huile est assuré par un échangeur thermique huile-eau. Deux systèmes éprouvés en compétition.

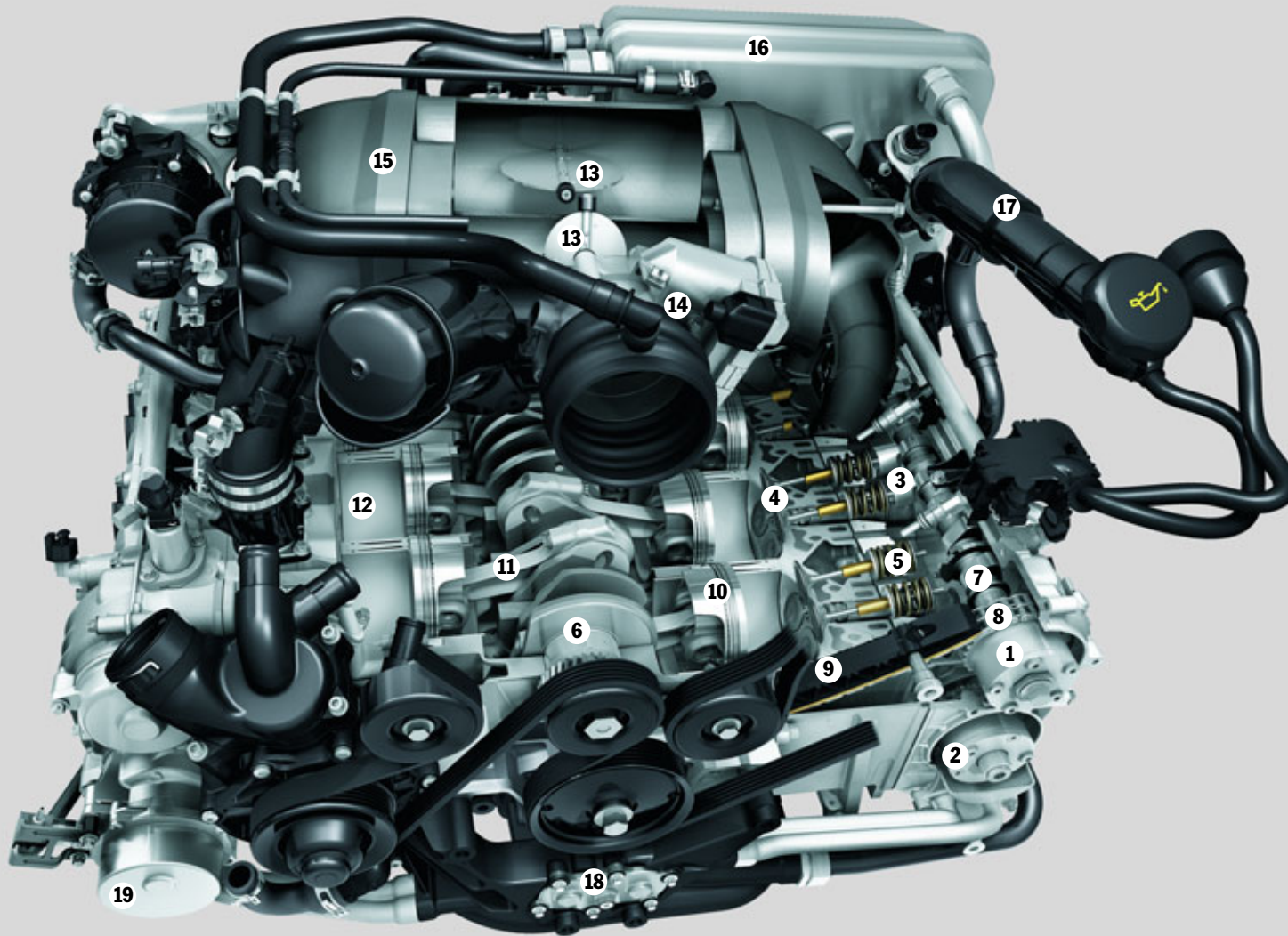
Des bielles en titane très légères et des pistons allégés réduisent les masses en mouvement. Les soupapes d'admission et d'échappement sont commandées par

des poussoirs allégés avec compensation hydraulique du jeu des soupapes. Ceci permet d'obtenir un régime maximal allant jusqu'à 8 500 tr/min, avec des rapports plus courts qui offrent un potentiel d'accélération extrêmement élevé.

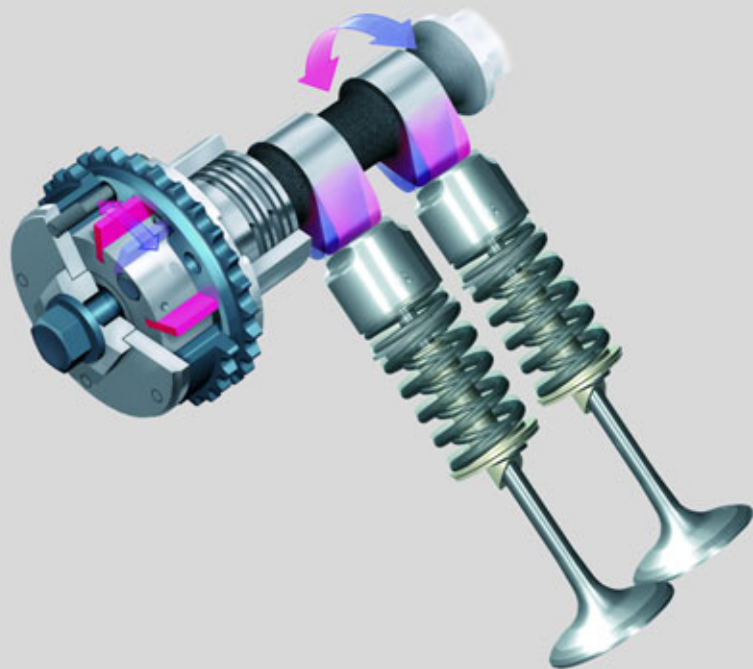
Associé au système d'échappement sport, le système d'admission variable à double clapet de résonance (p. 26) optimise le cycle de charge et

le débit. L'augmentation du volume du système d'échappement vient compléter le système d'admission, dont la faible résistance à l'écoulement diminue les contre-pressions des gaz d'échappement. Le cycle de charge s'en trouve ainsi optimisé et la puissance augmentée.

Développer un moteur est chaque fois un nouveau défi. La preuve par excellence de notre état d'esprit.



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



optimise le mouvement des pistons en vue d'un meilleur rendement et d'une puissance plus élevée. Une autre pompe située dans le carter de vilebrequin alimente directement les points de lubrification du moteur à partir du même réservoir d'huile externe.

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

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

VarioCam

Système VarioCam.

Pour la première fois, le moteur de la nouvelle 911 GT3 reçoit le système VarioCam évolué. Il s'agit d'un concept moteur capable de réagir en fonction du régime et de la charge. Optimisé, le système régule l'épure de distribution des arbres à cames d'admission – mais aussi celle des arbres à cames d'échappement, grâce à un régulateur axial par arbre à cames. Pour toujours plus de couple et de puissance.

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

Lubrification à carter sec.

Indispensable pour une conduite sportive : grâce à la lubrification à carter sec, la lubrification est

toujours optimale, même en cas de très forte accélération transversale et longitudinale.

Sur la nouvelle 911 GT3, deux pompes par culasse ainsi que deux pompes logées dans le carter de vilebrequin aspirent l'huile du carter moteur avant de la refouler rapidement dans le réservoir d'huile externe.

Ces pompes à huile sont conçues pour créer dans le carter de vilebrequin une dépression qui



Système d'admission.

La nouvelle 911 GT3 est équipée d'un système d'admission variable à double clapet de résonance qui, associé au système d'échappement à double sortie centrale, assure un cycle de charge efficace et un rendement élevé.

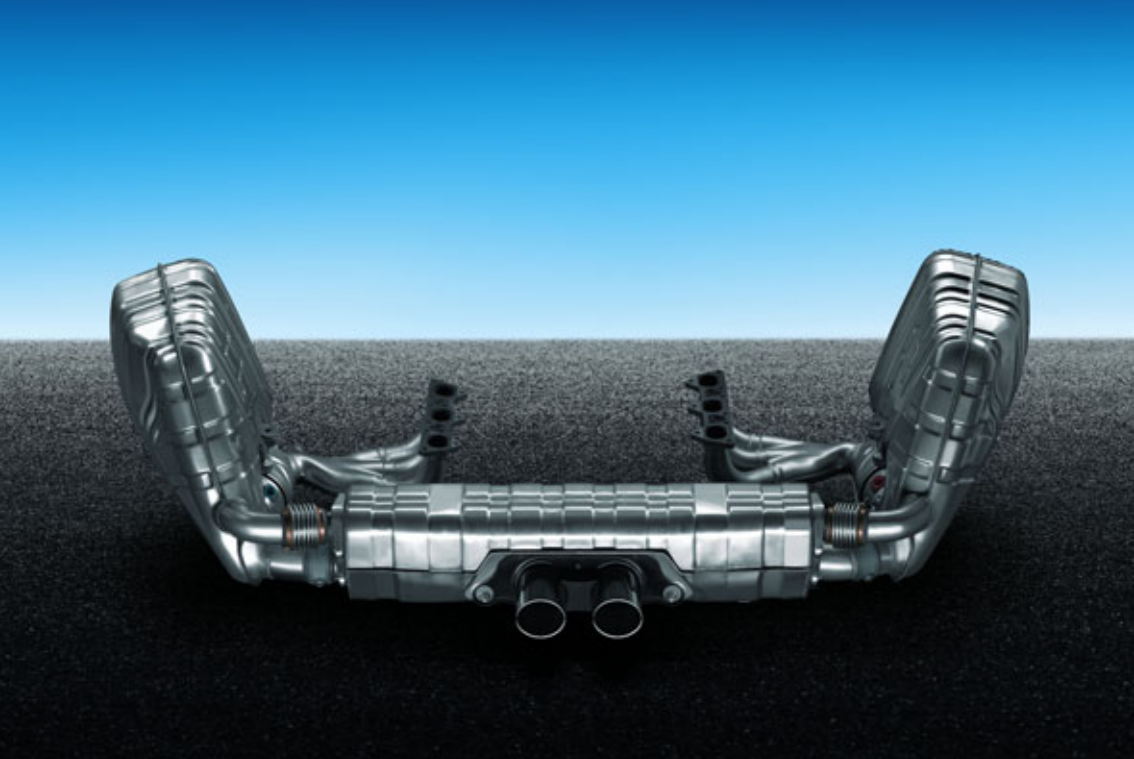
Le collecteur d'admission conventionnel est complété par deux

collecteurs avec clapets de résonance qui permettent d'atteindre un couple et une puissance élevés sur une large plage de régimes. À bas régime, les clapets de résonance sont fermés. À mi-régime, le premier (le plus petit) des deux clapets s'ouvre. Il se ferme lorsque le régime continue à monter, pour passer le relais au second clapet (le plus grand). Dans la plage des régimes élevés

les deux clapets de résonance sont ouverts. Le système utilise ainsi les vibrations de la masse d'air pour obtenir un remplissage optimal des cylindres.

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

Système d'admission



Système d'échappement sport

Système d'échappement sport.

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

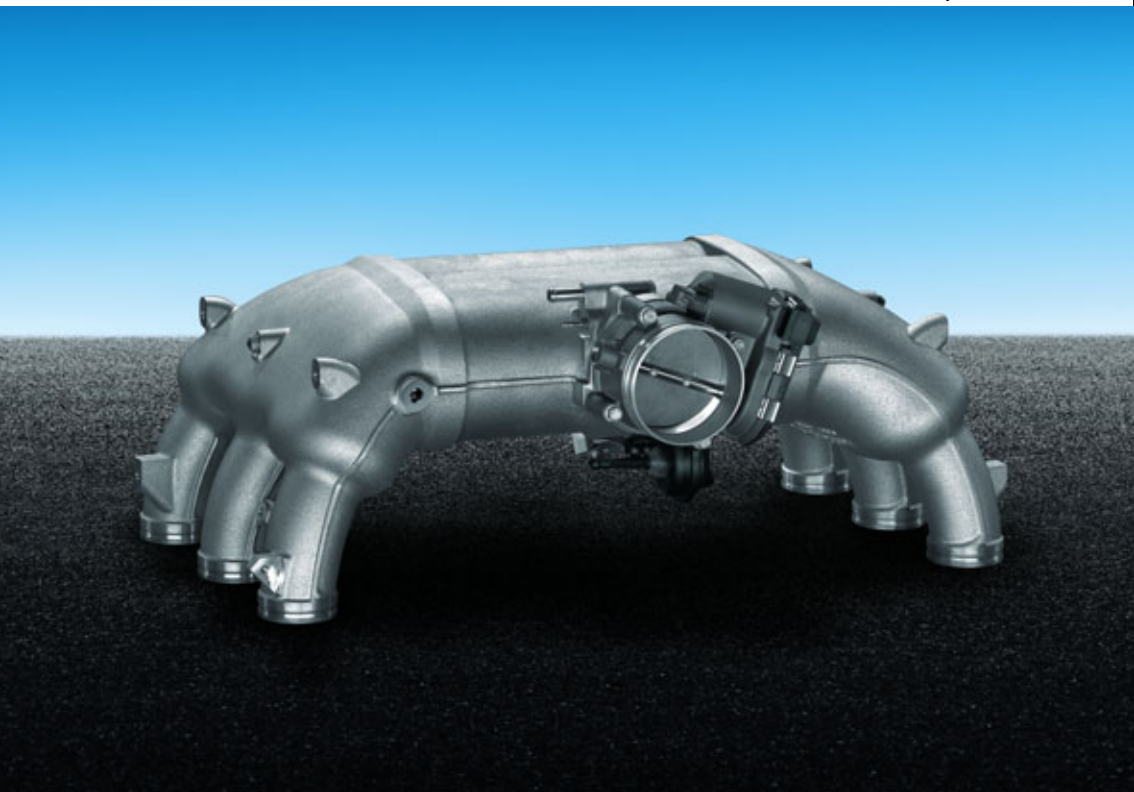
Chacune des deux rangées de cylindres dispose de sa propre ligne d'échappement. Par leur conception et leur agencement, les deux pots catalytiques assurent une montée en température rapide et donc une dépollution plus efficace.

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

La régulation lambda stéréo surveille séparément les deux rangées de cylindres. Associées au module Motronic ME7.8.2, deux sondes lambda travaillant en parallèle régulent la composition du mélange destiné à chaque rangée de cylindres.

Une autre sonde lambda prévue sur chaque ligne d'échappement surveille la dépollution, dans chaque catalyseur*.

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





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

Transmission.

Robustesse : tel était notre postulat de départ. La boîte de vitesse mécanique à 6 rapports de la nouvelle 911 GT3 devait avant tout être capable de résister au niveau de sollicitation de la compétition. Commandée par câble et couplée à un volant

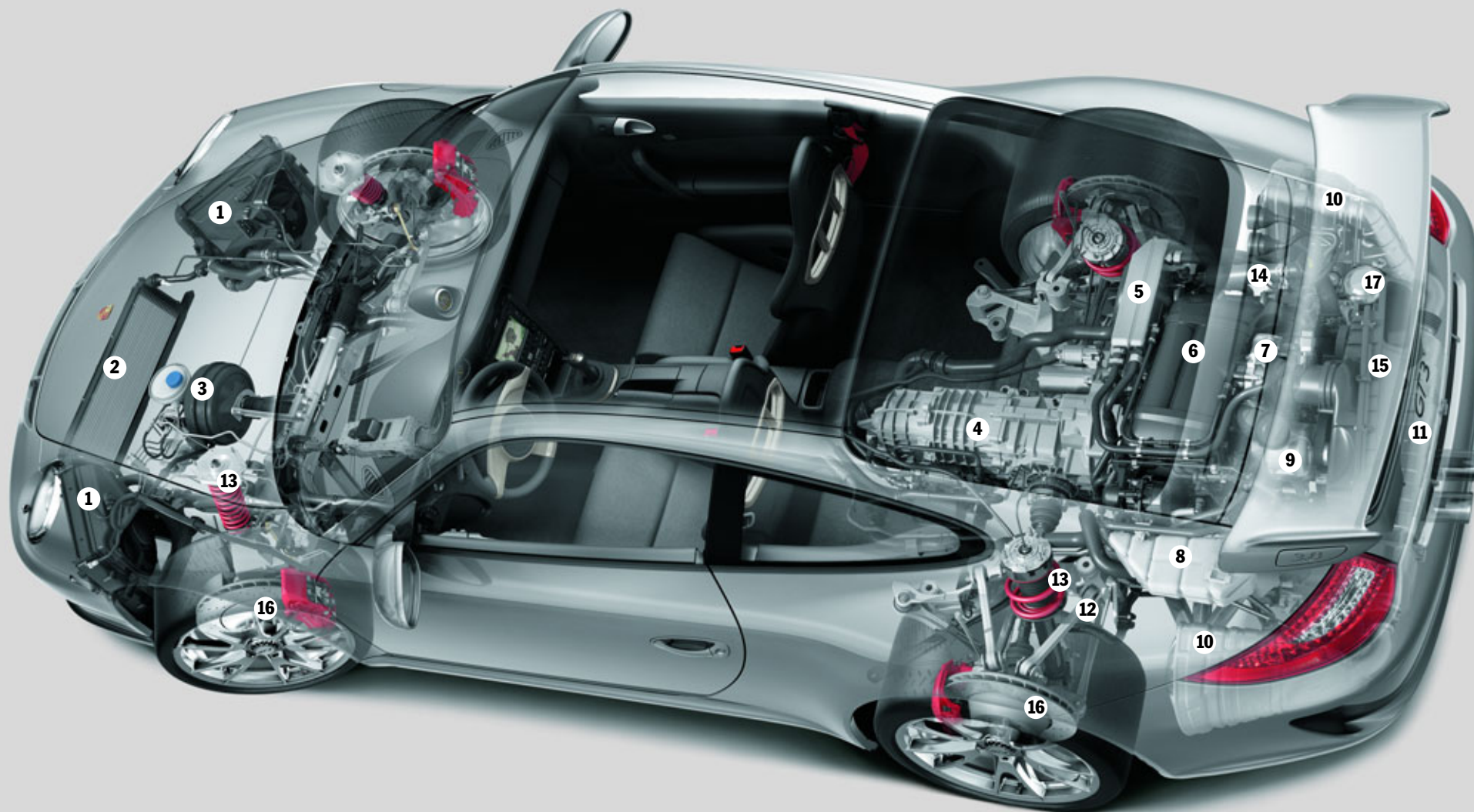
bimasse allégé, elle offre en outre un rendement élevé et donc un excellent potentiel de puissance, malgré son poids plume. Réduite et précise, la course des rapports optimise l'enchaînement du passage des vitesses pour plus de sensations.

La course des rapports est précisément adaptée aux caractéristiques du moteur de 3,8 litres de cylindrée, pour permettre de déployer un potentiel de puissance encore plus élevé.

Des bagues de synchronisation robustes et capables de résister à la chaleur garantissent une précision optimale lors des changements de rapports (entre la 3^e et la 5^e), même à pleine charge. Le refroidissement de la boîte est assuré par un échangeur huile-eau supplémentaire et une lubrification par barbotage, qui augmentent la résistance de la boîte en sollicitation extrême, facteur essentiel de réussite en compétition.

Les valeurs de blocage maximales du différentiel arrière à glissement livré de série – 28% en accélération et 40% en décélération – sont idéalement adaptées aux caractéristiques de puissance et de couple du moteur. Pour plus de motricité, une meilleure stabilité en courbe.





1. Radiateurs latéraux

2. Radiateur central

3. Assistance servofrein

4. Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports

5. Réservoir externe de l'huile moteur pour lubrification à carter sec

6. Système d'admission à volume variable

7. Papillon des gaz avec commande d'accélérateur électronique

8. Vase d'expansion du liquide de refroidissement

9. Alternateur

10. Silencieux intermédiaire

11. Silencieux arrière du système d'échappement sport

12. Essieu arrière multibras

13. Amortisseur PASM

14. Tubulure de remplissage d'huile

15. Filtre à air

16. Disque de frein

17. Palier moteur

Châssis

Dynamique élevée. Tenue de route exceptionnelle. Sensations de conduite immédiates.

Les autres paramètres vous appartiennent.



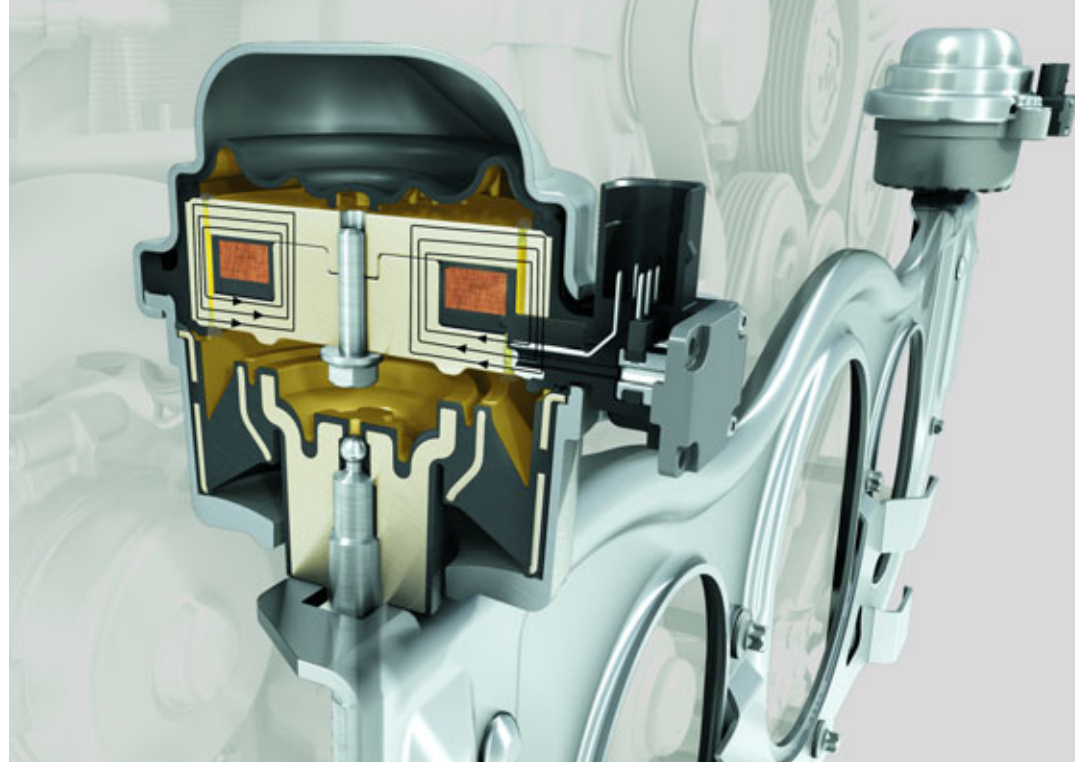
**Toute masse subit par nature une certaine inertie.
Mais les lois de la physique nous invitent à nous dépasser.**

Nouvelle suspension dynamique du moteur.

Une nouveauté technologique : la suspension dynamique du moteur disponible en option*. Il s'agit d'un système à régulation électronique, dont le rôle consiste à réduire les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur, plus particulièrement du moteur.

À l'arrière, le moteur est relié par vissage à la carrosserie, via deux supports. Selon le principe d'inertie, tout corps persévère dans son état de repos ou de mouvement rectiligne uniforme, sauf si les forces qui s'exercent lui imposent d'autres contraintes. Plus simplement : lorsque vous abordez un

virage avec votre nouvelle 911 GT3, la voiture obéit au mouvement de braquage que vous imprimez au volant, à l'exception du moteur, du moins dans un premier temps, parce qu'il subit une inertie incompressible et entraîne ainsi l'arrière de la voiture à se déporter vers l'extérieur.



Suspension dynamique du moteur

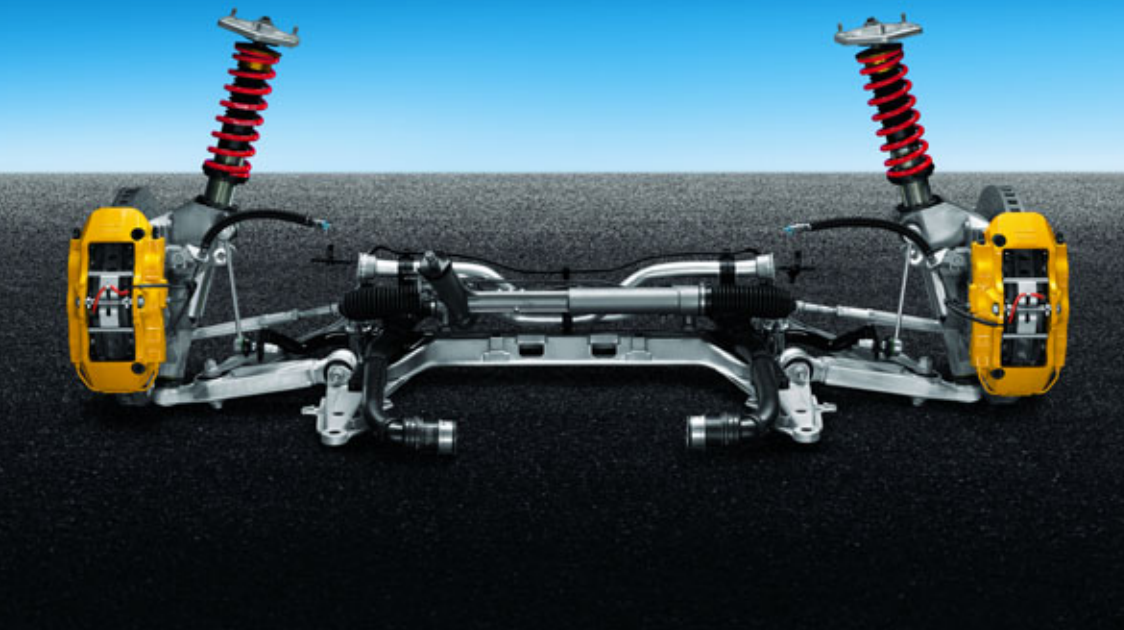


La nouvelle suspension du moteur a précisément pour mission de réduire cet effet : des capteurs détectent l'angle de braquage, ainsi que les valeurs d'accélération longitudinale et transversale. Les caractéristiques des deux supports moteur varient automatiquement en fonction du profil de la route et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

l'amortissement des paliers moteur : plus souples pour plus de confort et moins de vibrations en conduite normale ; plus durs pour des sensations plus directes en conduite sportive. Comme sur les 911 GT3 de compétition sur lesquelles le groupe motopropulseur est directement boulonné sur la carrosserie. La suspension dynamique du moteur réduit en outre les 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 accrue et de meilleures accélérations. La différence est sensible, au quotidien, comme sur circuit : avec une bien meilleure stabilité lors des accélérations et des décélérations, ainsi qu'en courbe à vitesse élevée.

* Disponibilité prévue à partir de 09/2009.



Essieu avant avec Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

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

Châssis.

Par rapport à la 911 Carrera, le châssis de la nouvelle 911 GT3 est abaissé de 30 mm. La conception allégée diminue le poids total de la voiture et des masses non suspendues. Résultat : une agilité extraordinaire, une sécurité maximisée et une stabilité exceptionnelle en courbe.

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

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

La liaison très rigide du châssis et de la carrosserie se traduit par une tenue de route irréprochable et un excellent comportement routier.

Système électro-hydraulique de levage à l'avant*.

Jusqu'à aujourd'hui, les bordures de trottoir, les rampes et les entrées de garages en sous-sol par exemple constituaient pour les voitures de sport telles que la

nouvelle 911 GT3 des obstacles particulièrement gênants.

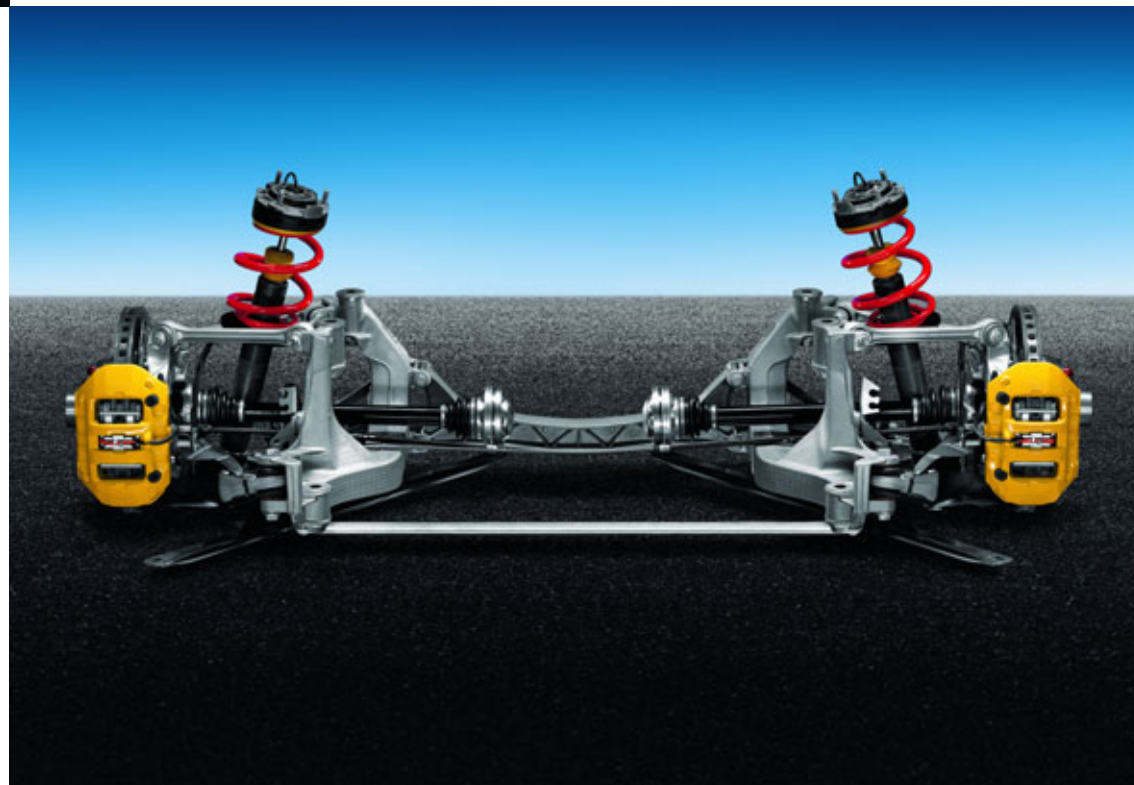
Ces soucis appartiennent désormais au passé, car nos ingénieurs ont développé pour la nouvelle 911 GT3 un nouveau système électro-hydraulique monté sur l'essieu avant, qui permet de relever de 30 mm le nez de la voiture.

Un compresseur envoie alors de l'air comprimé dans les amortisseurs avant du PASM (p. 42).

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

* Disponibilité prévue à partir de 09/2009.
** Une fois le véhicule à l'arrêt, il convient de ramener le système de levage en position basse car l'air comprimé ne peut être maintenu à une valeur adéquate que durant un certain laps de temps seulement.

Essieu arrière avec Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Direction.

Importante au quotidien, indispensable sur circuit : une direction précise et fiable qui réagisse à chaque ordre du conducteur. Comme la direction à démultiplication variable de la nouvelle 911 GT3. Lorsque le volant ne bouge que très peu autour de sa position centrale, par exemple lors d'un parcours sur autoroute, la démultiplication est plus tolérante. L'agilité et la réactivité restent

néanmoins à leur meilleur niveau. Plus le braquage est important, plus le rapport de démultiplication est direct. Une mesure particulièrement appréciable dans les virages serrés.

Doté d'une couronne habillée d'alcantara, le nouveau volant GT3 à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en profondeur et en hauteur. Le module d'airbag est garni de cuir et les branches du volant sont peintes en Gris Vulcain.

Jantes et pneumatiques.

La nouvelle 911 GT3 est chaussée de jantes monobloc « GT3 » 19 pouces de couleur Titane. Directement issu de la compétition, le nouvel écrou central porte l'inscription GT3. L'avantage, par rapport à une fixation classique à 5 écrous, réside dans la diminution des masses en rotation qui améliore la dynamique de conduite et les performances de la voiture. Sans oublier la rapidité des



changements de roues, facteur déterminant sur circuit.

Les dimensions : 235/35 ZR 19, 8,5 J x 19 à l'avant, 305/30 ZR 19, 12 J x 19 à l'arrière.

Des pneumatiques de compétition homologués pour la route offrent l'adhérence requise. En raison d'une profondeur de sculpture moindre, le risque d'aquaplaning sur revêtement mouillé est en revanche plus élevé.

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) de dernière génération entre dans la dotation de série de la nouvelle 911 GT3. Par un affichage sur l'écran de l'ordinateur de bord, il avertit le conducteur lorsque la pression des pneumatiques est insuffisante, voire signale toute perte de pression progressive ou soudaine.



Jante « GT3 » 19 pouces avec écrou central



Plus vous déconnectez, plus la conduite se fait dynamique.

Le Porsche Stability Management (PSM).

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

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

le contrôle de stabilité (SC) réagit par un freinage individuel des roues pour conserver la maîtrise du véhicule dans les situations extrêmes.

Le contrôle de motricité (TC) intègre le différentiel de freinage automatique (ABD), le système d'antipatinage (ASR) et la

régulation du couple moteur (MSR) qui agit sur la dynamique longitudinale. Ce système aux caractéristiques très sportives améliore la motricité en accélération sur des revêtements irréguliers. Il limite en outre la puissance excédentaire susceptible de provoquer un décrochage arrière incontrôlé en forte accélération. Les seuils d'activation étant très élevés, les limites ne sont jamais atteintes en conduite normale sur route sèche.

Sur le PSM de la nouvelle 911 GT3, la particularité réside dans le fait que les deux systèmes interviennent assez tardivement et qu'il est possible de les désactiver, en 2 temps, afin d'accéder à une conduite résolument sportive.

Un premier niveau de désactivation concerne le contrôle de stabilité (SC), via la touche « SC OFF » de la console centrale. La régulation n'intervient plus sur la dynamique transversale. Des sollicitations précises du volant et de la pédale d'accélérateur vous permettent alors des passages très rapides en courbes. Le contrôle de motricité (TC) reste actif.

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

Que l'on ait opté pour le niveau 1 (SC OFF) ou le niveau 2 (SC + TC OFF), la régulation de la dynamique transversale n'est plus réactivée lors des gros freinages, même dans la plage de déclenchement de l'ABS. La désactivation de ces deux systèmes permet d'accéder à une conduite typique de celle adoptée en course, pour quiconque recherche la performance extrême sur circuit.

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

Mode normal ? Façon de parler.

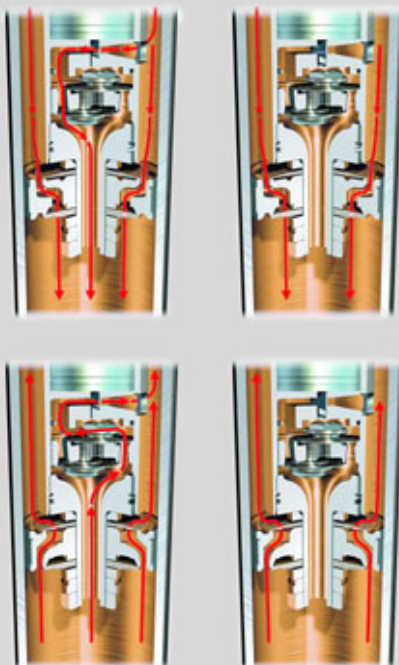
Porsche Active Suspension Management (PASM).

La nouvelle 911 GT3 bénéficie d'une suspension active. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) est un système électronique de réglage actif et permanent de la force d'amortissement. La régulation se fait individuellement sur chaque

roue en fonction du profil de la route et du type de conduite. La carrosserie de la nouvelle 911 GT3 est également abaissée de 30 mm par rapport à la 911 Carrera.

Le conducteur choisit entre 2 programmes de base au réglage

sportif. Le mode « Normal » est conçu pour une conduite sportive sur route, et sur circuit par temps de pluie. Le mode « Sport » a été développé pour permettre une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit.



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

Droite : Phase de détente –
Piston seul, réglage spor-
tif plus ferme

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

Droite : Phase de compression –
Piston seul, réglage spor-
tif plus ferme

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

Des capteurs évaluent les mouvements de roulis de la carrosserie que l'on peut rencontrer en forte accélération, en décélération ou sur revêtements irréguliers. Ces données sont analysées par le boîtier de commande qui identifie alors les conditions de conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi. Les

mouvements de roulis et de tangage diminuent ; le contact avec la route est optimisé pour chacune des roues.

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

En mode sport, les amortisseurs adoptent un profil « ferme », spécialement conçu pour une utilisation sur circuit. Lorsque le

système détecte un revêtement irrégulier, il intervient en quelques millièmes de seconde pour améliorer l'adhérence des roues. Pour cela, il assouplit légèrement le réglage de l'amortissement dans la plage sportif ferme. Lorsque le revêtement redevient normal, le PASM permute sur le régime initial.

Sécurité

Les hautes performances ont besoin de haute sécurité.
L'ambition affichée appelle des compétences solides.





Phares Bi-Xénon et feux de position à DEL

Voir et être vu. Pour être toujours dans la bonne lumière.

La sécurité active.

Éclairage.

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

flux lumineux sont optimisés pour un meilleur confort visuel.

Les laves-phares sont intégrés.

Pour réaliser des temps intéressants, chaque gramme gagné compte. Des projecteurs légers à halogène (sans lave-phares ni régulation de la portée d'éclairage) peuvent être montés sans

supplément de prix, si la conduite sur circuit vous tente.

Les blocs optiques avant comprennent les clignotants ainsi que les feux de jour et les feux de positions à DEL. Pour bien voir mais aussi être vu, même de nuit.

Les DEL sont également présentes dans les blocs optiques arrière qui regroupent les clignotants, les feux stop et les feux de recul, ainsi que les feux antibrouillard arrière. Les avantages de ce type d'éclairage sont évidents : une meilleure luminosité et un temps de réponse très court, gage de sécurité en cas de freinage brusque. Cette technologie favorise également l'économie d'énergie et présente une plus grande longévité par

rapport aux lampes à incandescence classiques, un plus pour l'environnement. Sans oublier l'effet visuel assuré, de jour comme de nuit.

Phares directionnels.

Proposés en option, les nouveaux phares directionnels avec contrôle dynamique du faisceau en virage assurent un éclairage optimal de la

route. Des capteurs mesurent en permanence la vitesse, l'accélération transversale ainsi que la position du volant, pour calculer l'angle du virage et orienter le faisceau dynamique. En fonction des besoins, l'orientation des phares vers l'extérieur peut atteindre jusqu'à 15°, y compris pour les phares longue portée. Vous identifiez ainsi plus rapidement le profil de la route et les éventuels obstacles.

Blocs optiques arrière à DEL et troisième feu stop



Système de freinage.

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

La nouvelle 911 GT3 est équipée d'un système de freinage allégé mais très puissant disposant d'une assistance servofrein spécifique qui utilise des étriers de freins en aluminium peints en rouge, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. De conception monobloc, ces étriers se caractérisent par une plus grande rigidité, une

meilleure résistance à la pression, même en sollicitation extrême.

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



également sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation. Tous les disques sont ajourés et ventilés pour assurer un freinage optimal, même sur route mouillée.

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

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



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

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

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

carbone, spécialement traitées sous vide au nitrure de silicium, à des températures avoisinant les 1700 °C. Résultat : par rapport à la fonte, ces disques de freins en céramique gagnent en dureté ainsi qu'en fiabilité à haute température.

Leur faible coefficient de dilatation thermique évite les déformations lors des sollicitations extrêmes. Par ailleurs, les disques en céramique ne sont soumis à aucune corrosion et sont moins bruyants au freinage.

L'utilisation d'étriers monobloc en aluminium à 6 et 4 pistons respectivement sur les essieux avant et arrière assure une pression de freinage constante et élevée. Les freins répondent ainsi de façon encore plus rapide et plus précise, au moindre appui du pied sur la pédale.

Lors des sollicitations extrêmes, toutes les conditions sont donc réunies pour obtenir une distance de freinage plus courte. La sécurité du freinage est par ailleurs

renforcée par la haute résistance au fading des disques PCCB.

L'avantage déterminant des disques de frein en céramique réside dans leur faible poids, divisé par deux par comparaison avec des disques en fonte grise. Sur la nouvelle 911 GT3, la conception des moyeux avant et arrière en aluminium a permis de réaliser un gain de poids supplémentaire (de 4,8 kg). Autant de facteurs qui réduisent le poids des masses non suspendues et des masses en rotation et jouent

en faveur de la performance tout autant que de la consommation.

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

En utilisation sur circuit ou en conduite sportive, l'usure des disques de frein, et plus particulièrement des plaquettes – quel que soit leur type –,

augmente considérablement. Après un week-end de conduite intensive sur circuit, une révision effectuée par un spécialiste, voire le remplacement de certains composants, est nécessaire.

Une protection bien calculée.

La sécurité passive.

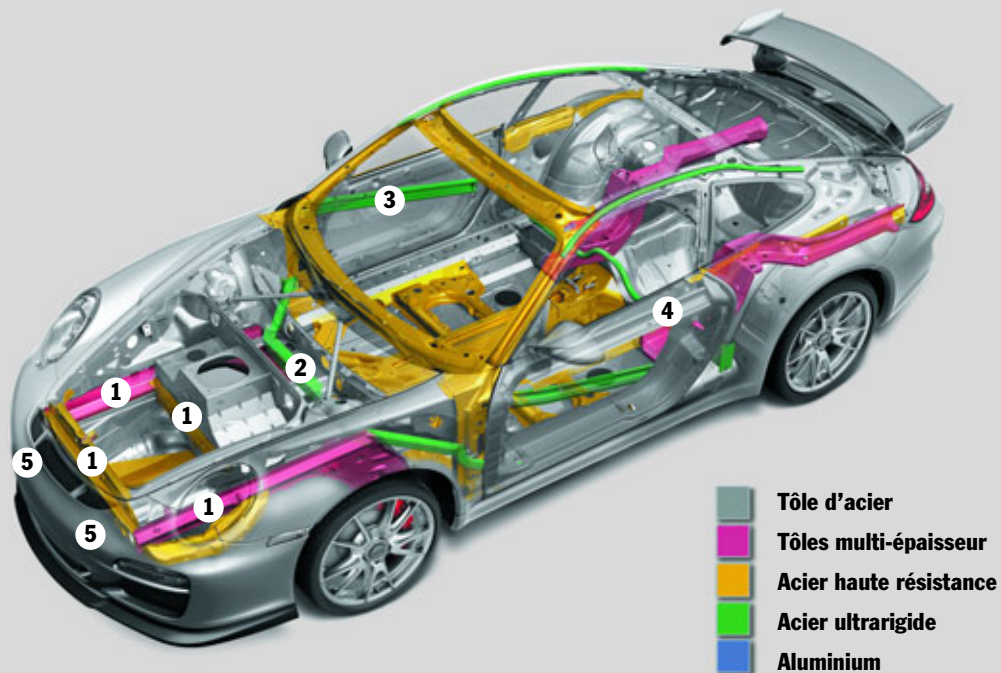
Carrosserie.

L'ossature renforcée de la carrosserie de la nouvelle 911 GT3 offre aux occupants une protection maximale en cas de choc. Les normes de sécurité imposées pour les collisions frontales,

latérales, décalées ou arrière sont très largement respectées.

À l'avant, la structure à longerons et traverses (1) assure une évolution calculée de l'onde de choc qui minimise la déformation de l'habitacle. Un tablier (2) breveté Porsche en acier ultrarigide

absorbe pour sa part l'énergie transmise par les longerons avant. Les jambes et les pieds des passagers sont mieux protégés. Les portes, elles aussi renforcées (3), apportent une rigidité supplémentaire à l'ensemble de la structure. En cas de collision frontale, les ondes de choc



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

sont transmises par un chemin de charge supérieur (4). Cette conception a permis d'améliorer le comportement de l'habitacle à la déformation. Des absorbeurs de chocs (5) faciles à remplacer protègent la carrosserie lors de chocs minimes.

Airbags conducteur et passager.

Le déclenchement des deux airbags grand volume se fait à deux niveaux en fonction de la gravité du choc. En cas d'accident

léger, les coussins se gonflent avec une pression plus faible, diminuant le risque de blessure des passagers.

Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Prévu de série, le POSIP comprend 2 airbags latéraux de chaque côté. Les airbags thorax sont intégrés dans les bandes extérieures des sièges sport, les airbags de tête dans les panneaux de portes. Leur volume respectif d'environ

8 litres leur confère un potentiel de protection élevé en cas de collision latérale. Parmi les autres caractéristiques de sécurité, on note les appuie-tête intégrés dans les dossiers de siège, la colonne de direction de sécurité, les ceintures de sécurité à 3 points avec réglage de la hauteur, les prétensionneurs de ceinture et les limiteurs d'effort, ainsi que les structures absorbant l'énergie des chocs, dans le tableau de bord.

Tout sport de haut niveau mérite un équipement professionnel.

Pack Clubsport.

Les exigences de la compétition sont bien plus élevées que celles de la vie quotidienne. Cela vaut pour le matériel, mais aussi et surtout pour les hommes. Défier les lois de la physique, conduire en permanence dans des

conditions extrêmes, où la vitesse compte, requiert des compétences de pilotage de haut niveau et implique la présence d'équipements de protection supplémentaires adaptés.

Comme le Pack Clubsport, disponible en option sans supplément de prix. Ce pack comprend un arceau-cage boulonné sur la carrosserie, une ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, un extincteur avec support, ainsi que le



pré-équipement permettant le montage d'un coupe-batterie. Comme l'arceau-cage avant, destiné aux compétitions homologuées par la FIA, le coupe-batterie se commande séparément auprès du département Porsche Motorsport.

Le pack Clubsport est exclusivement disponible en association avec les options sièges baquet sport ou sièges baquet allégés. Pour le Pack Clubsport, ces sièges sont habillés de tissu ignifugé, gage de sécurité supplémentaire.



Confort

Efficace sur les circuits. Confortable au quotidien.

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



Tableau de bord de la 911 GT3 avec équipements personnalisés, dont le PCM et le Pack Chrono Plus

**Intensité intérieure.
Cela vaut aussi pour l'habitacle.**

Intérieur.

Instrumentation.

L'intérieur de la nouvelle 911 GT3 affiche clairement ses origines : la compétition. Tout à portée de main et une visibilité étendue : deux conditions essentielles pour le pilote.

Offrant une lisibilité immédiate, les 5 instruments ronds fournissent

des informations précises. Le compte-tours avec inscription GT3, sur fond de couleur titane, mesure désormais le régime moteur jusqu'à 8 500 tr/min ; les aiguilles et la graduation sont de couleur jaune. Dans ce même compte-tours, un indicateur vous signale le moment idéal pour passer le rapport supérieur et optimiser l'accélération.

Ordinateur de bord.

L'ordinateur de bord intégré peut vous renseigner sur différentes données telles que les moyennes de consommation et de vitesse, l'autonomie restante et la température extérieure. Vous pouvez également interroger les données du système de contrôle de la pression des pneus de série ou

commander le chronomètre du Pack optionnel Chrono ou Chrono Plus.

Matières intérieures.

Dans l'habitacle, deux matières nobles soulignent la sportivité de la nouvelle 911 GT3 : le cuir et l'alcantara. Lavable et facile à entretenir, l'alcantara offre en outre l'avantage d'une excellente prise en main. Il habille donc principalement toutes les zones de préhension : la couronne du volant, mais aussi

les leviers de vitesse et de frein à main.

Tous les types de sièges, à l'exception de ceux du Pack Clubsport, sont garnis de cuir. Les bandes centrales sont en alcantara. L'option « intérieur tout cuir » comprend des éléments supplémentaires en alcantara.

Volant.

Doté d'une couronne habillée d'alcantara, le nouveau volant GT3 à 3 branches bénéficie d'un réglage manuel en profondeur et en hauteur. Le module d'airbag est garni de cuir et les branches du volant sont peintes en Gris Vulcain. Sans supplément de prix, le volant sport à 3 branches peut être livré en cuir lisse.

Sièges sport.

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

Sièges sport adaptatifs.

Disponibles en option pour la 911 GT3, les sièges sport adaptatifs avec réglage électrique en profondeur et en hauteur bénéficient également d'un réglage personnalisé des bandes extérieures de l'assise et du dossier, gage de maintien latéral ajusté en courbe, mais aussi de confort sur les longues distances.

Sièges baquet sport*.

Pour des sensations encore plus sport, mettant en jeu des accélérations transversales élevées, les sièges baquet sport optionnels avec réglage manuel de la profondeur s'imposent. Ces sièges disposent d'un airbag thorax logé dans les bandes latérales et d'un dossier rabattable.

Particularité : les mécanismes de pivotement du dossier sont situés

dans la partie supérieure des bandes extérieures, ce qui permet de conserver le maintien latéral propre aux sièges de compétition dans la zone lombaire, la zone d'assise, mais également dans la zone du bassin. Ces sièges sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition carbone qui combine rigidité et poids plume. Ce siège peut en outre recevoir des ceintures de sécurité à 6 points.

Un habillage de cuir noir avec bandes centrales en alcantara a été prévu au départ de l'usine. Pour le Pack Clubsport (p. 54), les sièges baquet sport sont garnis de tissu ignifugé.

Sièges baquet allégés*.

Également en option sur la nouvelle 911 GT3 : les sièges baquet allégés en fibres de carbone ; ils sont conçus dans une double optique : offrir un maintien latéral

exemplaire et réduire le poids au maximum (les deux sièges ne pèsent que 20 kg environ, soit près de 24 kg de moins que les sièges sport et près de 10 kg de moins que les sièges baquet sport). Pour le Pack Clubsport, les sièges baquet allégés sont garnis de tissu ignifugé.

HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage).

Intégré dans la console de toit, ce mécanisme programmable d'ouverture de porte de garage optionnel peut commander par radio jusqu'à 3 portes de garage ou systèmes d'éclairage et alarmes antivol.

Régulateur de vitesse (Tempostat).

Le régulateur automatique de vitesse pour une plage de régulation de 30 à 240 km/h est livré en option. On l'active dès la 1^{re} via un commodo spécifique.

Protection contre le vol.

En équipement d'origine, la nouvelle 911 GT3 adopte un dispositif antidémarrage avec transpondeur ainsi qu'un système d'alarme avec contacteur de feuilures pour surveiller l'extérieur et un système d'alarme volumétrique pour protéger l'habitacle.

Vehicle Tracking System.

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

Réservoir 90 litres.

Pour plus d'autonomie, un réservoir d'un volume de 90 litres est disponible en option sans supplément de prix, en remplacement du réservoir de 67 litres prévu de série.

Siège sport



Siège sport adaptatif



Siège baquet sport rabattu



Siège baquet allégé



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



Porsche Communication Management (PCM)

Système audio CDR-30.

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

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

Pack Audio Plus.

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

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

Nouveau PCM avec Pack Audio Plus et module de navigation.

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

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

Particularité : l'écran bénéficie d'un revêtement résistant et facile à entretenir. L'affichage, particulièrement bien structuré, comporte 5 lignes par page, ce qui assure une utilisation rapide et fiable.

Comme par le passé, vous pouvez également le piloter à l'aide du bouton multifonction droit.

Aux adeptes de la radio, le PCM propose jusqu'à 48 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée. Le lecteur CD/DVD permet désormais d'écouter de la musique enregistrée au format mp3. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.

Le module de navigation GPS intégré au PCM possède désormais un disque dur contenant les données cartographiques de la plupart des pays européens.

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

Système audio CDR-30



Carnet de bord électronique pour PCM.

Le carnet de bord électronique optionnel permet d'enregistrer automatiquement les données essentielles de chaque trajet (kilométrage parcouru, distance, date et heure, adresses de départ et d'arrivée).

Commande vocale pour PCM.

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

station radio ou entrer une adresse de destination en prononçant simplement les mots adéquats.

Module de téléphone pour PCM.

Le module de téléphone GSM optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en mains-libres ou à l'aide du combiné sans fil Bluetooth®, disponible en option, il suffit alors d'insérer votre carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Vous pouvez aussi opter pour une solution plus confortable : la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP* (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie, le système déconnecte l'antenne de votre téléphone mobile (afin d'économiser la batterie) et utilise l'antenne externe du véhicule. Si votre téléphone mobile est compatible, le système utilise sa fonction Bluetooth® pour accéder à la fois aux numéros enregistrés sur la carte SIM et dans la mémoire

interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM, ou de la commande vocale, sans sortir votre téléphone mobile de votre poche.

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

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

* ** Voir remarques pages 88/90.

Interface audio universelle pour PCM et CDR-30.

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

Pack Chrono pour CDR-30.

Proposé en option pour la nouvelle 911 GT3, le Pack Chrono est très utile sur circuit. Disponible pour le système audio CDR-30, il intègre un chronomètre analogique et

numérique orientable, placé au centre du tableau de bord, qui se commande via le commodo de l'ordinateur de bord. La mesure des heures, des minutes et des secondes est analogique. Les secondes, ainsi que les dixièmes et les centièmes de secondes, sont affichés à l'écran, parallèlement à l'affichage numérique sur le tableau de bord.

Pack Chrono Plus pour PCM.

En association avec le PCM, vous pouvez opter pour le Pack Chrono Plus. Outre le chronomètre analogique et numérique sur le tableau de bord, il propose une fonction d'affichage des performances qui permet d'enregistrer et d'évaluer

les temps sur circuit et les temps de parcours. Le conducteur peut ainsi connaître le temps et le nombre de tours effectués. Le système affiche également le meilleur temps ainsi que l'autonomie du réservoir. Le conducteur peut mémoriser différents parcours ou des parcours de référence. La mémoire individuelle du Pack Chrono Plus, elle aussi commandée par le PCM, enregistre différents réglages personnalisés pour les feux, les essuie-glaces, la climatisation et le verrouillage des portes.

Chronomètre du Pack Chrono



Compétition

On revient toujours aux sources.

À moins de ne s'en être jamais éloigné.





et un doublé dans sa catégorie aux 24 Heures du Mans.

Compétitions GT.

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

Dans cette catégorie, Porsche est représenté par la 911 GT3 RSR, dont le moteur Boxer de 4,0 litres de cylindrée affiche une puissance de 465 ch et un couple maximal de 450 Nm. La 911 GT3 RSR a été homologuée pour un poids minimal de 1 225 kg.

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

La saison 2008 de la 911 GT3 RSR ressemblait à s'y méprendre à la saison 2007, un succès chassant l'autre, comme la victoire au classement général des 24 Heures du Nürburgring et la victoire dans sa catégorie aux 12 Heures de Sebring.

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

Origine : la compétition.

Source de notre intensité intérieure.

Compétitions pour prototypes.

Les prototypes sont des pur-sang spécialement créés pour la compétition.

C'est le cas du RS Spyder dont les caractéristiques répondent au règlement LMP2 (Le Mans Series (ALMS) et de 825 kg pour les Le Mans Series (LMS).

compétition à 90°, d'une cylindrée de 3,4 litres et à injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI), développe 503 ch. Caractéristiques recherchées : un centre de gravité le plus bas possible et une motricité élevée associés à un poids minimal réglementaire de 800 kg pour les American Le Mans Series (ALMS) et de 825 kg pour les Le Mans Series (LMS).

Bilan 2008 : Porsche a raflé les titres de champion des pilotes, champion des écuries et champion des constructeurs dans la catégorie LMP2, non seulement aux ALMS mais aussi aux LMS, leur pendant européen. Ce n'est pas tout : au palmarès de la marque s'ajoutent également la victoire au classement général des 12 Heures de Sebring





Porsche Mobil 1 Supercup

Cups Porsche.

Il existe actuellement 8 Cups Porsche, qui donnent lieu à des compétitions dans 15 pays (de l'Australie à la France), ainsi qu'un championnat international plus rapide encore : la Porsche Mobil 1 Supercup.

Les Cups Porsche privilégient l'égalité des chances. Les voitures sont techniquement identiques et le résultat n'en est que plus beau : à chaque course se déroule une véritable lutte à un excellent niveau.

Des 911 GT3 Cup descendues en droite ligne de la 911 GT3 et développant 420 ch pour une vitesse de pointe de 285 km/h

participent à des courses de vitesse organisées dans le cadre de compétitions de renommée internationale.

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

Porsche Mobil 1 Supercup.

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

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

Porsche Carrera Cup Allemagne.

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

Elle fait partie intégrante du « Deutschen Tourenwagen Masters »

(DTM). Une série qui se distingue par des performances sportives phénoménales, mais aussi par un programme d'événements passionnants. Les concurrents s'affrontent chaque saison au cours de 9 courses, en Allemagne et dans les pays limitrophes.

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

Porsche Carrera Cup Allemagne



Porsche Sport Driving School.

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

mis à votre disposition. La Porsche Sport Driving School vous propose des niveaux de stage offrant un contenu standardisé, organisés sur des circuits nationaux et internationaux, comme le circuit Porsche de Leipzig. Elle permet d'accéder à la Porsche Sports Cup.

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

Porsche Sports Cup.

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

Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

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

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

Porsche Clubsport.

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

600 clubs répartis dans plus de 60 pays comptent près de 120 000 membres, avec une tendance en hausse. Le réseau des Clubs Porsche est ainsi l'un des plus importants au monde et des plus riches sur le plan de la tradition.

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



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

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

Assistance sur circuit.

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

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

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

Service Porsche pour le sport automobile.

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

Service Porsche à Weissach.

Le Réseau Officiel Porsche assurera la livraison de votre nouvelle 911 GT3. Les Porsche de compétition – comme la 911 GT3 Cup – sont vendues directement par le département Voitures spéciales et Voitures de course du centre de recherche de Weissach. Vous briguez des victoires dans votre pays ? Ou à l'international ? Peu importe ! Porsche met à votre

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



Environnement

Être responsables et conscients de nos devoirs
fait partie intégrante de notre intensité intérieure.





Étonnamment sportif.

Son rapport à l'environnement.

En ces temps de débat sur les changements climatiques, et plus particulièrement sur le rôle des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande comment contribuer à la protection de l'environnement. Notre réponse s'inscrit dans une longue tradition : la recherche du rendement maximal.

Chaque année, Porsche réduit les émissions de CO₂ de ses voitures de près de 1,7 % en moyenne. Par rapport à la puissance de nos moteurs, nous figurons parmi les constructeurs affichant les taux d'émission de CO₂ les plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la construction allégée, à l'optimisation de l'aérodynamique

et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures. Notre département de gestion de l'environnement implanté à Weisach veille scrupuleusement à réduire l'impact négatif sur la nature. Ce service veille à assurer un équilibre parfait entre le développement et la protection de l'environnement. Objectif : des performances maximales, tout

en préservant l'aspect écologique. Pour de plus amples informations sur le thème de l'environnement, consultez notre brochure « Porsche et l'environnement » ou le site www.porsche.com.

Traitement des gaz d'échappement.

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

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

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

Carburant.

Les voitures de sport Porsche les plus récentes sont déjà conçues pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Le bilan en CO₂ s'en trouve amélioré. L'éthanol est un biocarburant issu de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère.

Circuit de carburant.

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

Niveau sonore.

La nouvelle 911 GT3 satisfait à toutes les réglementations en vigueur à l'échelle mondiale. Et cela, sans encapsulage du moteur. Les bruits sont traités à la source, ce qui nous a permis de conserver l'essentiel : cette sonorité typiquement Porsche.

Entretien.

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

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

Personnalisation

Nous nous retrouvons dans son caractère.

À vous de marquer votre empreinte.



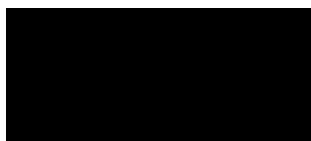
Les teintes.

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

Pour votre nouvelle 911 GT3, vous pouvez choisir entre 4 teintes unies et, en option, entre 5 teintes métallisées et 6 teintes spéciales. Outre l'intérieur tout cuir Noir optionnel, nous vous proposons sur demande l'intérieur tout cuir Gris foncé naturel.

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

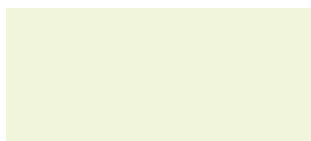
Teintes unies. Extérieur.



Noir



Rouge Indien



Blanc Carrara

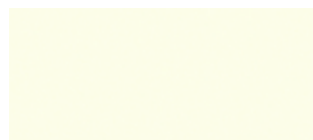


Jaune vitesse

Teintes métallisées Extérieur.



Noir



Gris Arctique métallisé



Bleu Aquatique métallisé

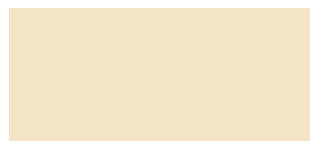


Macadamia métallisé



Gris Météor métallisé

Teintes spéciales. Extérieur.



Crème



Argent GT métallisé



Vert Porsche Racing métallisé



Or Boréal métallisé



Rouge Rubis métallisé



Vert Malachite métallisé

Teintes de série. Intérieur.

Simili cuir/Cuir/Alcantara.



Noir

Cuir naturel/Alcantara.



Gris foncé naturel



Feux arrière en verre translucide



Phares de conception allégée (projecteurs H7)

Châssis.

Description	Code	Page
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), système de freinage en céramique	o 450	50, 85
• Système de levage de l'essieu avant**	o 474	37
• Suspension dynamique du moteur**	o 140	34
• Jantes couleur aluminium	g 346	85

Extérieur.

Description	Code	Page
• Peinture métallisée	o Code	82
• Teintes spéciales	o Code	83
• Réservoir 90 litres	g 082	
• Phares directionnels	o 603	
• Phares de conception allégée (projecteurs H7)	g 600	84
• Feux arrière en verre translucide*	o XXG	84
• Pare-brise teinté dégradé gris	o 567	
• Rétroviseurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré	o P12	
• Suppression du monogramme arrière	g 498	

* Disponibilité prévue à partir de 10/2009.

** Disponibilité prévue à partir de 09/2009.

Les modèles photographiés dans la présente section « Personnalisation » sont pour partie dotés d'équipements personnalisés non présentés ici. Pour toute question à ce sujet, adressez-vous au Réseau Officiel Porsche.

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite

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

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Jantes couleur aluminium





Pack Clubsport

Intérieur.

Description		Code	Page
<ul style="list-style-type: none"> • Pack Clubsport <p>Arceau de sécurité arrière boulonné, pré-équipement pour coupe-batterie. Éléments joints : ceinture de sécurité rouge à 6 points pour le conducteur, extincteur avec support. Uniquement en association avec les sièges baquets sport ou allégés</p>	G	003	54, 86
<ul style="list-style-type: none"> • Ceinture de sécurité à 6 points côté passager, uniquement en association avec le Pack Clubsport 	o	579	
<ul style="list-style-type: none"> • HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage) 	o	608	61
<ul style="list-style-type: none"> • Régulateur de vitesse (Tempostat) 	o	454	61

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite
Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs.

Intérieur.

Description		Code	Page
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges sport adaptatifs 	o	P01	60, 86
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges baquet sport 	o	P03	60, 86
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges baquet allégés 	o	P02	60
<ul style="list-style-type: none"> • Sièges chauffants <p>Uniquement en association avec les sièges sport ou les sièges sport adaptatifs</p>	o	342	
<ul style="list-style-type: none"> • Extincteur 	o	509	54, 86
<ul style="list-style-type: none"> • Jeu de deux tapis de sol avec signature Porsche 	o	810	

Siège sport adaptatif



Siège baquet sport





Intérieur tout cuir Noir

Intérieur Cuir.

Description	Code	Page
• Intérieur tout cuir, Noir	o 981	88
• Intérieur tout cuir, Gris foncé naturel	o 998	
• Volant sport à 3 branches en cuir lisse	G 841	

* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

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

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite

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

Audio et communication : CDR-30.

Description	Code	Page
• Système audio CDR-30	•	62
• Pack Audio Plus	o 490	62
• Chargeur 6 CD	o 692	
• Interface audio universelle (AUX)	o 870	65, 88
• Pré-équipement téléphone mobile*/**	o 619	64
• Pré-équipement téléphone mobile avec console de fixation*/**	o 618	64
• Pack Chrono	o 639	65
• Antenne fouet	G 461	

Combiné sans fil pour module de téléphone



Interface audio universelle



Audio et communication : PCM.

Description		Code	Page
• PCM avec Pack Audio Plus et module de navigation	o	P23	63
• Chargeur 6 CD/DVD	o	693	
• Interface audio universelle (AUX, USB, iPod®)	o	870	65, 88
• Module de téléphone	o	666	64
• Combiné sans fil pour module de téléphone	o	669	
• Pré-équipement téléphone mobile*/**	o	619	64
• Pré-équipement téléphone mobile avec console de fixation*/**	o	618	64
• Carnet de bord électronique	o	641	64
• Commande vocale	o	671	64
• Pack Chrono Plus	o	640	65
• Antenne fouet	G	461	

* Pour toute information concernant les téléphones mobiles compatibles, contactez le Réseau Officiel Porsche ou consultez le site www.porsche.com.

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

o Option disponible • Équipement de série G Option gratuite

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



Porsche Exclusive

Construit selon toutes les règles de l'art. Et à vos mesures.

Le département Porsche Exclusive vous propose une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche au départ de l'usine.

Un programme exclusif sur mesure pour façonner et personnaliser

vosre Porsche. Modification esthétique et technique, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche. Notre principe le plus important : le travail sur mesure. Vous pouvez découvrir les nombreuses variantes Porsche Exclusive dans le catalogue Exclusive 911 ou sur le site www.porsche.fr.

Pour de plus amples informations sur Porsche Exclusive, 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.



Le Réseau Officiel Porsche

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

Porsche Assistance

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

Porsche Finance, votre financement sur mesure

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

Porsche Exclusive

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

Porsche Tequipment

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

Porsche Design Driver's Selection

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

Service



Porsche sur Internet

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

Réseau Occasion

Porsche Approved

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

Porsche Classic

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

« Christophorus »

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

Porsche Clubs

Depuis 1952, 120 000 adhérents partagent dans 570 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

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

2. Porsche Sport Driving School.

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



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

Conclusion

Il faut vivre ses passions. Sans retenue. C'est la seule manière d'avancer.

Sans cet état d'esprit, sans cette intensité intérieure, jamais cette voiture de sport n'aurait vu le jour.
Nouvelle Porsche 911 GT3.



Caractéristiques techniques

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

Poids à vide*	
Selon DIN	1 395 kg
Selon norme CE**	1 470 kg
Poids total autorisé	1 680 kg
Performances*	
Vitesse de pointe	312 km/h
Accélération 0–100 km/h	4,1 s
Accélération 0–160 km/h	8,2 s
Accélération 0–200 km/h	12,3 s
Reprise (80–120 km/h), 5^e rapport	5,9 s
Consommation/Émissions***	
Cycle urbain (l/100km)	19,8
Cycle extra-urbain (l/100km)	8,9
Cycle mixte (l/100km)	12,8
Émissions de CO₂ (g/km)	303
Dimensions/C_x	
Longueur*	4 465 mm
Largeur*	1 808 mm
Hauteur*	1 280 mm
Empattement*	2 355 mm
Volume du coffre (VDA)	105 l
Volume du réservoir	67 l
Coefficient de pénétration	C _x = 0,32
<p>* Valeurs provisoires, les valeurs officielles n'étant pas connues à la date d'impression. ** 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). *** Les valeurs conformes à la norme Euro 5 ont été déterminées suivant les méthodes de mesure 715/2007/CE et 692/2008/CE selon le NCCE (Nouveau cycle de conduite européen) et sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule en particulier et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer différents modèles. Pour de plus amples informations sur un véhicule précis, contactez le Réseau Officiel Porsche.</p>	



Moteur

- Moteur 6 cylindres à plat (Boxer) de 3,8 l de cylindrée, 4 soupapes par cylindre
- Puissance spécifique : 115 ch/l (84,2 kW/l)
- Lubrification à carter sec pour alimenter le moteur en huile, même en accélération transversale extrême
- Régime maximal : 8 500 tr/min
- Réglage des arbres à cames d'admission et d'échappement en fonction du régime moteur et de la charge grâce au système VarioCam
- Système d'admission variable à double clapet de résonance
- Échappement sport avec double sortie d'échappement centrale
- Conformité aux normes sur les gaz d'échappement : Euro 5/LEV II

Transmission

- Boîte de vitesse mécanique à 6 rapports avec volant bimasse et commande par câble
- Course réduite des rapports
- Pignonerie de boîte interchangeable pour une utilisation sur circuit
- Différentiel arrière à glissement limité (avec blocage asymétrique)

Châssis

- Châssis surbaissé d'env. 30 mm par rapport à la 911 Carrera
- PSM avec contrôle de motricité (TC) et contrôle de stabilité (SC), désactivable en deux temps
- Suspension dynamique du moteur (en option, à partir de 09/2009)
- Système de levage de l'essieu avant, 30 mm (en option, à partir de 09/2009)
- Porsche Active Suspension Management (PASM) : suspension active avec régulation variable des amortisseurs
- Barres stabilisatrices réglables, d'un diamètre adapté à une utilisation sur circuit
- Système de freinage surdimensionné avec disques de freins ajourés et moyeux en aluminium à l'avant et à l'arrière
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponible en option avec des moyeux en aluminium
- Jantes « GT3 » 19 pouces allégées avec écrou central
- Monte sport
- Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)

Carrosserie

- Carrosserie optimisée pour un meilleur appui aérodynamique
- Blocs optiques avant et arrière principalement à DEL
- Portes et capot de coffre en aluminium
- Capot arrière avec 2 collecteurs à résonance et double aileron fixe
- Volume de réservoir 67 l (90 l en option)
- 6 Airbags : 2 airbags grand volume, 2 airbags de tête latéraux, 2 airbags thorax dans les bandes extérieures des sièges sport
- Pack Clubsport sans supplément de prix
- Phares Bi-Xénon

Index

Description	Page								
A									
Aérodynamique	16								
Airbag	53								
B									
Boîte de vitesse mécanique	28								
C									
Caractéristiques techniques	96								
Carnet de bord électronique	64								
Carrosserie renforcée	52								
Catalyseur	27, 79								
Châssis	32								
Circuit de carburant	79								
Collecteurs à résonnance	17								
Commande vocale	64								
Compétition prototypes	68								
Compétitions GT	69								
Confort	56								
Contrôle de motricité	40								
Contrôle de stabilité	40								
Cuir	83								
Cups Porsche	70								
D									
Design	16								
Différentiel arrière à glissement limité	29								
Direction	38								
Éclairage	46								
Entretien	79								
Environnement	76								
Essieu arrière	36								
Essieu avant	36								
H									
HomeLink® (ouverture de porte de garage)	61								
I									
Instrumentation	58								
Interface audio universelle	65								
Intérieur	58								
J									
Jantes	38								
L									
Lubrification à carter sec	24								
Lubrification	24								
Matières intérieures	59								
M									
Moteur Boxer 6 cylindres	20								
Moteur	18								
N									
Niveau sonore	79								
O									
Ordinateur de bord	58								
P									
Pack Audio Plus	62								
Pack Chrono Plus	65								
Pack Chrono	65								
R									
Pack Clubsport	54								
Personnalisation	80								
Phares directionnels	46								
Pneus sport	39								
Porsche Active Suspension Management (PASM)	42								
Porsche Activités Compétition	66								
Porsche Carrera Cup	71								
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	50								
Porsche Clubsport	73								
Porsche Communication Management (PCM)	63								
Porsche Mobil 1 Supercup	71								
Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	53								
Porsche Sport Driving School	72								
Porsche Sports Cup	72								
Porsche Stability Management (PSM)	40								
Protection contre le vol	61								
Régulateur de vitesse (Tempostat)	61								
Régulation lambda stéréo	27								
S									
Sécurité	44								
Service Porsche pour le sport automobile	74								
Service	92								
Sièges									
Sièges baquet allégés	61								
Sièges baquet sport	60								
Sièges sport	60								
Suspension dynamique du moteur	34								
Système audio CDR-30	62								
Système d'admission	26								
Système d'échappement sport	27								
Système d'échappement	27								
Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	39								
T									
Teintes	82								
Téléphone	64								
Traitement des gaz d'échappement	79								
Transmission	28								
V									
VarioCam	24								
Vehicle Tracking System	61								
Volant	59								
Système de freinage									
Système de levage									

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

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

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

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

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

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

Édition : 12/08
Imprimé en Allemagne
WSLC0901123730 FR/WW

