



PORSCHE



La 911 GT3

Objectif compétition



Compétition Motorsport

Le Nurburgring, Le Mans,
Hockenheim, les 24 Heures
de Le Mans, La Targa Florio, Daytona,
Paris-Dakar, Le Monte-Carlo:
partout où la compétition forge
sa légende, Porsche est là, aux
avant-postes.

Retour en arrière: le Mans 1951.
Première participation à l'épreuve
d'une voiture de sport portant le
nom de Porsche, le 356. Résultat:
première de sa catégorie. Cette
victoire fut suivie de 23.000
autres, avec au volant des cham-
pions comme Jacky Ickx, Derek
Bell, Walter Röhrl et Bob Wolleck.
Autant de passionnés de com-
pétition. Mais aussi avec des pilo-
tes privés fascinés par la même
passion: le mythe Porsche. Depuis
1953, Porsche construit à leur
intention des voitures de course,
prêtes à prendre le départ.
Par pure passion,

Retour au présent, vous trouverez
dans les pages qui suivent le fruit
le plus récent de cette passion:
la nouvelle 911 GT3. La première
automobile de série homologuée
pour la route, qui parcourt la
boucle nord du Nurburgring en
moins de 8 minutes.



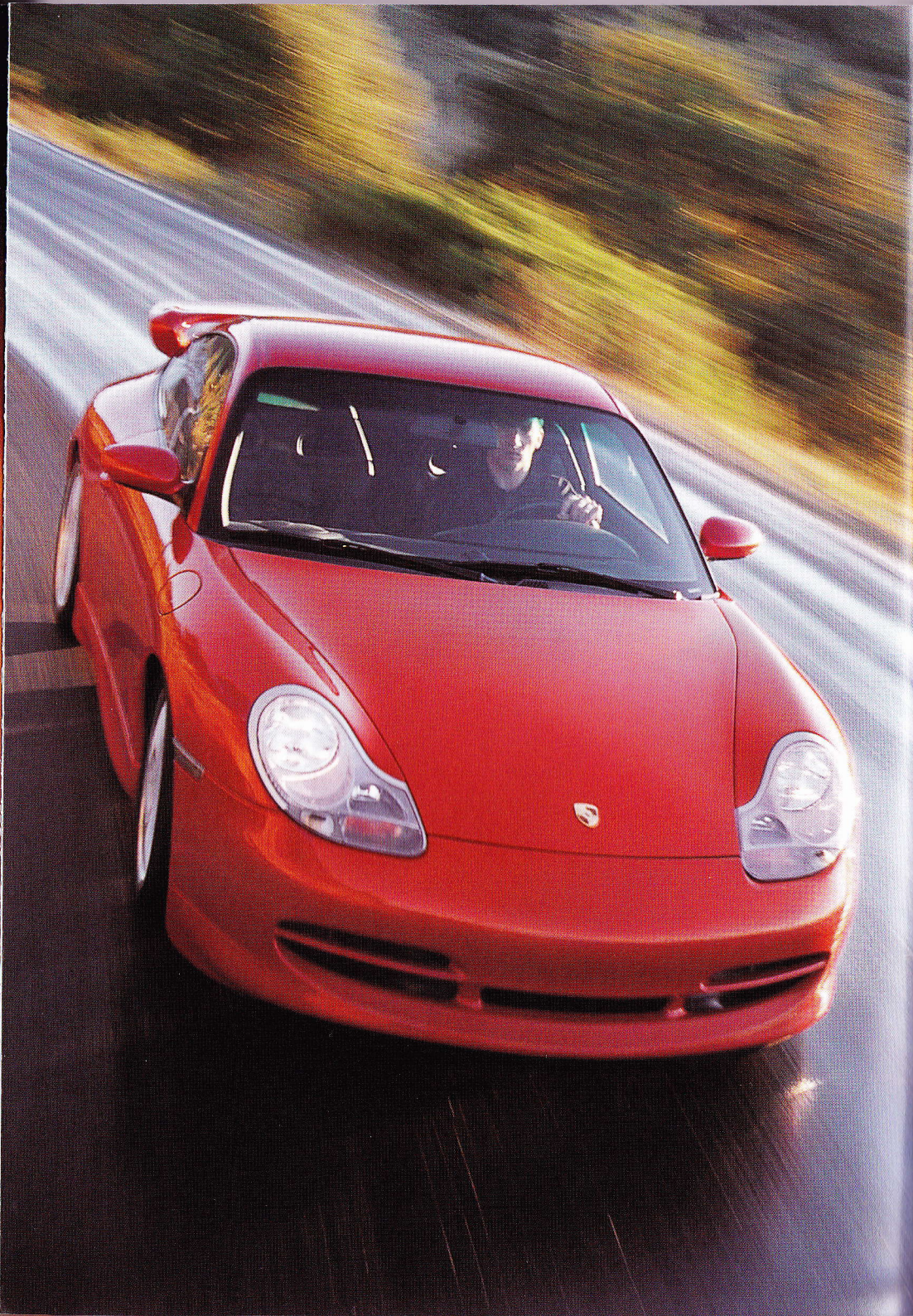
La 911 GT3 La 911 GT3 Clubsport

La nouvelle 911 GT3 n'est pas née dans un ordinateur. Elle a été conçue par des gens qui se sentent chez eux sur tous les circuits du monde. Elle est l'évolution de la légendaire 911 Carrera RS.

La nouvelle 911 GT3 existe en deux variantes: version de base et version Clubsport.

Elle réalise l'accord parfait entre le pilote et sa voiture. Elle obéit à chaque injonction de façon directe et précise. Elle est agile et possède de la puissance à profusion. Directe, elle va plus vite à l'essentiel. C'est incontestablement une Porsche.

Elle garantit évidemment de hautes performances sur circuit. Le plaisir de piloter à l'état pur! Tout compromis est exclu.

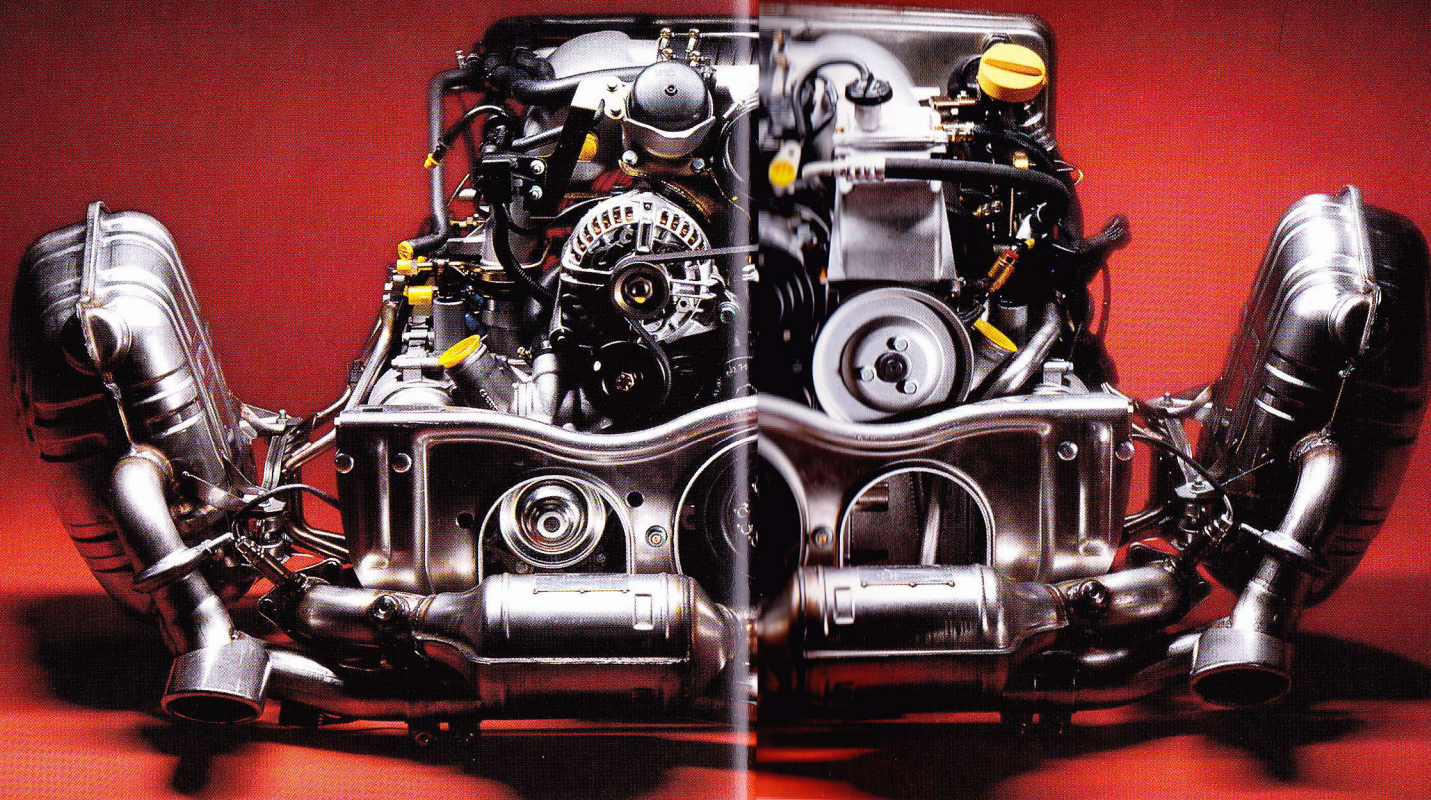


Performance

C'est une authentique voiture de tous les jours, fiable et utilisable sans restrictions. Il n'y aurait presque plus rien à dire si ce n'était pas une Porsche. Car la nouvelle 911 GT3 est aussi une authentique voiture de course, qui permet de faire d'excellents temps en compétition.

Une Porsche à part entière!

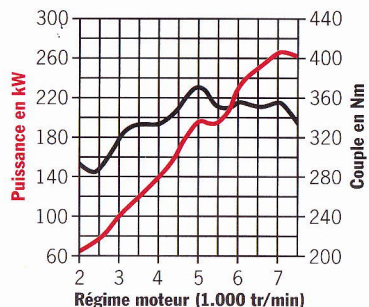
Résumons: son moteur est une évolution de la Porsche 911 GT1, double vainqueur au Mans en 1998. Sa carrosserie correspond pour l'essentiel à celle de la 911 Carrera. Boîte de vitesses, direction et châssis sont réglés pour un maximum de performances en compétition, et adaptables aux spécificités de chaque circuit.



Le moteur.

Compétition: OK.

Usage quotidien: OK.



Le moteur de la nouvelle 911 GT3 est une évolution du six cylindres à plat bien connu de la 911 GT1. Le carter de vilebrequin est en alliage léger et divisé verticalement en deux parties. Bloc-cylindres, culasse et carter d'arbre à cames sont regroupés en deux unités de trois cylindres chacune.

On a choisi un taux de compression de 11,7:1 pour atteindre l'impressionnante puissance spécifique de 100 ch (73,6 kW) au litre.

Les tubulures d'admission et d'échappement sont fraisées, afin d'optimiser les flux. Grâce à cette technique, il transite davantage d'air par les chambres de combustion (en forme de dôme) et les gaz d'échappement rencontrent moins de résistance.

Le vilebrequin est nitruré au plasma et possède 8 paliers. Les bielles sont en titane, pour réduire les masses en mouvement et permettre des montées en régime très éle-

vées. Les deux soupapes d'admission et d'échappement sont en forme de V avec angle de 27,4 degrés. La fermeture des soupapes est assistée par des doubles ressorts. Les mouvements de l'arbre à cames sont transmis aux soupapes par des poussoirs hydrauliques à correction automatique de jeu.

Les arbres à cames d'admission sont commandés par un Variocam. Ce système, asservi au régime,

gère l'action des soupapes, afin de réduire la teneur en hydrocarbures des gaz d'échappement et de stabiliser le ralenti. A régime intermédiaire, le Variocam choisit un réglage qui augmente le couple. A régime élevé, il privilégie la puissance.

Le moteur atmosphérique de la nouvelle 911 GT3 est disposé à l'arrière. Il subjugue par ses dimensions compactes, un fonctionnement sans vibrations, de fabuleuses

réserves de puissance, un couple puissant et une extrême vivacité. D'une cylindrée de 3.600 cm³, il développe 265 kW à 7.200 tr/mn. Son couple maximum est de 370 Nm à 5.000 tr/mn.

Détail important: sa sonorité est typiquement Porsche.

La circulation d'huile: lubrification à carter sec.

La lubrification à carter sec permet une circulation d'huile fiable et sûre, même en cas de très forte accélération latérale, comme cela se produit souvent en compétition.

Ce n'est pas le seul élément provenant directement des circuits. Une pompe d'aspiration d'huile dans chaque culasse, commandée par les arbres à cames d'échappement, ainsi que deux pompes d'aspiration dans le carter de vilebrequin veillent à ce que l'huile revienne vite et entièrement au carter. Une troisième pompe dans le carter de vilebrequin envoie l'huile vers les différents points de lubrification du moteur.

Ces différentes techniques assurent une excellente lubrification du vilebrequin et des deux rangées de cylindres, même quand le moteur est fortement sollicité, comme c'est le cas en compétition. Avec un tel moteur, «tout baigne dans l'huile», y compris sur la route dans le trafic de tous les jours.

L'huile d'origine: Mobil 1.

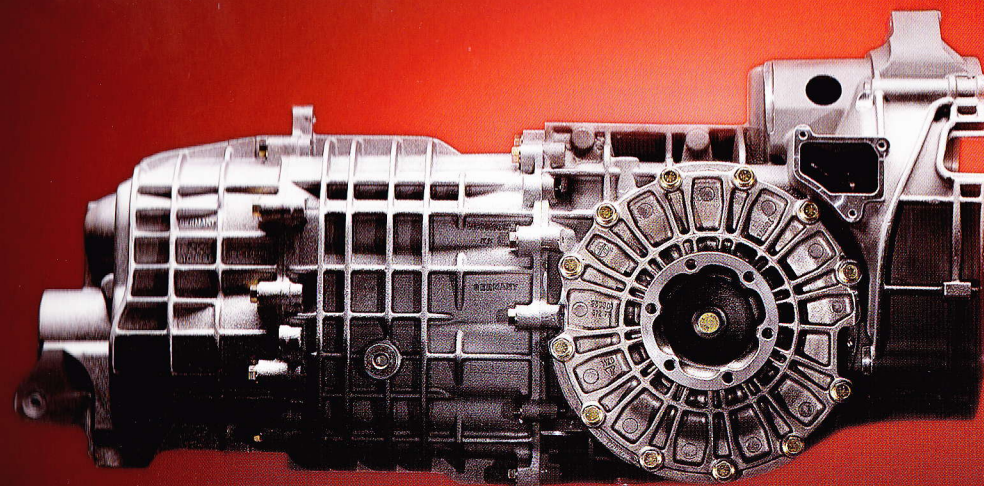
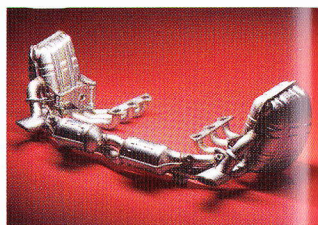
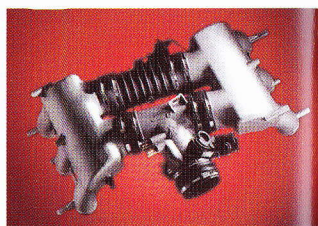
Sur les circuits ou sur la route, la qualité de l'huile est un facteur décisif pour la longévité d'un moteur. Étant donné les régimes endurés par un moteur Porsche, il faut une huile qui offre assez de réserve de puissance. C'est pourquoi Porsche a choisi l'huile Mobil 1.

Chaque Porsche est livrée de série avec le plein d'huile hautes performances Mobil 1. Les propriétés lubrifiantes exceptionnelles de cette huile entièrement synthétique permettent un excellent démarrage à froid, même en cas de températures extrêmes. Elle protège les pièces contre l'usure et économise du carburant, même dans des conditions aussi dures que celles de la compétition automobile. Mobil 1 s'utilise toute l'année et correspond aux standards de qualité Porsche.



Le système d'admission. Plus d'air, plus de couple.

Le système d'admission à résonance à double circuit utilise les mouvements de la masse d'air dans le collecteur d'admission pour un meilleur remplissage des cylindres. Il est équipé d'un clapet à résonance, qui se ferme à 2.500 tr/mn et s'ouvre à nouveau à 5.600 tr/mn. Cette gestion précise qui utilise l'effet de résonance, augmente le flux d'air dans le collecteur. Il s'ensuit un meilleur remplissage de la chambre de combustion, donc un couple plus élevé, déjà à faible régime, une courbe de couple régulière et une sonorité typiquement 911.



Le système d'échappement. Dépollution en stéréo.

La nouvelle 911 GT3 possède un système d'échappement indépendant pour chaque rangée de cylindres. Les pots catalytiques sont équipés de nouveaux supports en métal, qui résistent mieux aux fortes températures et sont moins sensibles aux vibrations. De plus leur excellente conductivité thermique permet une montée en température plus rapide, condition d'une dépollution efficace.

Une nouvelle technique d'induction a permis de réduire la longueur du pot, ce qui réduit les contre-pressions dans l'ensemble du système. Conséquence: davantage de puis-

sance disponible pour une qualité d'échappement équivalente.

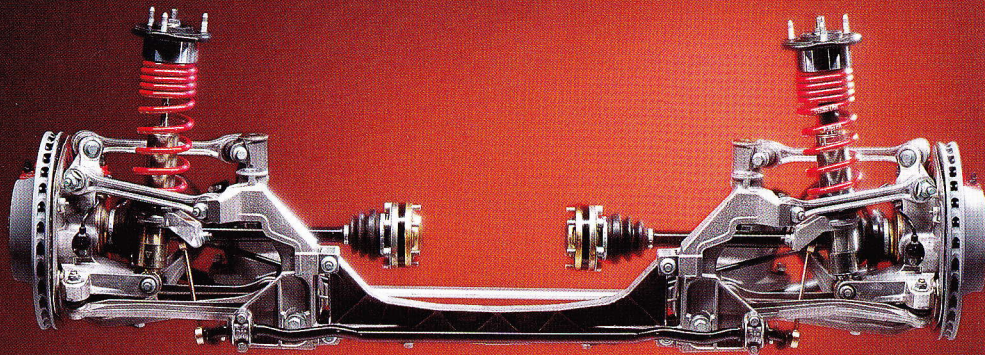
La régulation lambda stéréo contrôle séparément les deux rangées de cylindres. Deux sondes lambda fonctionnant en correspondance règlent la composition du mélange pour chaque culasse. Ce traitement séparé permet une dépollution plus ciblée.

La boîte mécanique 6 vitesses. Hyper-sportive et hyper-confortable.

Son réglage est délibérément sportif. Dès les premières accélérations, vous constaterez à quel point les rapports sont parfaitement étagés. Commandée par câble

et couplée à un volant moteur bi-masse, la boîte mécanique 6 vitesses de la nouvelle 911 GT3 apporte aussi un maximum de confort. De plus les rapports 2 à 6 se remplacent facilement si le profil du circuit l'exige.

Pour répondre aux exigences de la course, la 911 GT3 Clubsport est équipée d'un volant-moteur mono-masse qui permet des montées en régimes plus dynamiques.

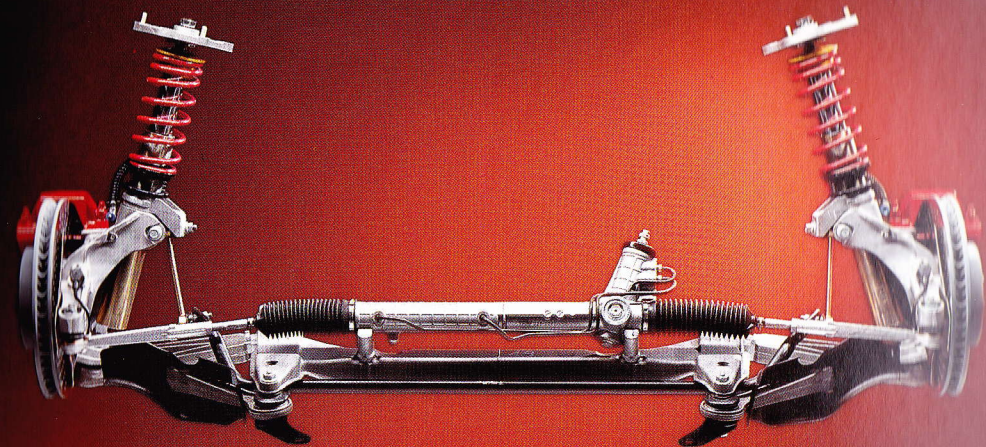


**La direction.
Facilité et précision.**

La nouvelle 911 GT3 est équipée, comme d'habitude chez Porsche, d'une direction à crémaillère aux réactions sensibles et précises. Sa colonne de sécurité contribue à l'excellente sécurité passive. En cas de collision frontale, sa marge de déformation est de 100 mm. L'arbre intermédiaire est en aluminium, le tube de protection et le boîtier d'antivol en magnésium coulé sous pression.

Le volant se règle en profondeur sur 40 mm. Cette marge, comme celle du réglage des sièges, a été calculée pour que chacun puisse trouver une position de conduite optimale. Le diamètre de braquage

n'est que de 10,6 mètre. Un avantage important en course, mais aussi pour l'usage quotidien!



**Le châssis.
Route ou circuit, une simple
affaire de réglage.**

Le châssis de la nouvelle 911 GT3 est réglé pour que la voiture soit agile, extrêmement maniable et sûre, y compris dans les situations extrêmes. Grâce à des matériaux légers le poids de l'ensemble, comme celui des masses non suspendues, demeure modéré. Ce châssis vous garantit une sécurité exceptionnelle et un excellent contrôle, notamment dans les virages en cas de fortes variations de charge.

Ce châssis reprend un concept d'essieu qui a fait ses preuves: celui de la 911 Carrera. Mais comme la 911 GT3 est destinée à la compétition, il a nécessité quelques adaptations. La nouvelle 911

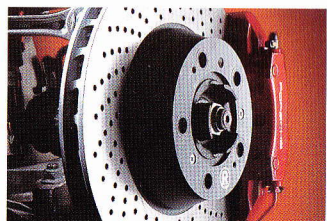
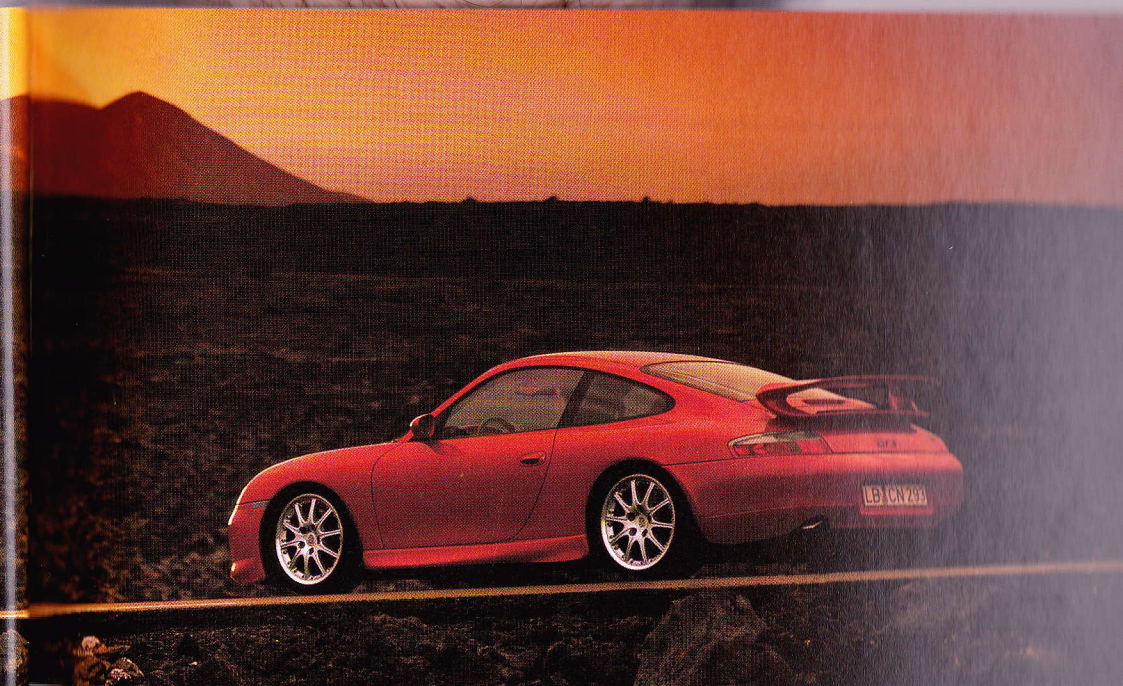
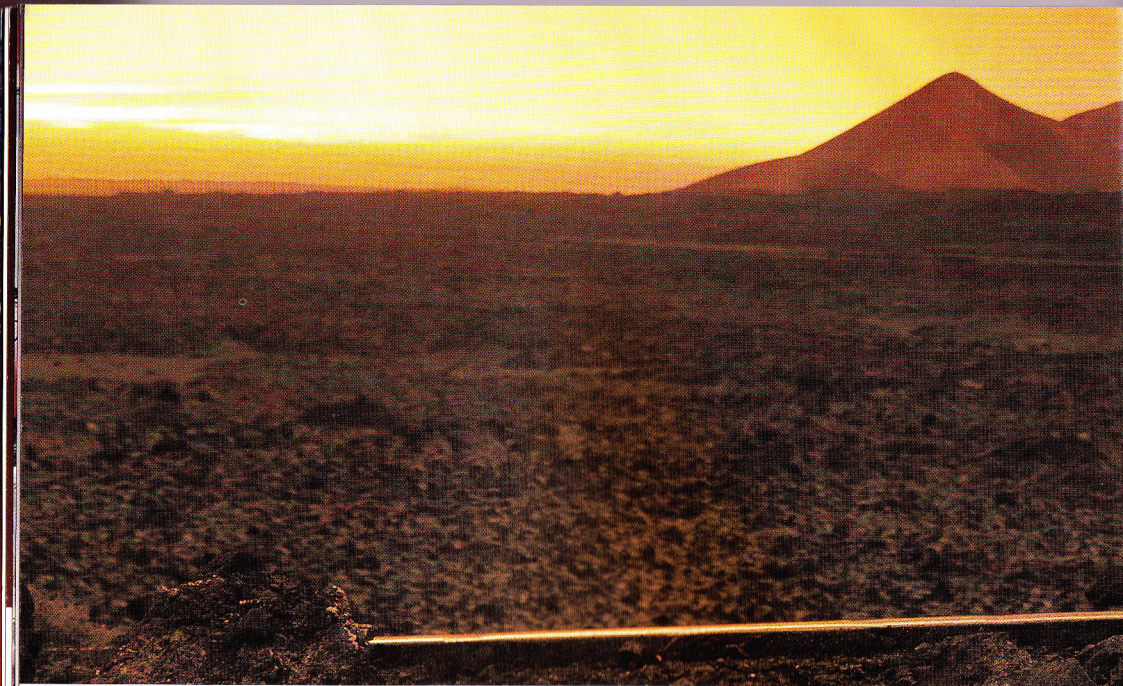
GT3 est ainsi plus basse de 30 mm que la 911 Carrera, ce qui a comme avantage d'abaisser son centre de gravité. La cinématique a été entièrement recalculée pour tenir compte de cette modification. Des barres stabilisatrices réglables permettent un tarage précis en fonction du circuit. La géométrie d'essieu possède une marge de réglage (carrossage) plus importante, afin que les pneus de course puissent être montés dans les meilleures conditions. Toutes les autres pièces, comme les paliers pivotants et les paliers de roues ont été renforcés et les éléments de guidage optimisés.



Sécurité

Quand il conçoivent une voiture comme la nouvelle 911 GT3, les ingénieurs Porsche tiennent compte, dès le cahier des charges, des différentes réglementations sportives. Résultat: la 911 GT3 possède un comportement souverain dans toutes les situations imaginables.

Elle est ainsi un exemple du point de vue de la sécurité active et passive. Les contraintes pour lesquelles elle est conçue, ne se produisent pratiquement jamais dans l'usage quotidien. Certaines de ses pièces sont spécialement faites pour la compétition et ont donc été testées dans les conditions les plus dures: celles de la course, en particulier aux 24 heures du Mans. Avant d'être déclarées bonnes pour le service par le département sport de Weissach.



Sécurité active: les freins.
Freins monoblocs comme en
Formule 1.

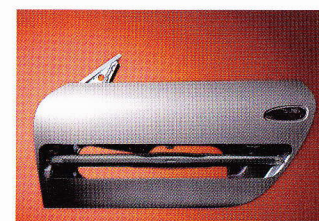
La nouvelle 911 GT3 possède à l'avant et à l'arrière des freins monoblocs renforcés, avec étriers fixes à quatre pistons. Leurs disques sont ajourés et ventilés, leurs étriers sont laqués rouges. Le diamètre des disques avant et arrière est de 330 mm. Pour pouvoir donner sa pleine mesure, le système est complété par un ABS 5.3 et un servofrein à vide de 10 pouces.

Les freins de la nouvelle 911 GT3 sont évidemment conçus pour des

sollicitations extrêmes. Ils doivent présenter, quelles que soient les conditions, un maximum de stabilité et de résistance au fading. C'est essentiel pour le succès en compétition, comme pour la sécurité dans le trafic quotidien.

Sécurité passive:
Ce qui est sûr sur un circuit,
l'est aussi sur la route.

La nouvelle 911 GT3 possède un habitacle rigide avec zones de déformation avant et arrière calculées par ordinateur. Ses portières sont renforcées par de robustes barres de protection. Le POSIP (Porsche Side Impact Protection System) comprend des Airbags* latéraux et des contreportes conçues pour absorber l'énergie. Il améliore la sécurité au niveau du thorax et surtout de la tête. Les Airbags* grand volume côté conducteur et passager vont de



soi sur une voiture de ce niveau. La carrosserie est protégée à l'avant et à l'arrière par des pare-chocs intégrés en alliage léger. Le résér-

voir et les conduits d'alimentation sont disposés en dehors de la zone de déformation.

La nouvelle 911 GT3 Clubsport ne possède pas d'Airbags* latéraux. En revanche, elle est équipée d'un arceau de sécurité vissé, d'une ceinture six points, de sièges baquet habillés d'un tissu difficilement inflammable, d'une commande principale de batterie, d'une désactivation d'Airbag* conducteur et d'un extincteur. Elle offre ainsi un maximum de sécurité passive en course.

* Coussin gonflable de sécurité.



Intérieur

Celui qui s'assied pour la première fois dans une nouvelle 911 GT3 le remarque immédiatement: tout est axé sur le conducteur. L'habitacle est conçu suivant une ergonomie rigoureuse. Objectif: vous permettre de réagir en une fraction de seconde, mais aussi de rouler sans fatigue. Sur la route comme sur circuit. Quel que soit l'usage que vous fassiez de votre nouvelle 911 GT3, il est une autre chose que vous remarquerez vite: à bord de cette voiture, sportif ne signifie pas spartiate.



**L'habitacle GT3:
tout pour le plaisir.**

De série, la couleur intérieure de la nouvelle 911 GT3 est le noir. Tous les éléments synthétiques sont laqués noir satiné. Les passagers disposent de sièges baquet qui parachèvent l'atmosphère sportive. Leur assise est garnie de cuir. Leur réglage d'avant en arrière s'effectue manuellement.

Le volant à trois branches gainé de cuir se règle en profondeur de 40 mm. Sur la version de base, les Airbags* conducteur et passager

avant sont de série, de même que les Airbags* latéraux. Les ceintures trois points existent dans les couleurs noir, rouge indien, jaune speed et bleu maritime.

La nouvelle GT3 se reconnaît aussi à sa signature. Vous trouverez celle-ci sur les moulures de seuil, sur l'insert couleur aluminium du frein à main, sur la moquette de la plage arrière et sur le compte-tours dont les graduations ont dû être portées à 8.000 tr/mn. Les

poignées intérieures de portières et de capot sont elles aussi couleur aluminium.



* Coussin gonflable de sécurité.



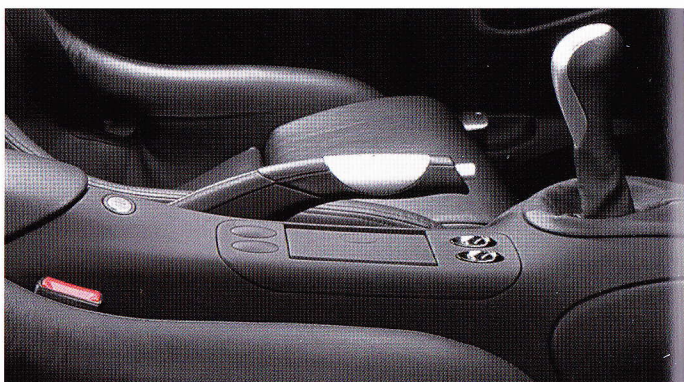
▲ Habillage cuir ▼

Deux packs-équipements complémentaires.

Vous avez le choix!

Pack «Cuir» (en option).

Dans le cadre du pack «Cuir», la planche de bord, les contreportes, les côtés arrière, le couvercle du vide-poches de la console centrale et les caches latéraux du tunnel central sont habillés de cuir noir.



▼ Habillage de série



Pack «Cuir/carbone» (en option).

Mêmes caractéristiques que le pack «Cuir», mais avec du carbone sur les éléments suivants: dos des sièges baquet, support des instruments et support des commandes sur le tableau de bord et le tunnel central.

La 911 GT3 Clubsport.

La nouvelle 911 GT3 Clubsport comporte un arceau vissé qui entraîne la suppression des Airbags latéraux (coussins gonflables de sécurité). Les sièges baquet sont habillés d'un tissu difficilement inflammable. Les ceintures de sécurité trois points sont rouge indien. Une ceinture spéciale six points et un extincteur avec son support font également partie du pack. La batterie possède une commande principale dans le coffre et sur le tunnel central, devant le levier de vitesses. Les packs «Cuir» et «Cuir/carbone» sont également disponibles pour la 911 GT3 Clubsport.



▲ Habillage cuir-carbone ▼



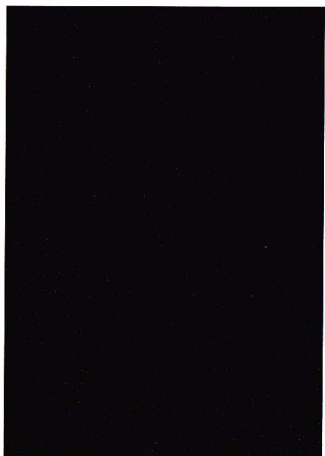
Équipements en option.

La nouvelle 911 GT3 vous propose les équipements en option suivants: peintures métallisées, pare-brise avec bande verte, console centrale (sauf pour Clubsport), ordinateur de bord, climatisation automatique, sièges sport en cuir réglables élec-

triquement (sauf pour Clubsport), autoradio-cassette Porsche CR-22, autoradio-CD Porsche CDR-22, range-cassettes et range-CD.

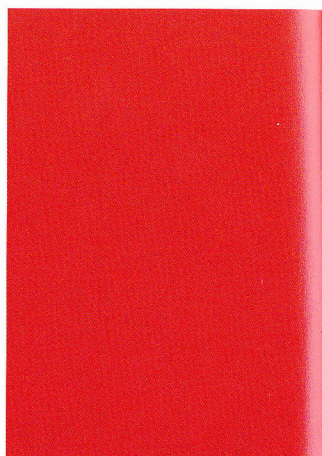
Couleurs unies

Noir



Blanc Biarritz

Rouge Indien



Jaune Vitesse



Couleurs métallisées

Perle d'Orange



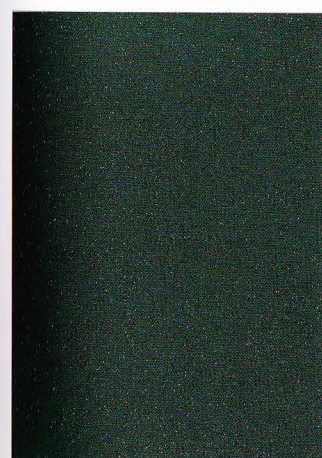
Gris Arctique métallisé



Bleu Iris métallisé



Vert Jungle métallisé



Couleurs

La nouvelle 911 GT3 vous offre le choix entre quatre couleurs laquées et quatre métallisées (en option). Si vous n'y trouvez pas votre bonheur, sachez que vous pouvez opter pour l'une de nos 16 couleurs spéciales en option. L'important est que votre 911 GT3 corresponde en tous points à vos désirs et devienne vraiment la vôtre.



Porsche et la compétition

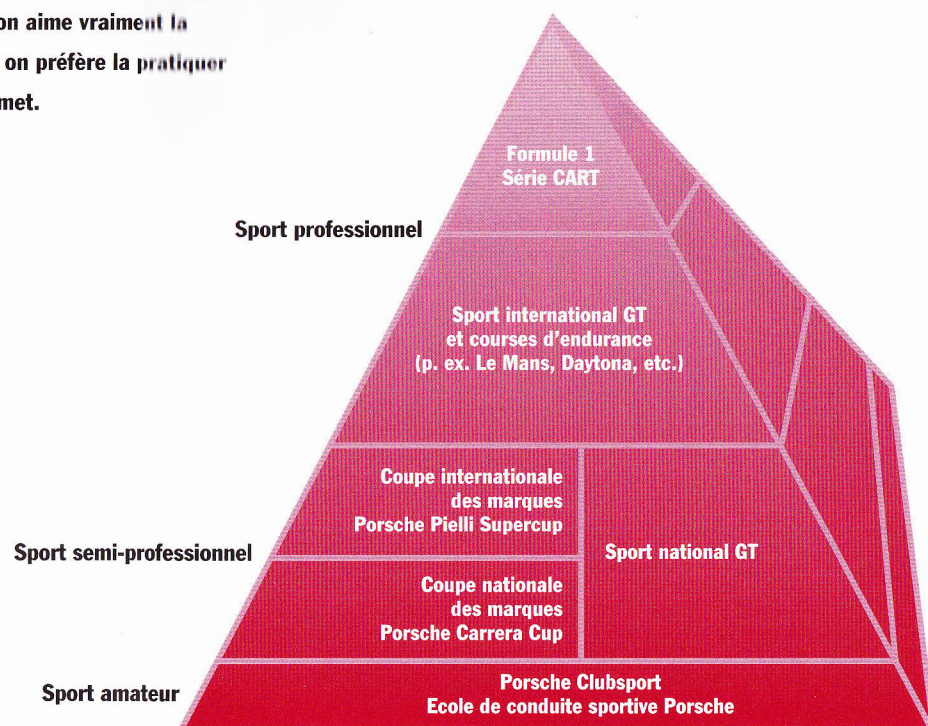
Porsche a depuis toujours une activité intense en compétition. La marque a créé ces dernières années un large éventail de catégories qui permettent à chacun, amateur ou professionnel, d'exprimer son talent dans un environnement adapté.

Dans certaines d'entre elles, vous pouvez en principe vous présenter au départ dans votre voiture de tous les jours, ajuster votre casque, participer à la course et retourner chez vous aussitôt après.

Souhaitez-vous faire votre première course en nouvelle 911 GT3? Nous sommes à votre disposition pour vous aider par nos conseils et notre assistance technique.

Mobil 1

Quand on aime vraiment la course, on préfère la pratiquer au sommet.



**Porsche compétition (rubr. 1).
L'école de pilotage.**

L'école de pilotage dispense depuis 25 ans des cours de conduite et de sécurité. Les conducteurs Porsche y apprennent à mieux comprendre leur véhicule et à mieux le maîtriser dans les situations difficiles. Sur les circuits comme sur la route. L'important n'est pas de conduire vite, mais de bien réagir aux imprévus, pour conserver le contrôle de son véhicule et profiter d'autant mieux

de ce qui rend une Porsche unique: le plaisir de conduire.

**Porsche compétition (rubr. 2).
Porsche Clubsport.**

Les clubs Porsche organisent partout dans le monde ce que l'on appelle des week-ends GTP. Ils vous permettent d'expérimenter la vraie vocation de votre Porsche. Avec ou sans licence, mais sans risques superflus. Dans des conditions autorisées et contrôlées, cela va

sans dire. Nous attachons une grande importance au contact avec les clubs, les pilotes et les écuries. Ils nous stimulent, car ils vivent, tout comme nous, une vraie passion. C'est pourquoi nous apportons à ces manifestations notre soutien matériel et nos idées.

**Porsche compétition (rubr. 3).
Porsche Carrera Cup.**

La Porsche Carrera Cup met aux prises des véhicules qui visuelle-

ment et techniquement présentent une forte analogie avec la version routière. Pour participer, il faut une Porsche GT3 et une licence FFSA. Le règlement exige une similitude de construction pour tous les véhicules. Le calendrier comporte 9 week-ends sur des circuits nationaux comme Magny-Cours ou le Paul Ricard. En 1999 à l'occasion du 13^e anniversaire de la Carrera Cup il y aura aussi une épreuve avec la Cup allemande, qui elle même comporte dix meetings Outre-Rhin. La Carrera Cup regroupera une nouvelle fois les Pilotes professionnels et les amateurs,

ces derniers ayant un classement séparé et richement doté. Emotions garanties!

**Porsche compétition (rubr. 4).
Porsche Pirelli Supercup.**

Les épreuves de la Porsche Pirelli Supercup font partie intégrante des neuf week-ends européens de la Formule 1. La course a lieu le dimanche, après le warm-up. Les circuits retenus sont Imola, Monaco et Silverstone. En 1999, pour sa septième saison, il y aura aussi et pour la première fois une épreuve à Melbourne, lors du

Grand-Prix d'Australie. Pour participer, il faut une Porsche 911 GT3 Cup et une licence C internationale. Dans cette catégorie aussi, les véhicules et les pneus sont absolument identiques. Les seuls facteurs qui permettent de grappiller des points de championnat dans cette course de 80 kilomètres sont les conducteurs et leurs équipes. En association avec Pirelli, Porsche convie deux pilotes invités-VIP à chacune de ces épreuves de vitesse.





**Porsche compétition (rubr. 5).
GT-Sport.**

Il est évident que la télévision s'intéresse moins aux épreuves GT qu'à d'autres compétitions automobiles. Pour autant, Porsche ne néglige pas son engagement dans cette catégorie très appréciée de la clientèle. D'innombrables victoires

au cours des 50 dernières années confirment la justesse de ce choix.

Le règlement de la catégorie GT définit les modalités techniques qui permettent aux différents types de véhicules de lutter à armes égales.

On se sert par exemple de limiteurs de volume d'air d'admission pour équilibrer les chances de différents concepts moteur.

Cette approche permet à des véhicules variés de concourir ensemble

pour des trophées nationaux et internationaux. On y voit des duels passionnants pour des centièmes de seconde. Ce qui compte ici est non seulement le talent du pilote, mais aussi la fiabilité de sa voiture.

Si vous souhaitez des informations complémentaires sur les activités de Porsche en compétition, adressez-vous à votre concessionnaire Porsche.



**Le mythe.
Les 24 heures du Mans.**

Peu d'épreuves exercent autant de fascination que les 24 Heures du Mans. Il est indéniable que la course d'endurance demeure la reine des courses automobiles. Et la reine des courses d'endurance est Le Mans.

Aucun constructeur automobile ne totalise autant de victoires dans cette épreuve mythique que Porsche. L'usine Porsche y participe depuis 1951. Fruit de cette constance: 16 victoires au classement général et d'innombrables victoires en catégories. Année après année, les ingénieurs Porsche se servent



de cette course pour démontrer leur talent et les nouveaux progrès accomplis depuis l'année précédente par le département compétition de Weissach.

Cette passion a donné naissance à des voitures exceptionnelles comme la Porsche 911 GT1, dont

chacun garde encore en mémoire la double victoire en 1998. Mais l'innovation n'est pas suffisante pour remporter Le Mans aussi souvent que Porsche. Il faut aussi des partenaires à la hauteur. Au Mans, les moteurs Porsche accomplissent des prouesses inhabituelles: ils tournent durant 24 heures à la

limite de leurs possibilités. Il leur faut donc une huile parmi les plus performantes. C'est pourquoi Porsche choisit l'huile Mobil 1.

Mobil 1



A nos clients passionnés de compétition nous ne proposons pas seulement les meilleures voitures de course du monde. Nous voulons aussi qu'ils soient accueillis et choyés comme ils le méritent. C'est pourquoi Porsche attache la plus grande importance à son service-client. Celui-ci va bien au-delà de la norme habituelle, que ce soit au département compétition de Weissach ou sur les circuits. Le souci de qualité est partout le même.

Le service à Weissach.

Nos modèles de compétition sont livrés directement par le Centre de développement de Weissach. Le département compétition Porsche vous propose aussi son assistance technique pour les travaux de préparation: réglages ou transformations sur la voiture, selon vos préférences personnelles ou la nature du circuit. Notre service-client inclut encore d'autres activités:

Service-client compétition

Nous coordonnons par exemple depuis Weissach des expositions de voitures de course dans le monde entier. Vous pouvez obtenir directement chez nous des pièces, des kits et autres accessoires sportifs. Et même des conseils concernant la réglementation, y compris pour les voitures de course classiques Porsche.

Assistance sur les circuits.

Une Porsche se sent un peu chez elle sur tous les circuits du monde. Il doit en être de même pour son pilote. C'est pourquoi nous vous offrons toute l'assistance technique nécessaire, afin qu'à pied d'œuvre vous puissiez vous occuper de l'essentiel: la course et les chrono-

Nous vous aiderons à préparer votre véhicule suivant les caractéristiques du circuit: modification des rapports de boîte, correction aérodynamiques ou réglages du châssis. En cas d'incident technique durant la course, nous vous aiderons de nos conseils. S'il s'agit d'une course d'endurance, vous pouvez même faire appel à des mécaniciens Porsche. Si durant l'épreuve vous avez besoin d'une pièce qui ne relève pas de l'usure normale, nous pourrions vous la fournir.

Vous pouvez obtenir des informations complémentaires par téléphone au n° +49 711/911-4113 ou -4114 et par fax au n° +49 711/911-2022.



Les passionnés de compétition savent qu'ici l'accessoire est parfois essentiel.

Combinaison compétition professionnelle.

Cette combinaison trois couches offre un maximum de sécurité en compétition. Des pilotes d'usine Porsche ont participé à sa conception. Elle est conforme à la réglementation FIA et offre un confort optimal dans les conditions les plus dures.

Casque intégral compétition professionnel.

Casque compétition professionnel avec système de ventilation intégré. Il est constitué d'une coque composite multicouches et garni intérieurement de Nomex bleu.

Chaussures compétition professionnelles.

Chaussures en cuir avec semelles antidérapantes, conformes à la réglementation FIA. Disponibles en bleu avec logo Porsche.

Gants compétition professionnels.

Gants en cuir Nappa conformes à la réglementation FIA.

Tous ces articles font partie de Sélection, la gamme d'accessoires Porsche. Votre concessionnaire Porsche est à votre disposition pour vous renseigner.



La nouvelle 911 GT3 est une voiture de sport. Mais elle est aussi le reflet de votre personnalité.

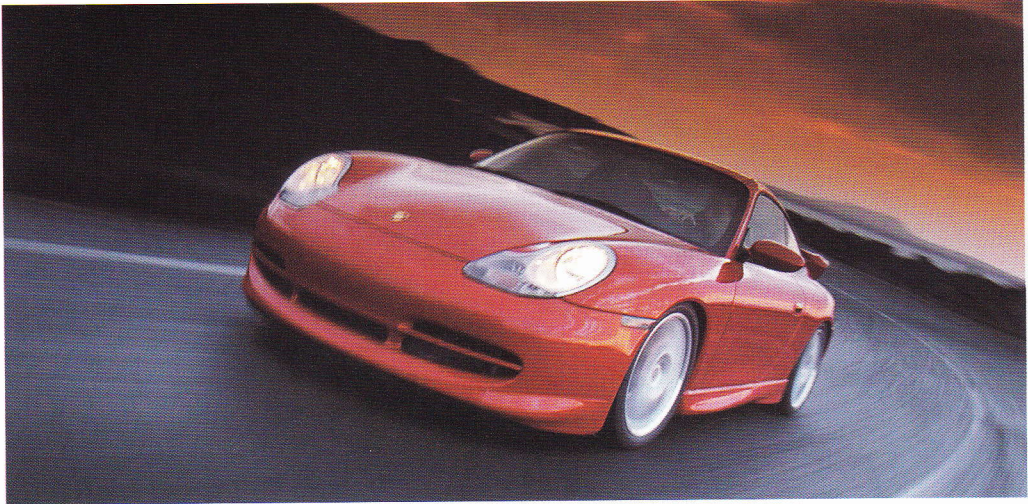
Si vous avez choisi une 911 GT3, c'est qu'elle correspond à votre tempérament. Mais vous pouvez aller encore plus loin. Vous pouvez lui imprimer votre marque dans tous ses détails. Exclusive et Tequipment, le programme de personnalisation Porsche, vous offre une gamme infinie de possibilités. Tout est faisable ou presque, qu'il s'agisse des aménagements intérieurs, du confort ou des coloris. Il ne tient donc qu'à vous que votre nouvelle 911 GT3 soit le reflet fidèle de votre personnalité. Pour tous renseignements complémentaires, veuillez vous adresser à votre concessionnaire Porsche.



Conclusion

Depuis plus d'un demi-siècle, le nom de Porsche est associé à des victoires inoubliables en compétition. Et à des voitures inoubliables comme la 550 Spyder ou la 911 Carrera RS 2.7. La nouvelle 911 GT3 ne tardera pas à se faire une place dans l'histoire automobile.

Reste pour vous une question délicate: laquelle choisir? 911 GT3 ou 911 GT3 Clubsport?



Les modèles photographiés dans cette documentation correspondent à la définition (caractéristiques et équipements) valable en Allemagne. Ils comportent des équipements en option avec supplément de prix. Toutes les versions présentées ne sont pas disponibles dans tous les pays.

Veuillez consulter votre concessionnaire Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays. Sous réserve de modifications dans la construction, l'équipement, les coloris et les possibilités de livraison.

Porsche, Carrera, Targa et Boxster sont des marques déposées de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Edition: 2/99

Imprimé en Allemagne

WVK 162 630 99 F/WW