



PORSCHE



La 911 GT3
Passion compétition





Passion compétition	6
La 911 GT3	
La 911 GT3 Clubsport	12
Transmission et châssis	18
Sécurité	34
Intérieur et personnalisation	40
Environnement	52
Porsche Competition	56
Caractéristiques techniques	64
Service	66
Conclusion	68



Passion Compétition

Dans le monde entier, les voitures de course Porsche ont relevé les plus grands défis, remportant plus de 23 000 victoires en compétition, toutes catégories confondues. Sur circuit comme sur piste. Elles ont triomphé dans les plus grands championnats du monde d'endurance avec 20 victoires en catégorie à Dayton, 17 à Sebring, 16 au Mans et 11 à la Targa Florio.

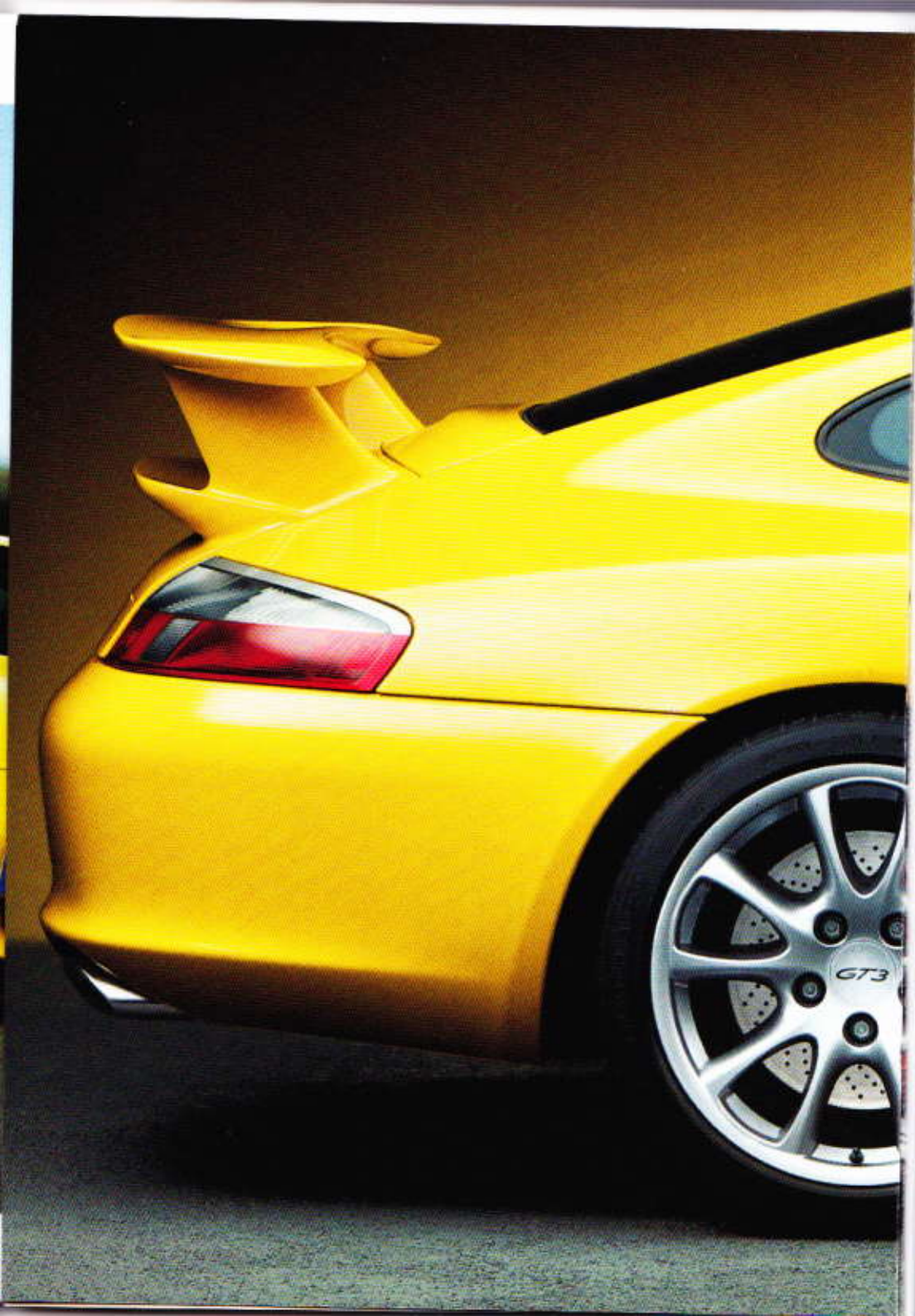


Bref, partout où la compétition forge sa légende, Porsche est là, aux avant-postes.

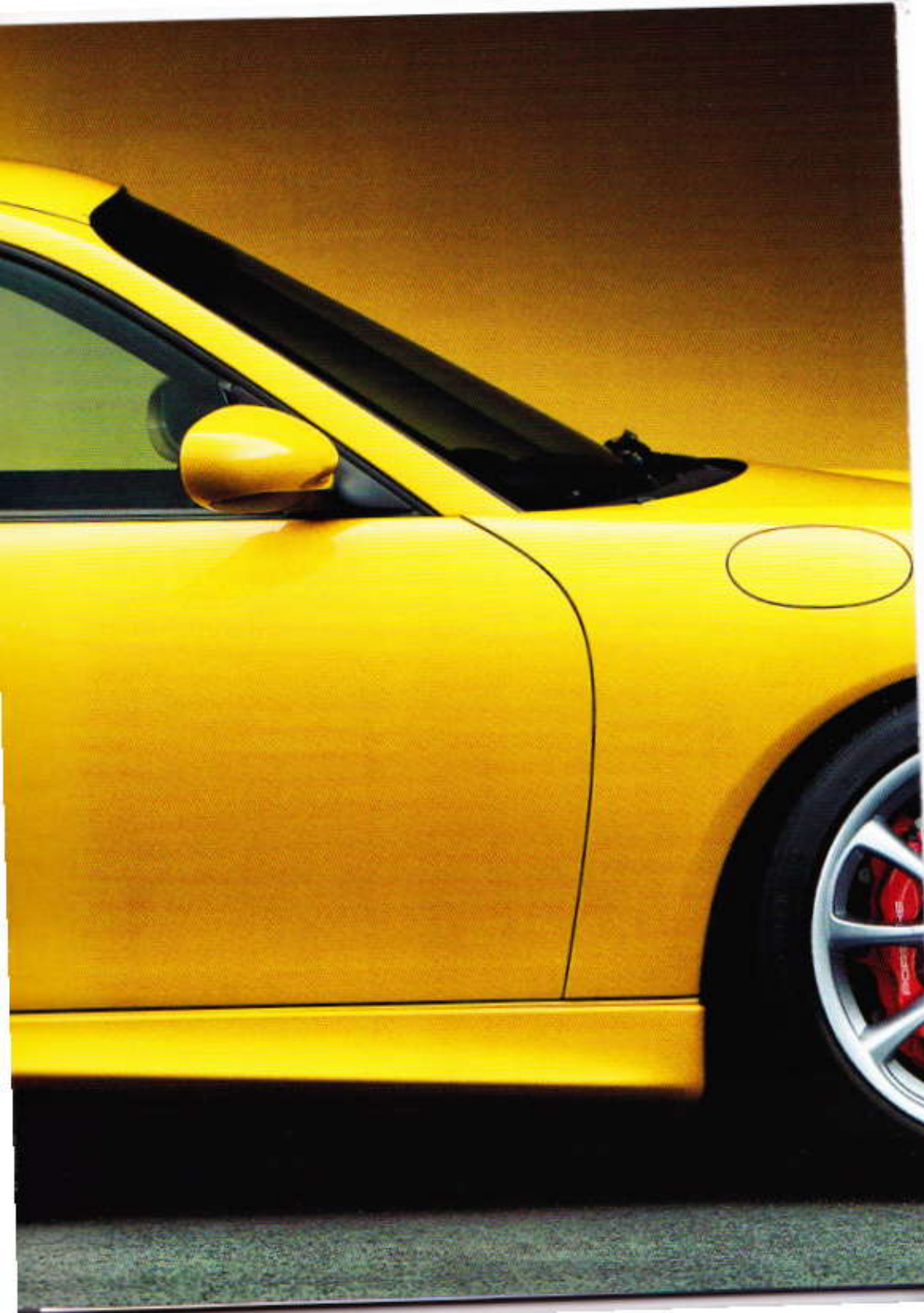
Cette technologie gagnante caractérise chacune de nos voitures routières, et plus particulièrement la nouvelle 911 GT3, capable de passer directement du circuit à la route. Chez Porsche, cette philosophie fait partie intégrante de la culture

d'entreprise. Nous avons une passion pour la compétition mais aussi pour les courses à grande échelle, où les pilotes amateurs montrent le même enthousiasme que les pilotes professionnels. Par passion pour la course. Par passion pour la marque Porsche.

La nouvelle 911 GT3 est le résultat de 50 ans de compétition Porsche. Une voiture de sport homologuée pour la route qui polarise tout notre savoir-faire et notre compétence en matière de compétition. Le plaisir de conduire qu'elle procure traduit clairement cette fascination pour la compétition.







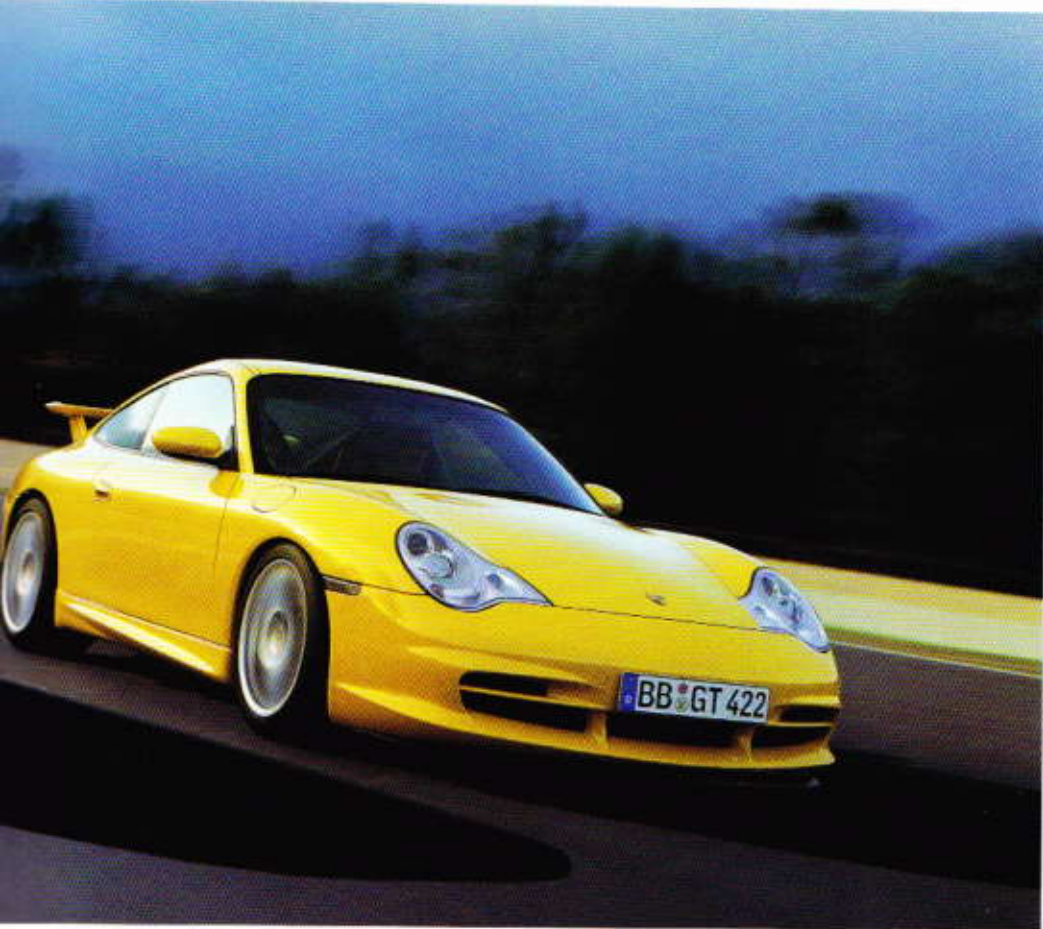


GT3



La 911 GT3 La 911 GT3 Clubsport

Comme les pilotes de course, nos ingénieurs n'acceptent aucun compromis, à l'image de la nouvelle 911 GT3 qui intègre tout leur savoir-faire en matière de compétition. Leur passion et leur enthousiasme ont donné naissance à une voiture exceptionnelle.



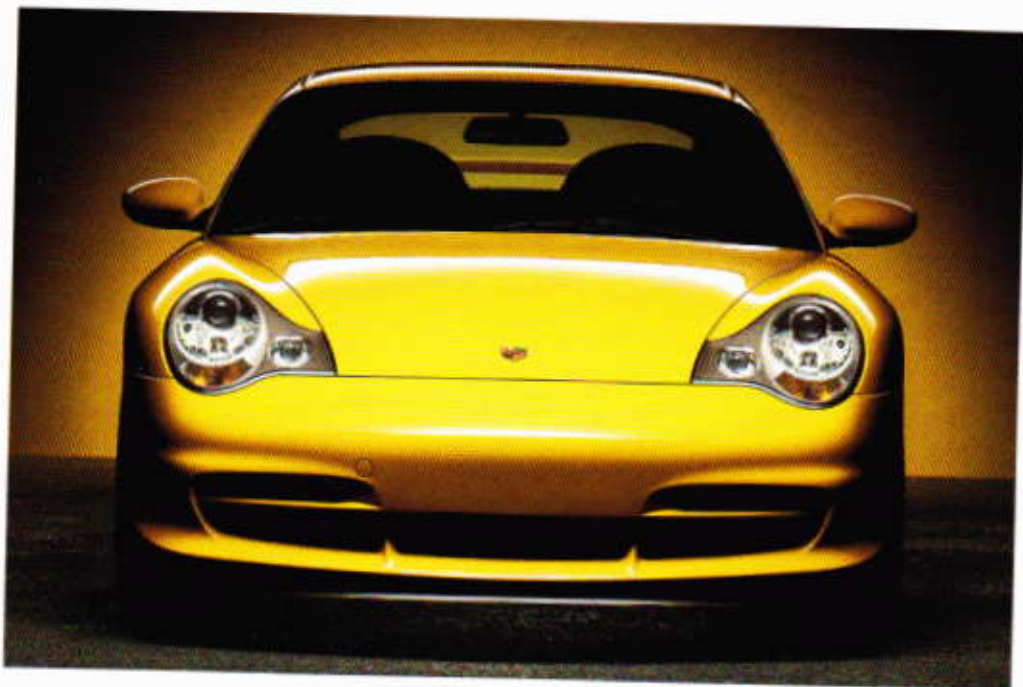
Une passion transmise et ressentie par le conducteur qui vit un plaisir intense.

La nouvelle 911 GT3 ne nie pas ses origines. C'est une Porsche à part entière. Un exemple vivant du savoir-faire et de l'expérience Porsche en compétition, appliqués aux voitures de sport routières.

La nouvelle 911 GT3 existe en deux versions : en version de base et en version Clubsport. Elle réalise l'accord parfait entre le pilote et sa voiture. Elle obéit à chaque injonction de façon précise et directe.

Elle est agile et possède de la puissance à profusion. Directe, elle va plus vite à l'essentiel.

Elle offre un confort de conduite remarquable et une sécurité optimale, quelle que soit la situation. Résultat : des performances exceptionnelles, sur route comme sur circuit.



**Du circuit à la route,
de la route au circuit.**

La nouvelle 911 GT3.

La nouvelle 911 GT3 est un coupé deux places homologué pour la route, parfaitement adapté à l'utilisation de tous les jours. C'est aussi une voiture de sport, à l'aise sur les circuits, capable de réaliser des temps records, inattendus pour une routière. Deux caractéristiques opposées, à première vue. Mais Porsche a toujours su allier les contraires qui semblent incompatibles.

Son moteur 6 cylindres à plat issu de la compétition développe une puissance de 381 ch (280 kW) à 7 400 tr/min. En fonction du rapport, son régime maximal peut atteindre 8 200 tr/min. Une valeur impressionnante, confirmée par une sonorité toute aussi impressionnante.



Et la sécurité dans tout cela ? Un système de freinage renforcé avec prises d'air intégrées vous assure une protection efficace, même en conditions extrêmes. L'aileton arrière, les jupes latérales et le bouclier avant avec lèvre intégrée sont en parfaite adéquation. Associés à la position de la voiture et au réglage du châssis, ils garantissent une stabilité dynamique élevée et une stabilité de trajectoire exemplaire.

Les nouvelles jantes GT3 18 pouces portent l'inscription GT3 sur l'enjoliveur de roue. Elles sont chaussées de pneus larges et offrent une surface de contact plus grande. Résultat : une puissance d'accélération et de décélération optimisée, une agilité et une souplesse d'une précision extrême et des vitesses en courbe plus élevées.

Le design souverain de la nouvelle 911 GT3 adopte le langage des formes. Dès le premier regard, ses lignes éveillent nos émotions,

à commencer par le regard fascinant de ses nouveaux blocs optiques. Autre atout : les multiples possibilités de personnalisation. En option, vous pouvez adopter le système de freinage PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), choisir parmi nos nouveaux packs pour agrémenter l'habitacle ou personnaliser votre 911 GT3 par des phares au xénon pour qu'elle soit exactement comme vous l'imaginez.



La voiture idéale pour aller faire quelques tours de piste sur les circuits de Monza, Hockenheim, Spa...

La nouvelle 911 GT3 Clubsport.

La conduite sportive trouve ses origines dans le centre de recherche et de développement de Porsche à Weissach. Ici, chaque voiture de sport est conçue dans un esprit de compétition.

Sans oublier qu'une voiture purement routière n'est pas faite pour le circuit. Et à l'inverse, une voiture de course authentique n'est pas faite pour la route. La solution : la 911 GT3 Clubsport, la voiture idéale pour les passionnés de compétition.

Equipée pour la compétition, elle intègre tous les dispositifs de sécurité indispensables à la course. Mais elle est également une voiture de sport homologuée pour la route, parfaitement adaptée à l'usage de tous les jours.

La nouvelle 911 GT3 Clubsport est livrée avec un arceau de sécurité vissé à la carrosserie, qui peut se transformer en harnais de sécurité pour une utilisation sur circuit.

Toutes les pièces nécessaires à la transformation sont prévues au départ de l'usine, tout comme les sièges baquets en tissu ininflammable, la prédisposition pour le montage de la commande coupe-batterie, obligatoire en compétition, la ceinture de sécurité rouge 6 points pour le siège conducteur et l'extincteur avec son support.

Il n'y a aucun doute, les gènes de la nouvelle 911 GT3 Clubsport sont issus de la compétition.

Légèrement modifiée et proche de la voiture de course de série, la 911 GT3 Cup – un bolide hyper puissant conçu pour la compétition – est engagée dans les plus grandes courses nationales et internationales comme la Porsche Carrera Cup, les championnats GT ou la Porsche Michelin Supercup, la coupe la plus rapide du monde.

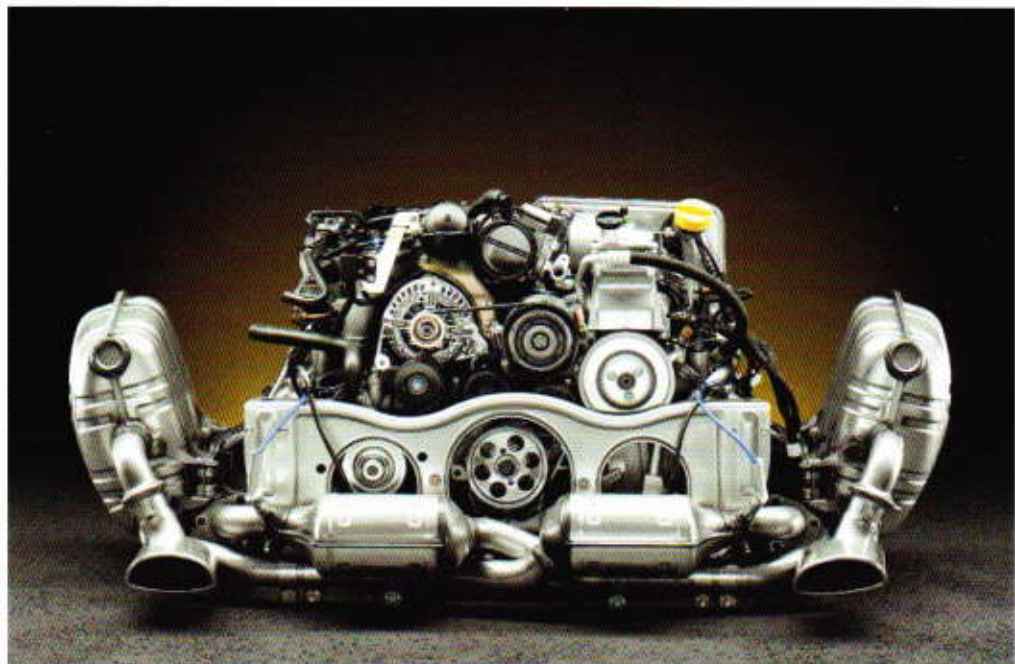




Le châssis de la nouvelle 911 GT3 a été conçu pour offrir un maximum d'agilité, un grand confort de conduite et une sécurité élevée. Pour une utilisation sur circuit, la hauteur de châssis, le carrossage de roue, la voie et les barres stabilisatrices sont réglables individuellement. La direction aux réactions sensibles et précises procure un

grand confort. Elle réagit spontanément et assure un contact optimal à la route.

Moteur, transmission et châssis sont en parfaite adéquation. Conséquence : un comportement dynamique inégalé, une agilité hors pair et des sensations impressionnantes.



Le moteur.

Une sonorité qui nous captive.

La 911 GT3 est animée par un moteur 6 cylindres à plat, 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau et dotée du système VarioCam. Hyper puissant, le moteur atmosphérique bénéficie de bielles en

titane, d'un refroidissement d'huile par échangeur thermique huile-eau et d'une lubrification à carter sec avec réservoir d'huile séparé.

Avec une cylindrée de 3 600 cm³, ce moteur à propulsion développe une puissance de 381 ch (280 kW) à 7 400 tr/min, soit la puissance spécifique impressionnante de 105,8 ch (77,8 kW) au litre. Il atteint son couple maximal de 385 Nm à 5 000 tr/min.

Son régime maximum peut atteindre 8 200 tr/min en fonction du rapport engagé. Des valeurs exceptionnelles qui promettent des résultats aussi exceptionnels. Sa sonorité vous captivera.

Le moteur de la 911 GT3 doté du système VarioCam se caractérise notamment par un cycle de charge optimal, un excellent équilibrage des masses et un fonctionnement parfait.

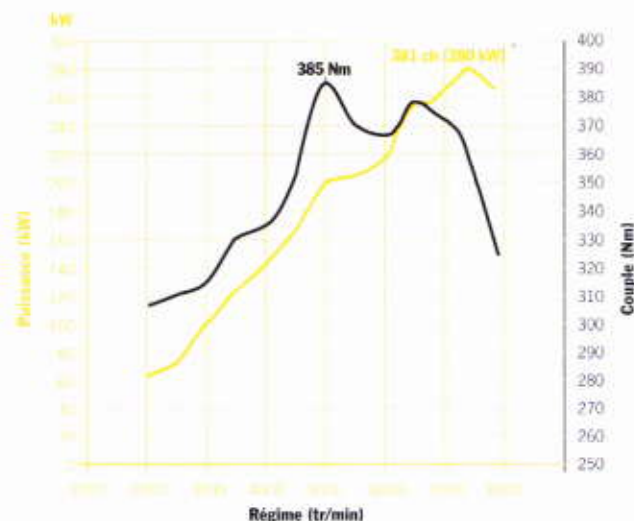
Des bielles en titane très légères et des pistons allégés réduisent les masses en mouvement, garantissant ainsi des montées en régime très élevées. La commande des soupapes, empruntée à la compétition, utilise de nouvelles soupapes d'admission et d'échappement plus légères. Elles sont commandées par des poussoirs allégés d'env. 42%

avec compensation hydraulique du jeu aux soupapes. Cette conception novatrice de la commande des soupapes permet d'obtenir des régimes maxima en fonction du rapport. Les rapports sont plus courts et offrent un potentiel d'accélération extrêmement élevé.

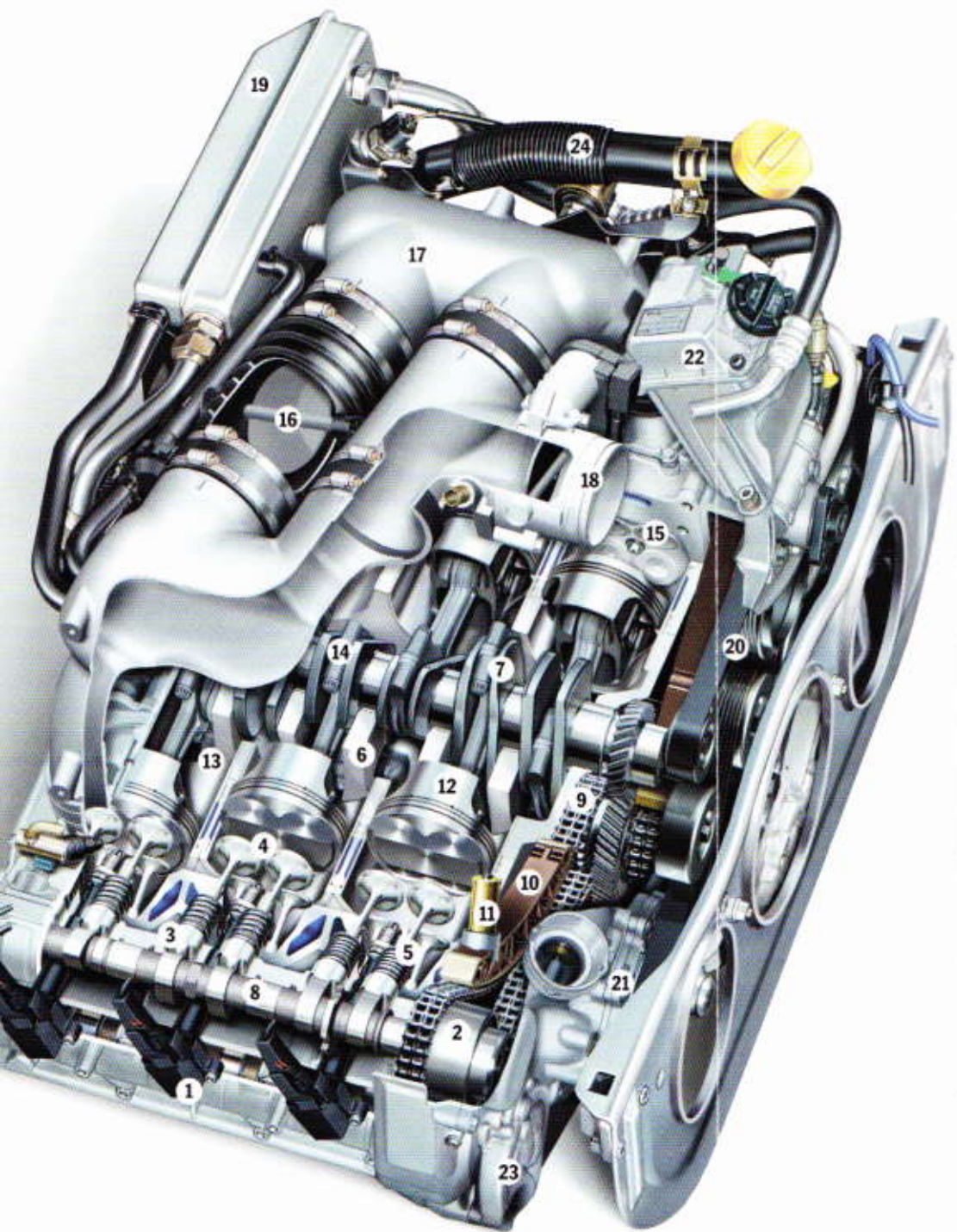
Modification également au niveau du système d'admission basé sur des collecteurs plus courts et un canal d'admission à géométrie optimisée. Les deux arbres à cames d'admission à distribution variable sont dorénavant com-

mandés par un régulateur progressif (VarioCam) pour optimiser les valeurs d'émission, le couple et la puissance sur toutes les plages de régime.

Résultat : une réactivité exceptionnelle. La nouvelle 911 GT3 répond spontanément à la moindre pression de la pédale d'accélération. Réaction encore accentuée par cette sonorité unique du moteur. Cette super sportive vous fait vivre la fascination de la compétition au quotidien.



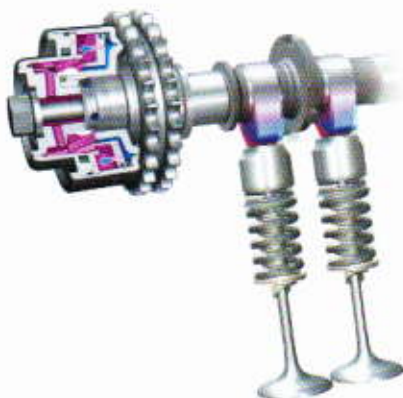
911 GT3 : 385 Nm à 5 000 tr/min, 381 ch (280 kW) à 7 400 tr/min



VarioCam Plus.

Une commande des soupapes bien pensée.

La nouvelle 911 GT3 est équipée du système VarioCam Plus. Développé et breveté par Porsche, VarioCam Plus est un système de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes en fonction du régime et de la charge. La régulation progressive de l'épure de distribution de l'arbre à cames est obtenue par un régulateur axial par rangée de cylindres. Le changement est imperceptible, assuré par la fonction Motronic ME7.8. Résultat : une accélération spontanée, 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 régime.



VarioCam

La lubrification à carter sec. Toujours optimale.

La lubrification de la 911 GT3 est toujours optimale, même en cas de très forte accélération transversale et latérale.

Au départ de l'usine, la 911 GT3 est livrée avec le plein d'huile Mobil 1. Les propriétés lubrifiantes exceptionnelles de cette huile haute performance entièrement synthétique optimisent le démarrage à froid, même à très basse température. Les huiles entièrement synthétiques limitent l'usure du moteur. Une pompe d'aspira-

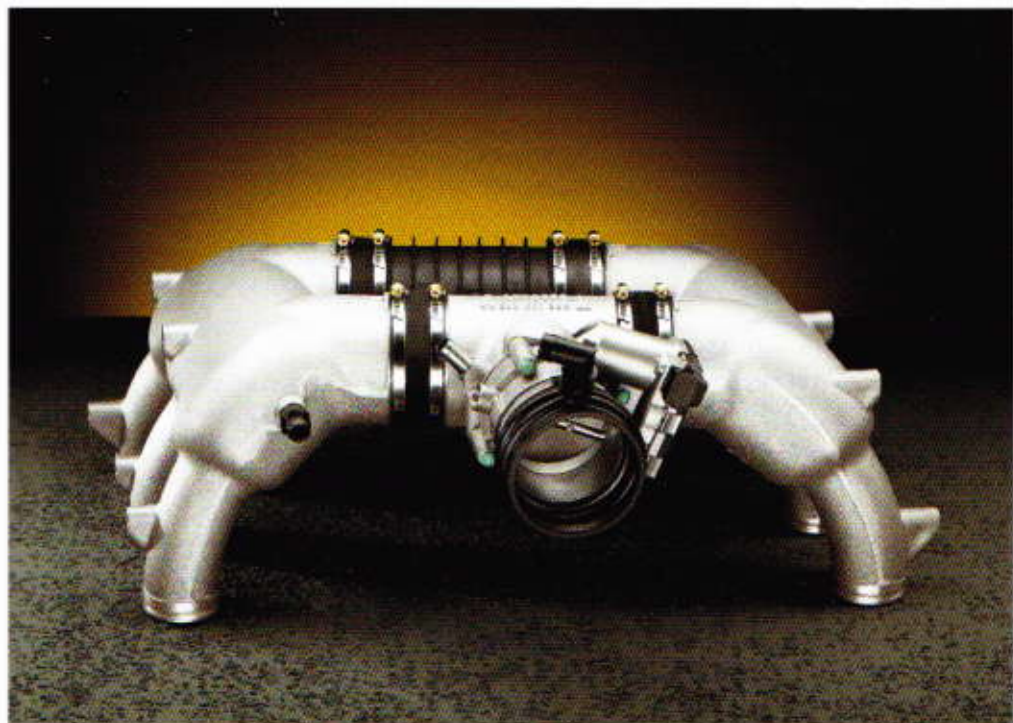
tion d'huile dans chaque culasse, commandée par les arbres à cames d'échappement, ainsi qu'une pompe à deux niveaux dans le carter de vilebrequin aspirent toute la quantité d'huile moteur et la conduisent rapidement dans le réservoir. La conception des pompes à huile crée une dépression dans le carter de vilebrequin, ce qui optimise le mouvement des pistons pour un meilleur rendement et une puissance plus élevée.

Une troisième pompe dans le carter de vilebrequin alimente directement les points de lubrification du moteur. Ainsi, la lubrification du vilebrequin et des deux rangées de cylindres est toujours idéale, même en forte accélération transversale, situation très fréquente en compétition.

Le système d'admission. Une sonorité typiquement « course ».

La 911 GT3 est équipée d'un système d'admission à résonance à double niveau en fonte d'aluminium avec des collecteurs adaptés. Le système utilise, selon le régime, les vibrations de la masse d'air pour obtenir une meilleure respiration du moteur.

Le collecteur d'admission est équipé d'un clapet qui se ferme à 2 500 tr/min et qui s'ouvre à nouveau à 5 300 tr/min. La masse d'air d'admission augmente d'autant. Avantages : un couple plus élevé à faible régime, une courbe de couple plus régulière et une puissance maximale. La 911 GT3 dispose à tout moment de réserves suffisantes, sur circuit comme sur route.



Système d'admission

et sont moins sensibles aux
mieux aux fortes températures
ports métalliques qui résistent
possèdent de nouveaux sup-
cylindres. Les pots catalytiques
indépendant par rangée de

d'un système d'échappement
La nouvelle 911 GT3 est équipée

Le système d'échappement. Dépollution en qualité stéréo.

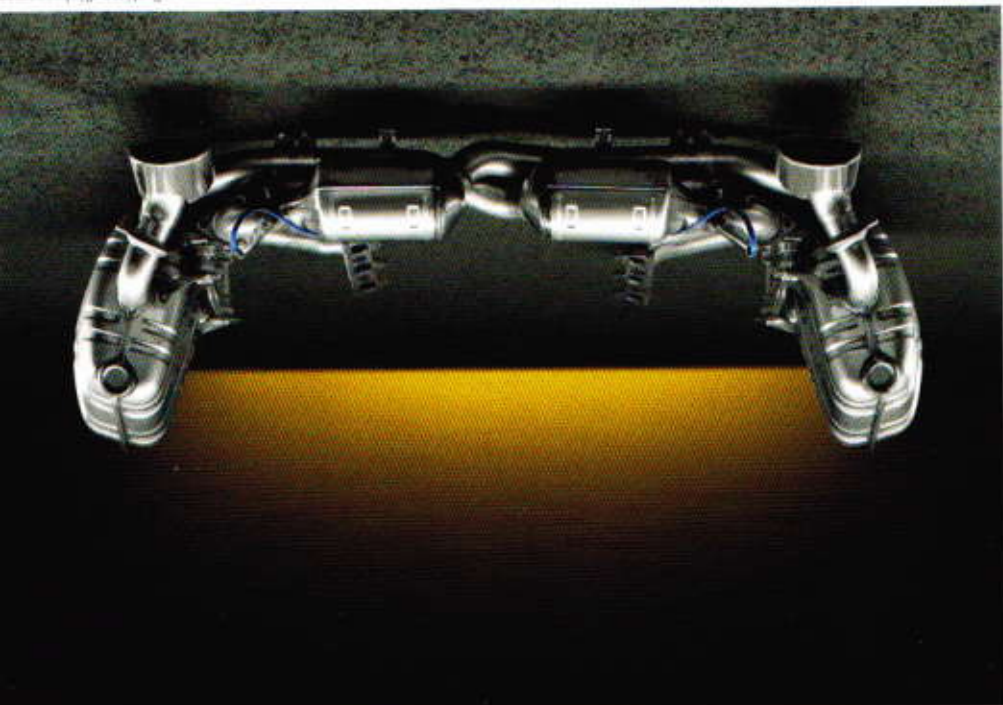
La régulation lambda stéréo
contrôle séparément les deux
rangées de cylindres. Associées
à la gestion Motronic, deux
sondes lambda travaillant en
correspondance régulent la
composition du mélange pour

à une dépollution efficace.

lenté conductivité thermique per-
met une montée en température
plus rapide, condition préalable
vibrations. De plus, leur excel-

chaque rangée de cylindres. Une
troisième sonde lambda par ran-
gée de cylindres contrôle la
dépollution dans chaque cataly-
seur optimisant ainsi la réduction
des émissions.

Système d'échappement



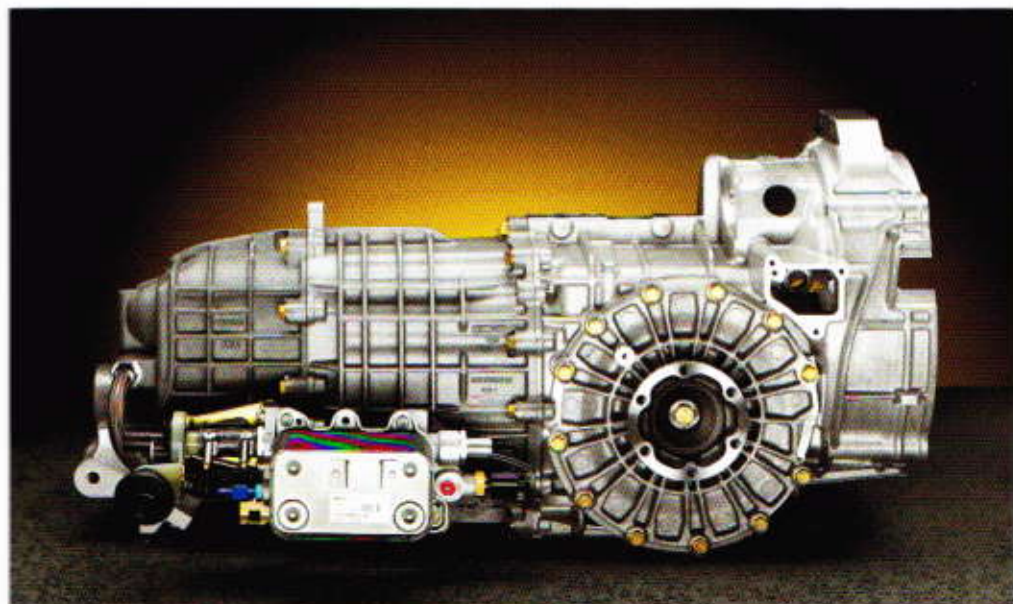
La boîte mécanique.

Aussi rapide que vous.

Avec ses rapports courts, le réglage de la boîte mécanique de la 911 GT3 est délibérément sportif. L'optimisation des commandes entre le levier de vitesse et la boîte a permis d'obtenir des rapports courts pour développer toute la puissance. Dès les premières accélérations, vous apprécierez l'étagement parfait des rapports.

Commandée par câble et couplée à un volant bimasse, la boîte mécanique à 6 rapports apporte un maximum de confort. Des disques de synchronisation assurent une précision optimale lors des changements de rapports entre 3^{ème} - 5^{ème}, même en charge extrême. Le refroidissement de la boîte est assuré par

un échangeur huile-eau et une lubrification par barbotage qui augmentent la résistance de la boîte en sollicitation extrême; facteur essentiel en compétition. De plus, les rapports 2 à 6 s'adaptent facilement si le profil du circuit l'exige.



Boîte de vitesse



1. Radiateur gauche

2. Radiateur droit

3. Evaporateur (climatisation)

4. Assistance servo-frein

5. Boîte mécanique à 6 rapports

**6. Réservoir d'huile séparé/
carter sec**

**7. Système d'admission à
résonance**

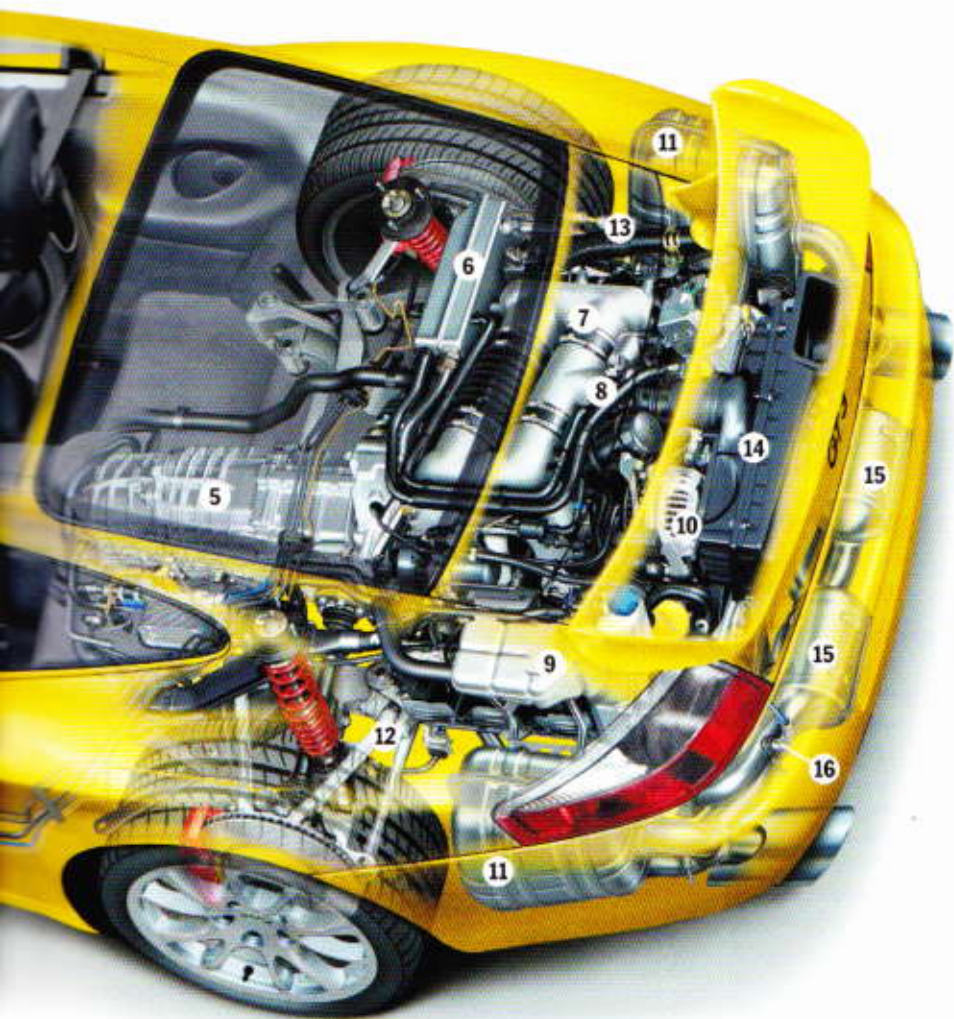
8. Corps de papillon des gaz

**9. Vase d'expansion liquide
de refroidissement**

10. Alternateur

11. Silencieux

12. Essieu arrière multibras

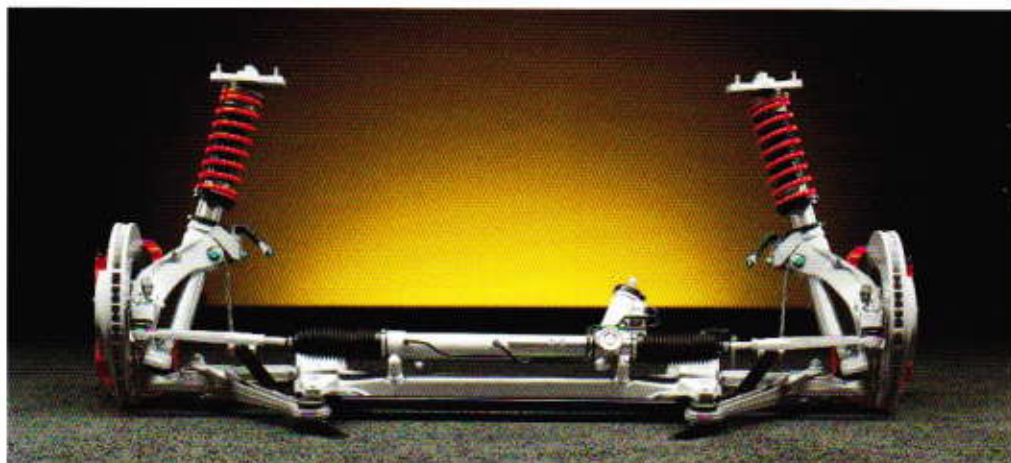


13. Tubulure de remplissage
d'huile

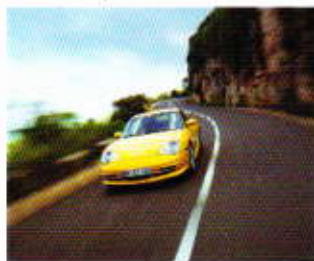
14. Filtre à air

15. Catalyseurs

16. Sonde lambda



Essieu avant

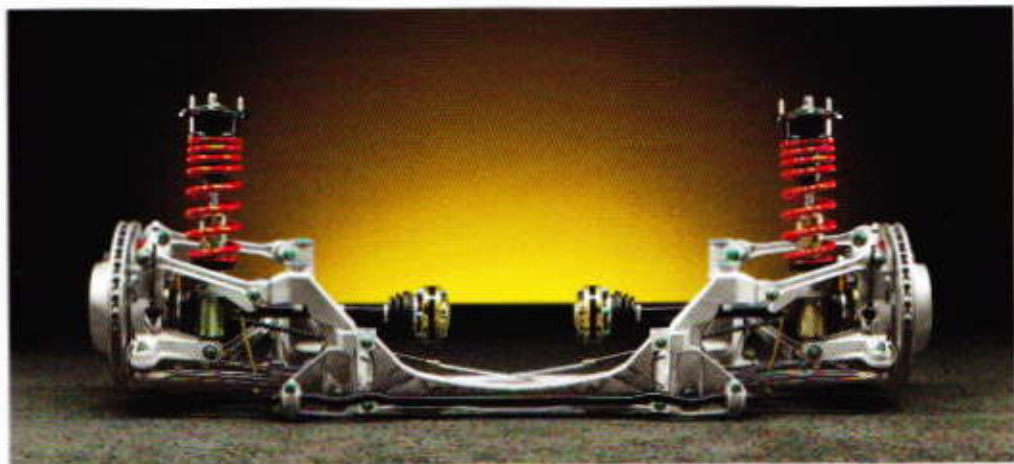


La direction.
Une précision extrême.

La nouvelle 911 GT3 est équipée d'une direction à crémaillère aux réactions sensibles et précises offrant un comportement et un confort parfaits.

Sa colonne de direction joue un rôle essentiel dans la sécurité passive. En cas de collision frontale, elle offre une marge de déformation de 100 mm. L'arbre intermédiaire est en aluminium.

Le tube de protection et le carter de boîtier sont en magnésium coulé sous pression. Le réglage du volant en profondeur sur 40 mm est adapté au réglage du siège conducteur pour vous assurer une position de conduite optimale.



Essieu arrière

Le châssis.

Résolument sportif.

Le châssis de la 911 GT3 a été conçu pour offrir une sportivité optimale. Il se caractérise par une agilité maximale, un grand confort de conduite, une stabilité exceptionnelle en courbe et une sécurité élevée, même en situation extrême. Par rapport à la 911 Carrera, le centre de gravité de la 911 GT3 a été abaissé de 30 mm.

La géométrie d'essieu est composée à l'avant d'un essieu McPherson et à l'arrière d'un essieu multi-bras à suspension rigide, éprouvé en compétition. Le réglage spécifique de la suspension et de



l'amortissement procure au véhicule une stabilité dynamique optimale. La jonction du châssis et de la carrosserie assurée par des paliers de support métalliques à l'avant et une liaison rigide à l'arrière, optimise la rigidité de transfert. Il en résulte une meilleure précision de guidage des roues, une parfaite agilité et

une souplesse optimale pour une sensation de conduite à l'état pur.

Autre facteur important pour les adeptes de la compétition : de nombreuses possibilités de réglage qui permettent de varier la hauteur de châssis, le carrossage de roue, la voie au sol et les stabilisateurs.



Lignes parfaites.

Fonctions à toute épreuve.

Fidèle à son principe « les formes suivent les fonctions », le design de la nouvelle 911 GT3 privilégie les aspects de stabilité dynamique et aérodynamique.

La nouvelle 911 GT3 dégage une force extraordinaire où chaque millimètre a été conçu pour une puissance maximale.

Son design se caractérise par des boucliers avant redessinés, de nouvelles jupes latérales et un spoiler arrière doté d'un aileron à inclinaison variable de 4° ou 8°. Les clavettes de réglage pour la

compétition sont disponibles en option. Cet aileron arrière intégré assure au véhicule un appui optimal à grande vitesse. La lèvre supplémentaire en matière plastique sur le nouveau bouclier avant empêche l'air de s'infiltrer sous la voiture et diminue ainsi la portance sur l'essieu avant. Résultat : une parfaite adhésion

au sol, une excellente stabilité de trajectoire, une sécurité optimale et un plus grand plaisir de conduire.

Pour assurer le refroidissement du moteur et des freins, les prises d'air sur la face avant et le capot arrière ont été optimisées, tout en respectant les critères aérodynamiques de la voiture testés dans la soufflerie de Weissach.

La nouvelle 911 GT3 est une sportive pure et dure, qui offre un plaisir de conduire inégalé. Un plaisir issu de la compétition qui garantit des sensations authentiques.





Sécurité

La sécurité est un critère primordial, inscrit dans le cahier des charges dès la conception de la voiture. Ainsi, la nouvelle 911 GT3 se conforme parfaitement à toutes les réglementations en matière de compétition



et offre un comportement souverain, quelle que soit la situation.

Conçue pour une sportivité sans limite, la nouvelle 911 GT3 présente néanmoins des réserves

de sécurité active et passive qui résistent aux contraintes les plus dures. Contraintes qui ne se produisent pratiquement jamais dans l'usage quotidien.

De nombreux composants de la 911 GT3 ont été développés pour la course, testés en compétition et homologués par Porsche à Weissach.



Le système de freinage.

Accélération et décélération. Les deux sont phénoménales.

Une Porsche est synonyme de hautes performances. Cela vaut également pour le freinage. Ainsi, la nouvelle 911 GT3 utilise des freins monoblocs renforcés avec des étriers en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière. Les diamètres des disques en acier sont de 350 mm à l'avant et de 330 mm à l'arrière. Tous les disques sont perforés et ventilés, les étriers sont peints en rouge.

Des prises d'air garantissent une ventilation optimale. Le système comprend également l'affichage de l'usure des freins.

Les performances de la nouvelle 911 GT3 sont exceptionnelles en termes de décélération, de résistance et de stabilité de trajectoire. Pour pouvoir donner sa pleine mesure, le système intègre l'ABS génération 5.7 à 4 canaux qui freine chaque roue, à l'avant comme à l'arrière. Résultat : une régulation sensible et rapide pour un freinage optimal et une plus grande stabilité en courbe.



Vous allez voir, avec la nouvelle 911 GT3, vous aimerez autant les décélérations que les accélérations.

Porsche Ceramic Composite Brake : freiner le véhicule, pas l'évolution.

Le système de freinage PCCB est le fruit de la grande expérience de Porsche et de son leadership technologique dans le domaine du freinage. Cette technologie de pointe utilise des disques de freins en céramique à refroidissement intégré et des plaquettes d'une nouvelle génération en matériau composite. Les disques de freins en céramique sont traités avec des fibres de carbone enrichies en nitrure de silicium et chauffées à 1 700 °C selon un processus à vide très poussé.

Comme tous les disques de freins Porsche, ils sont ajourés et ventilés. Par rapport aux systèmes de freinage conventionnel en fonte, cette nouvelle technologie permet de diviser le poids par deux, notamment par une diminution des masses non suspendues. Résultat : cet allègement se traduit par une consommation optimisée et maximise la dynamique du véhicule.

Equipé de plaquettes d'une nouvelle génération en matériau composite, associées à des étriers fixes de conception monobloc à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, le système PCCB développe un excellent coefficient de frottement en décélération avec des valeurs constantes, à froid comme à chaud.

En sollicitation extrême, les disques de freins en céramique réduisent les distances de freinage et augmentent la sécurité en décélération à grande vitesse, grâce à leur résistance élevée au fading même à très haute température. En freinage d'urgence, le système PCCB offre d'emblée une décélération maximale. Il ne demande aucun effort particulier et réagit immédiatement à la moindre sollicitation de la pédale.

Parmi les nombreux avantages des disques de freins en céramique, on notera la durée de vie exceptionnelle ainsi que l'insensibilité à la corrosion. Leur surface extrêmement dure leur confère une grande résistance à l'échauffement avec une usure moindre par rapport aux disques conven-

tionnels en métal et une longévité accrue. Bénéficiant d'une protection anticorrosion élevée, les disques de freins en céramique sont absolument insensibles à la corrosion provoquée par les sels répandus sur les chaussées en hiver. Mêmes caractéristiques au niveau des plaquettes dont la durée de vie est deux fois plus importante. D'une manière générale, l'usure des composants de freins, notamment des plaquettes et des disques, dépendra toujours du style de conduite et des conditions d'utilisation du véhicule. Il est par conséquent difficile de garantir de façon absolue la durée de vie de ces freins pour un kilométrage donné.

Bénéficiant d'un poids réduit, la technologie PCCB est parfaitement adaptée à la compétition. Néanmoins, l'usure des disques et surtout des plaquettes augmente considérablement en utilisation sur circuit ou en conduite forcée. Après un week-end sur circuit, les disques de frein PCCB, tout comme les disques conventionnels en acier, doivent subir un contrôle approfondi avec remplacement des composants, si besoin.



911 GT3 Clubsport

les pré-tensionneurs et les limiteurs d'effort de ceinture.

Pour une sécurité optimale en compétition, la nouvelle 911 GT3 Clubsport est équipée d'un arceau de sécurité boulonné et les sièges baquets sont habillés

de tissu ignifuge. L'équipement est complété par une ceinture à 6 points d'ancrage de couleur rouge pour le siège conducteur et un extincteur avec support.



Ceinture 6 points et extincteur

*Coussin de gonflable sécurité



Intérieur et personnalisation



La 911 GT3 est issue de la compétition. Elle exige donc une vision parfaite sur les commandes. Tout doit être à portée de main pour vous permettre de réagir en une fraction de seconde et de rouler sans fatigue, sur route comme sur circuit.

Au premier contact avec la nouvelle 911 GT3 vous remarquerez deux choses. Dans l'habitacle, l'ergonomie est de mise. Le confort est optimal. Ici, sportif ne signifie pas spartiate. Par ailleurs, nous vous

proposons toute une gamme d'équipements complémentaires pour équiper votre 911 GT3 et la personnaliser encore plus.



Les équipements de série.

Plus de 50 années de compétition ont changé de visage.

De l'extérieur, la nouvelle 911 GT3 se reconnaît au premier coup d'œil. À l'intérieur, l'habitacle ne laisse planer aucun doute. La signature GT3 est omniprésente sur les baguettes de seuil de porte, la moquette à l'arrière, la poignée du frein à main et sur le

compte-tours affichant une plage de régime étendue à 8 200 t/min. En version standard, la nouvelle 911 GT3 est livrée avec un intérieur noir. Tous les éléments en matière plastique sont peints en finition noire. Le ciel de toit est habillé d'Alcantara noir. Les poignées de porte et du levier de frein à main sont garnies de cuir. Les sièges baquets, tendus de cuir noir, sont réglables en profondeur. Le volant sport à 3

branches se règle manuellement jusqu'à une profondeur de 40 mm. Sans oublier les nombreux rangements dans les contre-portes, à côté du siège passager et dans la colonne centrale.

Parmi les autres équipements de série de la nouvelle 911 GT3, on remarquera le tableau de bord redessiné avec sa boîte à gants fermant à clé et le porte-gobelet. Sur le levier de vitesse le schéma de commande est tracé en noir.



Comme toutes les Porsche, vous pouvez personnaliser votre nouvelle 911 GT3, à l'extérieur comme à l'intérieur. Dans les pages suivantes, nous vous présentons, classés par thème, différents produits et packs d'équipement pour agrémenter votre 911 GT3. Vous trouverez d'autres idées de personnalisation dans le catalogue Porsche Exclusive.

Toutes les surfaces des commandes sont peintes en noir mat. Sur demande, sans supplément de prix, vous pouvez faire installer la climatisation automatique avec filtre à charbon actif, l'autoradio CDR 23 ou les ceintures 3 points dans les coloris Noir, Rouge Indien, Jaune Vitesse ou Bleu Maritime.



Pack cuir:

En tête de la course.

Le cuir.

Le cuir est une matière très résistante et facile à entretenir qui offre un confort extrême. Porsche ne travaille qu'avec des peaux de première qualité. Traité et tanné selon les procédés traditionnels, le cuir garde ainsi son aspect naturel. Aux plus exigeants, Porsche propose un

pack cuir naturel. Entièrement travaillé à la main, l'aspect, l'odeur et le toucher du cuir réveillent nos sens.



Intérieur tout cuir noir

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



Équipement en cuir brun naturel,
pack cuir large



Volant sport 3 branches en cuir



Écusson Porsche sur appui-tête (en relief)

Référence

- Intérieur tout cuir noir
- Intérieur tout cuir naturel
- Pack cuir (simple), divers éléments du tableau de bord
- Pack cuir (large), divers éléments du tableau de bord et du panneau de porte
- Écusson Porsche sur appui-tête (en relief)
- Volant sport 3 branches en cuir
- Revêtement de la colonne de direction en cuir
- Console centrale avant en cuir
- Console centrale arrière en cuir
- Ciel de toit en cuir
- Pare-soleil en cuir
- Entourage du plafonnier en cuir
- Protège-seuils intérieurs en cuir
- Tapis

N°	Page
981	44
X99	45/46
E74	-
E70	45
XSC	45
XPA	45
XNS	-
XMZ	-
XMZ	-
XMA	-
XMP	-
XZD	-
XTG	-
XX1	-

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



Pack cuir brun naturel, volant sport 3 branches en carbone, intérieur pack carbone large

Pack carbone.

Une note très sport dans l'habitacle.

Le carbone est à la fois une matière extrêmement solide et résistante et d'une légèreté remarquable. Pour cette raison, les panneaux de fibre de carbone sont très présents dans la compétition. Le carbone, matière du futur, est aujourd'hui largement utilisé dans la construction des voitures de compétition, notam-

ment pour les planchers, les suspensions de roue, les coques de siège ou encore les composants de freins.

Habillé de carbone, l'habitacle de votre Porsche saura créer une atmosphère particulièrement sportive et futuriste.

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

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

Console centrale arrière en carbone



Référence	N°	Page
• Pack carbone (simple), divers éléments du tableau de bord	E77	-
• Pack carbone (large), divers éléments du tableau de bord du panneau de porte	E73	46
• Dossier siège baquet gauche en carbone	XSS	-
• Dossier siège baquet droit en carbone	XSR	-
• Volant sport 3 branches en carbone	XPD	46
• Levier de vitesses et levier de frein à main en carbone	Y05	46/47
• Console centrale arrière en carbone	XMJ	46/47
• Baguettes de seuil de porte en carbone	X69	-

Intérieur pack Alu-Design Aluminium et acier

Atmosphère sportive et dynamique.

L'aluminium est le symbole de la construction automobile moderne. Porsche utilise l'aluminium pour la fabrication des essieux et des composants moteur. L'aluminium est une matière légère et qui présente une excellente résistance mécanique et thermique. Matière froide et très design, l'aluminium confère



Cadrons de l'instrumentation peints couleur aluminium, intérieur pack AluDesign (large)

à l'habitacle de votre 911 GT3
une atmosphère sportive et

dynamique tout en restant très
classique.

Référence

- Pack AluDesign (simple), divers éléments du tableau de bord
- Pack AluDesign (large), divers éléments du tableau de bord et du panneau de porte
- Volant sport 3 branches peint en AluDesign
- Cadrons de l'instrumentation peints couleur aluminium
- Console centrale arrière peinte en AluDesign
- Baguettes de seuil de porte en acier spécial

N°	Page
E82	-
E80	48
XPG	-
X71	48
XCE	-
X70	-

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

Intérieur

Référence	N°	Page
• Version Clubsport avec arceau de sécurité (arceau de sécurité vissé, module avant livré séparément), sièges baquets en tissu ignifugé, ceintures 3 points de couleur rouge, ceinture 6 point de couleur rouge pour copilote (livrée séparément), extincteur (livré séparément), commande coupe-batterie disponible en équipement ultérieur (au choix sans supplément de prix)	003	38
• Arceau de sécurité	XSL	49
• Sièges sport (au choix, sans supplément de prix)	P77	-
• Sièges sport surbaissés	XSU	-
• Dossiers des sièges sport en cuir	XSB	-
• Dossiers des sièges sport peints	XSA	49
• Ceinture de sécurité Rouge Indien (au choix, sans supplément de prix)	XSX	38/44
• Ceinture de sécurité Jaune Vitesse (au choix, sans supplément de prix)	XSX	-
• Ceinture de sécurité Bleu Maritime (au choix, sans supplément de prix)	XSW	-
• Console centrale arrière peinte dans la couleur de la carrosserie	XME	49
• Console centrale avant	581	-
• Régulateur de vitesse automatique	454	-
• Eclairage des seuils de porte/commutateur central	XX2	-
• Climatisation automatique avec filtre à charbon actif (au choix, sans supplément de prix)	573	42/43



Dossier du siège sport peint



Arceau de sécurité



Console centrale arrière peinte

Moteur et châssis



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Enjoliveurs de roue

Référence

- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)
- Enjoliveurs de roue
- Jantes couleur carrosserie

N°	Page
450	39/50
446	50
XD9	-

Extérieur

Référence

- Peinture métallisée
- Peinture spéciale
- Phares Bi-Xénon
- Suppression du monogramme arrière (au choix, sans supplément de prix)
- Pare-brise teinté dégradé

N°	Page
791	51
792/793	-
P74	-
498	-
567	14

Audio et communication

Référence

- Autoradio Porsche CDR-23 (au choix, sans supplément de prix)
- Range CD dans console centrale avant (au choix, sans supplément de prix)
- Pré-équipement pour téléphone portable (antenne intégrée, câble, console et mains-libres)

N°	Page
697	42/43
424	-
618	-

Teintes standards et teintes métallisées.

La nouvelle 911 GT3 vous offre le choix entre 4 teintes unies et 6 teintes métallisées. Si aucune de ces teintes ne vous séduit, sachez que vous pouvez opter

pour l'une de nos 8 teintes spéciales. Pour l'habitacle, nous vous proposons le noir ou, sur demande, le cuir naturel dans les teintes brun et gris. Pour que votre 911 GT3 soit exactement comme vous l'imaginiez.

Teintes métallisées.

Noir Basalte métallisé



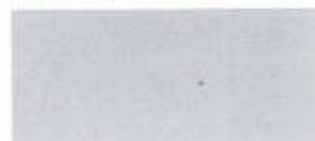
Bleu Lapislazuli métallisé



Vert Lago métallisé



Gris Arctique métallisé



Bleu Nuit métallisé



Gris Atlas métallisé
(à partir de 08/2003)



Teintes intérieures.

Noir



Cuir brun naturel



Cuir gris naturel



Teintes unies.

Noir



Rouge Indien



Blanc Carrara



Jaune Vitesse





Environnement

Chez Porsche, l'environnement est un facteur primordial pris en compte dès la conception de la voiture. Outre les performances sportives de la nouvelle 911 GT3, nos ingénieurs de Weissach ont dirigé leurs recherches sur les aspects environnementaux comme la consommation, les émissions,



l'entretien, la réduction du bruit et le recyclage. Sans oublier la longévité de la voiture, un critère essentiel qui constitue la meilleure façon de protéger notre environnement.

Porsche est très préoccupé par le respect de l'environnement. Engagé sur un plan international pour trouver des solutions globales durables, le constructeur oriente l'ensemble de ses activités vers une réduction des émissions polluantes et met en place des mesures concrètes

pour une protection durable des ressources. Vous trouverez plus de détails dans les pages suivantes ou sur notre site Internet www.porsche.com.



Sur les voitures de sport, c'est surtout la zone rouge qui compte. Sur la 911 GT3, le vert compte aussi.

La construction des premières Porsche remonte à 50 ans. Aujourd'hui, plus des deux tiers sont toujours en circulation. La question du recyclage ne se pose même pas. La longévité des voitures fait partie intégrante de la philosophie et du concept environnemental de Porsche. Pour nous, la valorisation constitue le meilleur recyclage. En théorie, les procédés actuels permettent de revaloriser

plus de 80% des composants de la nouvelle 911 GT3. Toutes les matières sont identifiées pour faciliter le recyclage sélectif. La réduction du nombre de variantes en matière plastique augmente le champ d'application.

Le gain de poids constitue l'un des principaux objectifs lors du développement d'une Porsche, pour des raisons économiques et écologiques. Conçu selon le principe de la construction allégée intelligente

qui permet de diminuer le poids du véhicule et donc la consommation, la 911 GT3 se compose d'environ 20% d'alliages légers. Un pourcentage bien plus élevé que sur la plupart des « carrosserie en aluminium ».

La 911 GT3 ne contient pas d'amiante, de CFC ou de composants fabriqués à base de CFC.

Porsche utilise exclusivement des peintures hydrodiluable non polluantes. Elles minimisent le taux de solvant dans la production et dans les ateliers.



Cher Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de conception et de développement.

Traitement des gaz d'échappement. La nouvelle 911 GT3 assure son autocontrôle.

Conforme à la norme européenne Euro 4, la nouvelle 911 GT3 satisfait également toutes les normes mondiales en vigueur en matière de réglementation sur les gaz

d'échappement. Les deux pots catalytiques en métal ne sont pas seuls en cause. Grâce à la régulation lambda stéréo qui consiste à doter chaque rangée de cylindres d'une régulation lambda séparée, la composition du mélange est toujours idéale. Une autre sonde lambda par rangée de cylindres contrôle le traitement dans les catalyseurs.*

L'entretien. Il n'y a pas d'urgence.

Des intervalles de révision espacés permettent non seulement une gestion plus équilibrée des ressources en terme d'ingrédients et de pièces d'usure mais également une réduction des coûts d'entretien et de maintenance. Les intervalles de révision de la 911 GT3 préchent en sa faveur : huile moteur tous les 20 000 Km, filtre à huile et filtre à air tous les 40 000 Km, bougies tous les 40 000 Km ou toutes les 4 ans, filtre à carburant tous les 80 000 Km. Quant au changement du liquide de refroidissement, il est inutile sur la 911 GT3.

Le bruit. Nous, on préfère parler de sonorité.

En matière de lutte contre le bruit, la 911 GT3 respecte toutes les réglementations en vigueur. Et cela, sans encapsulage du moteur. Les bruits sont traités à la source. Mais nous avons conservé l'essentiel : cette sonorité typiquement Porsche.

Le système d'alimentation. Vous pouvez aller à la campagne avec votre 911 GT3 sans avoir mauvaise conscience.

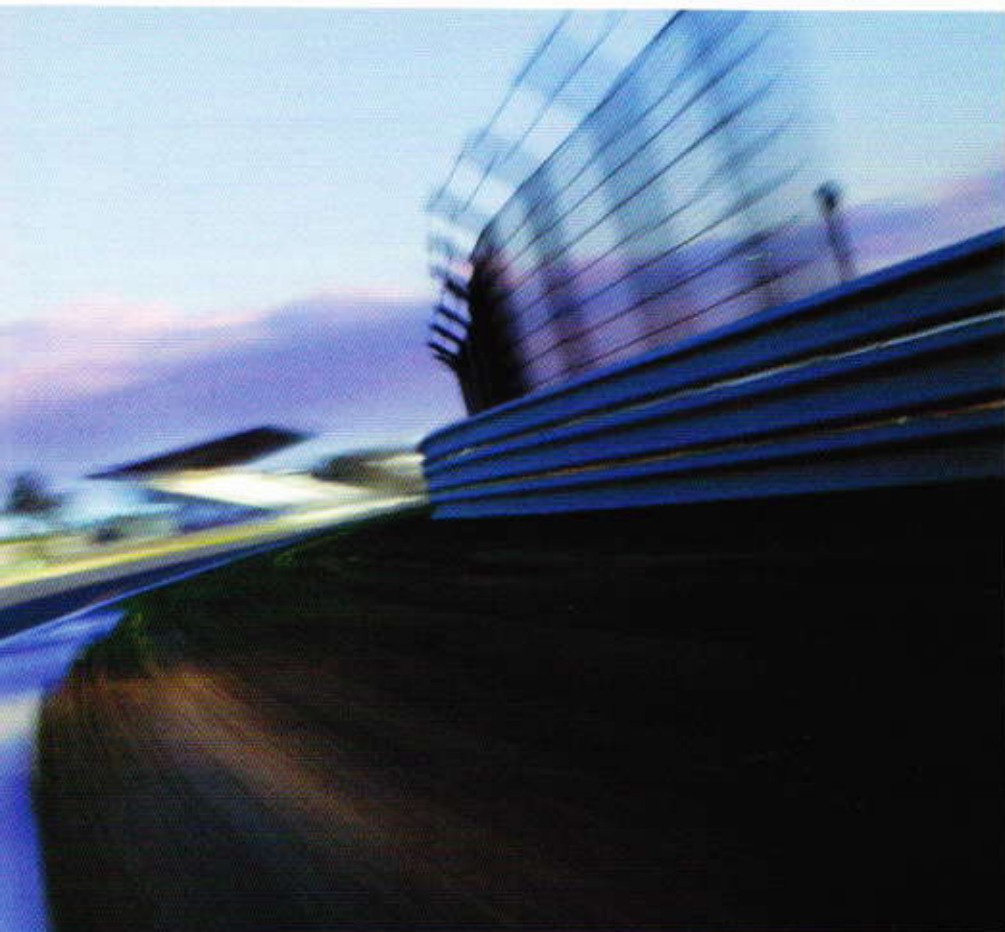
Sur le système d'alimentation de la nouvelle 911 GT3 nous avons minimisé l'évaporation des hydrocarbures. Les conduites d'essence sont en aluminium, les conduites d'évaporation en matière plastique composite. Ces mesures sont renforcées par un filtre à charbon actif grand volume et un revêtement spécifique du réservoir.

* Hormis dans les pays avec essence au plomb



Porsche

Activités compétition



Quelle est l'utilité d'une voiture telle la nouvelle 911 GT3 ?

Une voiture hyper puissante de 3 600 cm³ qui développe 381 ch (280 kW) ? Pour quel usage ? A vous de choisir.

Adaptée à l'utilisation de tous les jours, c'est aussi une sportive de haut niveau qui aime les circuits, son terrain de prédilection.

Votre 911 GT3 est prête pour la compétition. Dans certaines catégories de course, vous pouvez vous rendre directement sur le circuit à bord de votre 911 GT3, ajuster votre casque et prendre le départ. Mais il serait peut-être préférable de vous entraîner un peu et

d'acquérir quelques expériences. Faites vos premiers pas sur les plus grands circuits internationaux et participez à nos stages de conduite, encadrés par des instructeurs formés par Porsche.



Entraînez-vous pour participer aux coupes les plus rapides du monde.

La Porsche Carrera Cup et la Porsche Michelin Supercup.

**Compétition Porsche (Volet 1).
L'école de conduite Porsche.**

Depuis plus de 27 ans, l'école de conduite Porsche organise des stages de conduite et de sécurité sur les plus grands circuits internationaux. L'essentiel, ce n'est pas de battre des records de vitesse mais d'apprendre à maîtriser votre voiture dans les situations difficiles et d'évaluer les risques. Les statistiques prouvent que 90 % des accidents de la route sont dus à la prise de risques trop importante, une trop

grande confiance en soi ou le non-respect du code de la route.

Comment se comporter dans les situations à risques ? Un obstacle imprévu sur la route ? Un risque d'aquaplaning ? Le stage de sécurité vous apprendra à anticiper et à mieux maîtriser les situations à risques. A Leipzig également, nouveau berceau de Porsche, l'école de conduite Porsche propose 5 modules de formation de niveau différent. Du stage de base au stage de compétition, en passant par les stages de mise à niveau, les stages intensifs ou

les stages exclusifs, vous apprendrez à adopter une conduite sûre et préventive.

Compétition Porsche (Volet 2). Porsche Clubsport.

Partout dans le monde, les clubs Porsche organisent des activités de compétition qui toutes ont un seul objectif : connaître et vivre la vocation d'origine de votre Porsche, dans des conditions cadres parfaitement contrôlées, sans prise de risques, avec ou sans licence de course. Pour nous, le contact avec les clubs, les pilotes et les écuries est essentiel, car nous avons une passion commune : la compétition.

Compétition Porsche (Volet 3). La Porsche Carrera Cup.

En Allemagne, en France et au Japon, la Porsche Carrera Cup, réplique nationale de la coupe internationale Porsche Michelin Supercup, figure en tête des courses. Ainsi, avant d'arriver au zénith, de nombreux grands pilotes de Tourisme et de Grand Tourisme ont fait leurs preuves dans une course Porsche Cup. Conditions pour prendre le départ : posséder une Porsche 911 GT3 Cup – une voiture de course très puissante développée par le département Porsche Compétition pour le circuit – et une licence internationale C. Proches des voitures homologuées pour la route, leur

réglementation très stricte sur le plan technique garantit l'égalité des chances. Dans une course éfrénée de 80 km, les jeunes espoirs de la compétition automobile et les pilotes chevronnés se disputent leur place dans le championnat.

Compétition Porsche (Volet 4). La Porsche Michelin Supercup.

Elle figure parmi les 10 week-ends Formule 1 organisés sur les plus prestigieux circuits d'Europe. Depuis quelques années, elle est également présente aux USA, au Grand Prix d'Indianapolis. La course a lieu le dimanche après le warm-up. Comme pour la Carrera Cup, la participation à cette course est réservée aux 911 GT3 Cup. Les pilotes doivent posséder une licence internationale C. Dans cette catégorie de course internationale, toutes les voitures sont identiques et toutes sont chaussées des mêmes pneus Michelin. Le facteur décisif de la Porsche Michelin Supercup, ce sont les pilotes et leurs équipes.





**Animé par la compétition.
Engagé envers vous.**

Le service Porsche Compétition.

À nos clients passionnés de compétition, nous voulons offrir plus que les meilleures voitures de course du monde. Chez Porsche, vous êtes en bonnes mains. Notre service compétition est à la hauteur de vos attentes, à Weissach comme sur le circuit.

Le service à Weissach.

Votre nouvelle 911 GT3 ou 911 GT3 Clubsport vous sera livrée directement par votre Centre Porsche. La commercialisation de nos voitures de course, telle la 911 GT3 Cup, est assurée directement par le département compétition du centre de développement et de recherche à Weissach. Que vous soyez engagé dans la compétition



Notre service va encore plus loin. Depuis le site de Weissach, nous organisons également des expositions de voitures de course à l'échelle mondiale. Nous tenons à votre disposition des équipements sport, des kits ou des accessoires pour votre 911 GT3. Notre service conseil vous renseigne sur les réglages en compétition, même pour les voitures de course classiques Porsche.

Assistance sur le circuit.

Nous vous conseillons sur le réglage de votre nouvelle 911 GT3 et nous vous assistons dans la

préparation de votre véhicule suivant les caractéristiques du circuit : modification des rapports de boîte, correction aérodynamique ou réglage du châssis. Vous pouvez toujours compter sur notre assistance, même en cas d'incident technique sur le circuit. Dans certaines courses d'endurance, nous mettons même un technicien Porsche à votre disposition. Et si en cours d'épreuve, une pièce autre qu'une pièce d'usure vous lâche, nous ferons tout pour vous la fournir.

Pour obtenir des informations complémentaires, contactez-nous par téléphone au ++49 711/ 911-4113 ou 4114 ou par fax au ++49 711/911 2022.

nationale ou internationale, vous trouverez au département compétition un interlocuteur compétent. Des professionnels expérimentés sont à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Notre service Compétition vous assiste sur le plan technique, que ce soit pour un réglage personnel ou une modification sur votre voiture.



**Tenue professionnelle sur
tous les circuits où surgit le
drapeau à damier noir et blanc.
Profi-Motorsport-Overall.**



**Combinaison compétition
professionnelle.**

Nos pilotes d'essai ont participé à la conception de nos combinaisons professionnelles. Composée de trois couches de tissus, cette combinaison conforme à la nouvelle norme FIA n° 8856-2000, vous offre un maximum de sécurité en compétition et un confort optimal dans les conditions les plus difficiles.

Cagoule compétition professionnelle.

De couleur crème avec logo Porsche, cette cagoule composée de deux couches de Nomex, est conforme à la norme FIA n° 8856-2000. Antistatique, elle ne comporte pas de coutures au niveau du visage et convient aux peaux les plus sensibles.

Modèle long.



Gants compétition professionnels.

Les gants longs de compétition Porsche en cuir nappa bleu sont conformes à la norme FIA n° 8856-2000. Doublés de tissu Nomex double couche, ils portent le logo Porsche.

Sous-vêtements compétition professionnels.

Caractéristiques particulières de ces sous-vêtements de couleur crème avec logo Porsche :



le col-roulé et le caleçon en tissu Nomex sont antistatiques. Ils conviennent aux peaux les plus sensibles et sont conformes à la norme FIA n° 8856-2000.

Chaussures compétition professionnelles.

Conformes à la norme FIA n° 8856-2000, les chaussures en cuir avec semelles antidérapantes, sont disponibles en bleu avec logo Porsche. Doublure intérieure en Nomex.

Pour connaître la gamme complète Porsche Selection et la disponibilité des articles, contactez votre Centre Porsche ou consultez notre site internet www.porsche.com.

Caractéristiques techniques

Moteur

Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 600 cm³
Puissance maxi	381 ch (280 kW)
au régime de	7 400 tr/min
Couple maxi	385 Nm
au régime de	5 000 tr/min
Taux de compression	11,7 : 1

Transmission

Type de transmission	Propulsion
Boîte mécanique	6 rapports

Châssis

Essieu avant	Essieu McPherson jambe de force, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Essieu multibras, LSA, barre stabilisatrice
Direction	Assistée, hydraulique
Freins	Etriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et étriers monoblocs à l'avant et étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques ajourés et ventilés
ABS	Bosch ABS 5.7
Jantes	AV: 8,5 J x 18 ET 40 AR: 11 J x 18 ET 63

Pneumatiques

AV: 235/40 ZR 18

AR: 295/30 ZR 18

Poids à vide

DIN	1 380 kg
Selon norme CE*	1 455 kg
Poids total autorisé	1 660 kg

Performances

Vitesse maximale	306 Km/h
0-100 Km/h	4,5 s
0-200 Km/h	14,3 s
Reprise (80-120 Km/h), 5 ^e rapport	6,5 s

Consommation (L/100 Km)**

Suivant CEE 1999/100	
Cycle urbain	20,3
Cycle extra-urbain	8,8
Cycle mixte	12,9
Emissions CO ₂ g/Km	328

Dimensions

Longueur	4 435 mm
Largeur	1 770 mm
Hauteur	1 275 mm
Empattement	2 355 mm
Volume du coffre (VDA)	110 L
Volume du réservoir	89 L

* 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).

** Valeur provisoire, les valeurs officielles n'étant pas disponibles à la mise sous presse.

Moteur

- Puissance spécifique 105,8 ch/L (77,8 kW/L)
- Lubrification à carter sec pour alimenter le moteur en huile, même en accélération transversale extrême
- Optimisation des masses en mouvement dans les commande de vilebrequin et des soupapes par des bielles en titane allégées, gain de poids également au niveau des pistons, des poussoirs (42%) et des soupapes (19%)
- Plage de régime en fonction du rapport jusqu'à 8 200 tr/min
- Réglage des arbres à cames d'admission en fonction du régime et de la charge grâce au système VarioCam
- Système d'admission à résonance à deux niveaux en aluminium

Transmission

- Réduction de boîte interchangeable pour une utilisation sur circuit, Refroidissement d'huile de la boîte de vitesse par un échangeur huile-eau supplémentaire avec lubrification par barbotage
- Disque de synchronisation 3^e - 5^e rapport
- Différentiel autobloquant

Châssis

- Châssis surbaissé pour une meilleure stabilité en courbe
- Réglage du châssis pour la compétition (hauteur, carrossage, voie, barres stabilisatrices)
- Réglage spécifique de la suspension et de l'amortissement
- Système de freinage renforcé avec des étriers fixes monoblocs à 6 pistons en aluminium à l'avant
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) disponible en option

Carrosserie

- Carrosserie aérodynamique optimisée pour réduire les valeurs de portance



Service



Votre Centre Porsche

À votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil que ce soit pour les pièces de rechange d'origine, les équipements et accessoires, le leasing, le financement, les assurances etc.



Porsche Occasions

Un programme mondial de voitures d'occasion extrêmement riche qui vous propose des voitures de qualité élevée avec des offres de garantie. Pour une sensation de conduite que seule une Porsche peut vous procurer.



Assistance Porsche

Ce service vous propose l'assistance dépannage et d'autres prestations associées. Vous en bénéficiez automatiquement lors de l'achat de votre Porsche, pendant la durée de garantie.



Porsche Classic

Porsche Classic est un département spécialisé pour toutes les Porsche de plus de 20 ans. Ce service peut vous fournir des pièces de rechange d'origine, effectuer les réparations et vous conseiller pour votre « Oldtimer ».



Porsche sur Internet

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



« 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 Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour faire équiper au départ de l'usine une Porsche de série à vos mesures et lui imprimer votre marque personnelle.



Porsche Selection

Une collection d'accessoires et de prêt-à-porter dans le style Porsche : intemporels, de qualité et personnels.

Les nouveaux catalogues Exclusive, Tequipment, Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles auprès de votre Centre Porsche



Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche par votre Centre Porsche. Des équipements parfaitement assortis à votre Porsche qui bénéficient de nos garanties habituelles.



Porsche Driving Experience

1. Travel Club.

Porsche Travel Club vous propose des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants. Contactez votre Centre Porsche ou +49 (0) 711/911-8155 – 8157.



Porsche Clubs

Il existe 440 clubs Porsche dans le monde entier, comptant plus de 100 000 membres. Ces clubs organisent des rallyes et des rencontres auxquels vous êtes toujours cordialement invité.

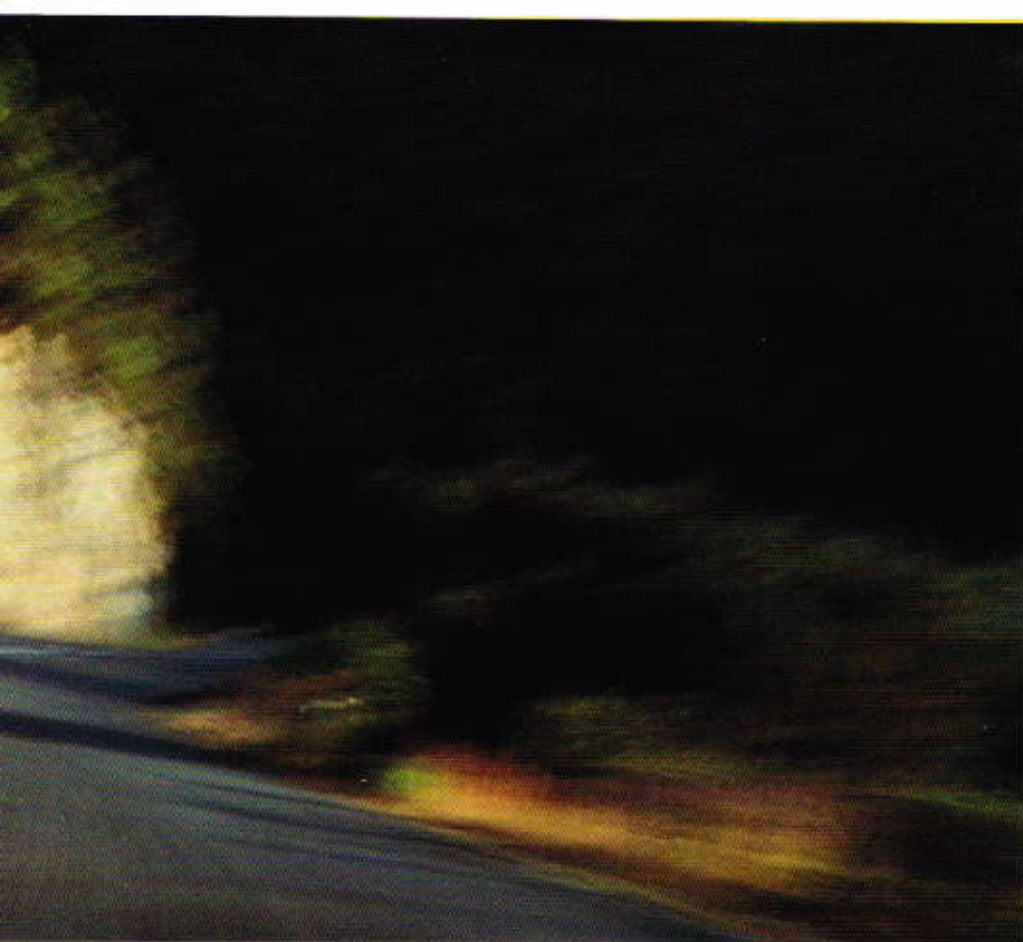
2. L'école de conduite Porsche Magny-Cours.

Elle offre des stages de conduite et de sécurité pour mieux connaître votre Porsche et vos propres limites. Contactez votre Centre Porsche ou le circuit de Nevers-Magny-Cours au 03 86 21 80 00.



Conclusion

Depuis plus d'un demi-siècle, le nom de Porsche est associé à la compétition, synonyme de performance et de technologie d'avant-garde. Un savoir-faire qui a fait ses preuves en compétition, transposé à une voiture de sport exceptionnelle.



Développée avec la même passion que chacun de ses prédécesseurs, la nouvelle 911 GT3 incarne pleinement le mythe Porsche. Elle bénéficie d'un équipement high-tech issu directement de la compétition.

L'objectif : transmettre cette fascination et cette passion qui trouvent leur origine dans la compétition.

La nouvelle 911 GT3 évoque une sensation unique réservée jusqu'ici aux seuls pilotes

professionnels. Un plaisir de conduire que vous allez enfin connaître pour vivre la passion de la compétition, sur route comme sur circuit.

