



PORSCHE



La 911 GT3 RS



Pour ce véhicule, nos ingénieurs ont été plus que généreux.

Sauf pour le poids.

L'apparition du matricule RS sur une Porsche fait aussitôt battre le cœur de tous les passionnés de course. Et cela n'a rien d'étonnant. Les modèles légendaires telles la Carrera RS 2.7 de 1972 et la 911 SC RS de 1984 ont non seulement forgé l'histoire de Porsche, mais ont également marqué l'histoire de la compétition.

Issus de la course, où ils ont remporté de nombreuses victoires, ces deux modèles ont été homologués pour la route.

Une tradition perpétuée par la nouvelle 911 GT3 RS : conçue comme évolution future de la 911 GT3 de course, conforme à la réglementation FIA/N/GT et ACO, elle est la version routière d'une voiture de course pur sang.

La 911 GT3 témoigne d'une sportivité authentique. Une sportivité qu'elle assume pleinement.

Moteur, carrosserie et châssis ont été maximisés pour une utilisation sur circuit.

Et comme toute sportive de haut niveau, elle affiche un poids idéal. Pas un gramme de trop. Par rapport à la 911 GT3, son poids a

encore été optimisé. La 911 GT3 RS pèse 50 Kg de moins que la version Clubsport de la 911 GT3.

Toute la générosité se traduit dans la puissance : 381 ch (280 kW) pour un poids allégé à 1 360 Kg. Résultat : une accélération de 0 à 100 Km/h en seulement

4,4 secondes et une vitesse de pointe de 306 Km/h.

Comme toute Porsche, la nouvelle 911 GT3 RS est à l'aise sur circuit comme sur route. Homologuée pour la route, elle est parfaitement adaptée à l'usage au quotidien.

La 911 GT3 RS



Pour la conception, nous avons privilégié trois facteurs : rapport poids/puissance, rapport poids/puissance, rapport poids/puissance.

D'habitude, il est aisé de distinguer entre une voiture de sport et une voiture de course. Sur la 911 GT3 RS, la transition se fait tout naturellement. Cette super sportive high-tech accuse la puissance et le purisme d'une voiture de course.

Ses performances impressionnantes sont certes obtenues par la puissance du moteur, mais c'est le rapport poids/puissance de seulement 3,57 Kg/ch qui fait la force de la 911 GT3 RS. Une amélioration de 4% par rapport à la version Clubsport de la 911 GT3, réalisée par de nombreux gains de poids, à commencer

par la carrosserie. Le couvercle de coffre et l'aileron sont en carbone et la lunette arrière est en matière composite. On note l'absence de matériaux d'isolation et une réduction du poids au niveau du tableau de bord et des panneaux de porte.

Le moteur, le cœur de la 911 GT3 RS, est une évolution du moteur de la GT1 de course, vainqueur du Mans : moteur 6 cylindres à plat, 4 soupapes par cylindre et VarioCam – un système de calage variable de l'admission en fonction du régime et de la charge. Le moteur atmosphérique bénéficie d'un refroidissement d'huile par échangeur thermique huile-eau et d'une lubrification à carter sec avec réservoir externe. Logé en position arrière, ce moteur d'une cylindrée de 3 600 cm³ développe une puissance phénoménale de 381 ch (280 kW) à

7 300 tr/min, soit la puissance spécifique impressionnante de 105,8 ch/L (77,8 kW/L). Il atteint son couple maximal de 380 Nm à 5 000 tr/min. Son régime maximal peut monter à 8 200 tr/min en fonction du rapport engagé.

Hormis un cycle de charge optimal, le moteur de la 911 GT3 RS se caractérise par un excellent équilibrage des masses, un fonctionnement remarquable, une montée en régime extraordinaire et une réactivité exceptionnelle.

Le couple moteur est transmis par une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports au réglage délibérément sportif. La liaison moteur-boîte de vitesse est assurée par un volant

volant bimasse – le niveau sonore de la boîte de vitesse est à peine perceptible. L'avantage de cette conception : une dynamique moteur optimisée et des réactions spontanées.

Les disques de synchronisation en acier de la boîte mécanique assurent une précision optimale lors des changements de rapport entre 3^e et 5^e, même en charge extrême. De plus, et c'est un facteur essentiel en compétition, les rapports 2 à 6 s'adaptent facilement si le profil du circuit l'exige.

Comparée à la 911 GT3, la nouvelle 911 GT3 RS bénéficie d'un châssis optimisé équipé de porte moyeux empruntés à la 911 GT3 de course, de bras de suspension subdivisés sur les essieux avant et arrière et d'un réglage spécifique de la suspension et de l'amortissement. Les ressorts sont peints en rouge. Optimisé pour le circuit, ce châssis se caractérise par une agilité remarquable, un grand confort de conduite et une sécurité élevée. Pour l'utilisation sur circuit, de nombreuses possibilités de réglage permettent de varier la hauteur de châssis, le carrossage de roue, la voie au sol et les stabilisateurs.

La nouvelle 911 GT3 RS campe sur des jantes allégées GT3 de 18 pouces, chaussées de pneus sport qui offrent un potentiel plus important en traction et en accélération transversale. 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. Bref, un plaisir de conduire maximisé.

Pour freiner cette puissance, la nouvelle GT3 RS fait appel à un système de freinage performant avec des étriers en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière – tous de conception monobloc. En option, elle peut recevoir des freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) avec des disques de frein en céramique ajourés et ventilés de l'intérieur. Par rapport aux disques de frein conventionnels en fonte grise de même conception, les disques de frein en céramique permettent de diviser le poids par deux, notamment par une diminution des masses non suspendues. Cet allègement se traduit par une plus grande agilité et une meilleure dynamique du véhicule.

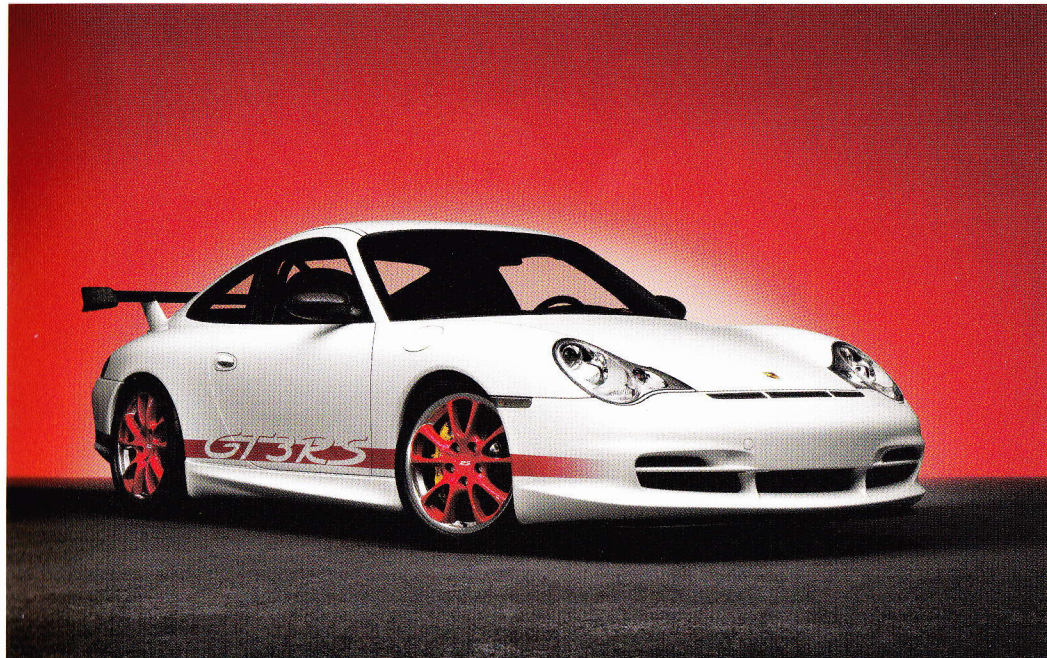
Les freins PCCB développent un excellent coefficient de frottement avec des valeurs constantes. Même soumis à des contraintes extrêmes, ils réduisent les distances de freinage. Bénéficiant d'un poids allégé tout en présentant une résistance élevée au fading, même à très haute température, la technologie PCCB est parfaitement adaptée à la compétition.*

Le différentiel arrière disponible au départ de l'usine augmente la motricité, optimisant ainsi le pouvoir d'accélération et l'agilité en courbe. Pour le pilote, cela se traduit par de meilleurs temps sur circuit.

La 911 GT3 RS est un concentré de la philosophie 911. Synonyme d'un plaisir de conduire à l'état pur et de sensations authentiques, elle reflète toute notre fascination pour 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.

Performances



Les sportifs de haut niveau se reconnaissent par leur physique caractéristique.

Le design de la nouvelle 911 GT3 RS répond parfaitement aux critères de stabilité dynamique et aérodynamique. Ici, les formes suivent la fonction. La première impression : de la performance Porsche pure.

Pour optimiser l'aérodynamique, le bouclier avant de la 911 GT3 RS intègre une lèvre largement dimensionnée. Des prises d'air sur la face avant logées en amont du capot permettent d'évacuer l'air de refroidissement. Cette conception diminue la portance sur l'essieu avant. Résultat : une parfaite adhérence au sol, une excellente stabilité de trajectoire et une sécurité optimale.

Comme la 911 GT3 Cup, la 911 GT3 RS bénéficie d'un aileron en carbone à inclinaison variable de 4° ou 8°. Les clavettes de réglage pour la compétition sont disponibles en option. Toutes ces mesures sont le résultat d'un travail exceptionnel et minutieux qui ne poursuit qu'un seul objectif : assurer une stabilité dynamique optimale, quelle que soit la plage de vitesse.

Le couvercle de coffre en matière composite renforcée de fibres de carbone allège le poids, tout comme la lunette arrière, également en matière composite.

Par ailleurs, le capot arrière comporte un collecteur d'air qui collecte les flux d'air du pavillon et les dirige vers le moteur. Cela permet à la fois d'alimenter le moteur avec de l'air de refroidissement supplémentaire et d'augmenter légèrement la surpression dans le système

d'admission, notamment à vitesse élevée. Résultat : une alimentation d'air optimisée et une puissance moteur maximisée qui offrent des réserves supplémentaires.

La 911 GT3 RS est uniquement disponible dans la teinte Blanc Carrara. En option gratuite, le monogramme GT3 RS en rouge ou bleu sur les portières et le capot – ainsi que les étoiles de roue peintes dans la même couleur et les joues de jante polies. Les enjoliveurs de roue portent la signature RS.

Pour souligner son caractère sportif, la 911 GT3 RS reçoit des rétroviseurs extérieurs façon carbone et des sorties d'échappement polies.



L'intérieur affiche la même sportivité que l'extérieur.

L'habitacle de la 911 GT3 RS est à l'image de la compétition. Cette machine high-tech bénéficie de tous les équipements de la 911 GT3 Clubsport.

Ainsi, la 911 GT3 RS 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. Les sièges baquets sont revêtus d'un tissu ignifugé.

Font également partie de la dotation d'origine : la prédisposition pour le montage de la commande coupe-batterie, obligatoire en compétition, la ceinture de sécurité 6 points pour le siège conducteur et l'extincteur avec son support. Les ceintures de sécurité 3 points ainsi que la ceinture 6 points supplémentaire sont assorties en fonction de la combinaison de teinte

extérieure choisie : ceintures rouges pour les monogrammes rouges et ceintures bleues pour les monogrammes bleus.

L'habitacle est vêtu de noir avec un ciel de toit en Alcantara, des sièges baquets en tissu ignifugé et des pièces en matière composite en vernis souple.

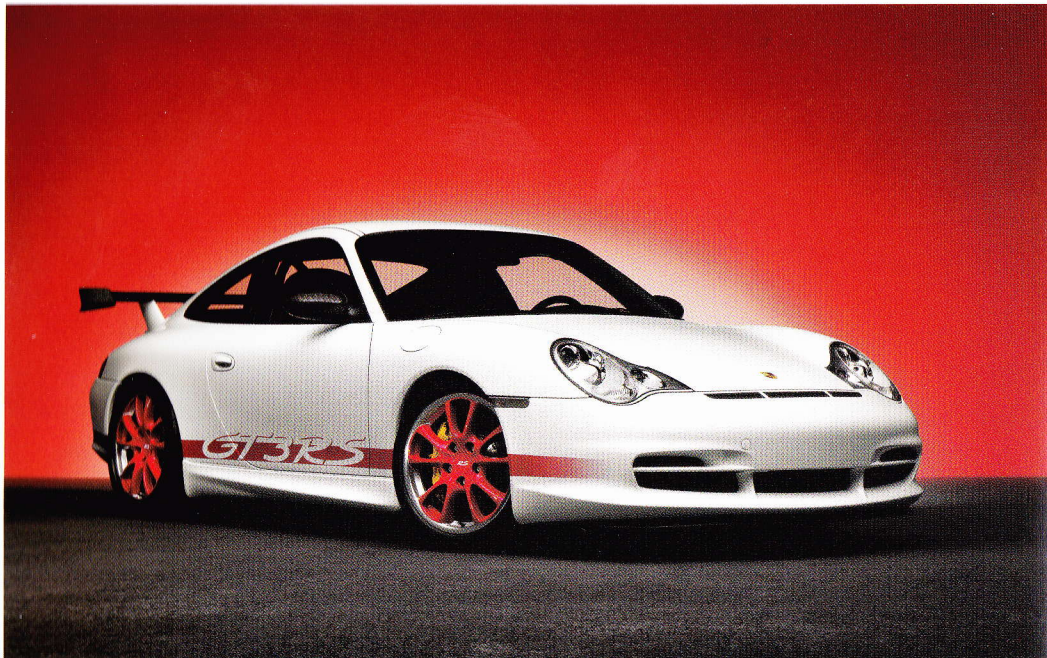
Le volant à 3 branches avec Airbag et réglage manuel en profondeur est garni d'Alcantara pour assurer une bonne prise en main. Alcantara également pour le levier de vitesse et la poignée de frein à main.

La suppression de la boîte à gants a permis de réaliser un gain de poids supplémentaire sur la 911 GT3 RS.

Autre facteur important, et non des moindres : l'ergonomie. La vision sur les commandes est parfaite, tout est à portée de main – condition essentielle pour pouvoir réagir en une fraction de seconde et rouler sans fatigue.

Comme toujours, la protection des passagers est une priorité pour Porsche, notamment en compétition. L'avant de la carrosserie de la 911 GT3 RS bénéficie d'une structure de longerons et de traverses brevetée par Porsche. En cas de collision, cette ossature absorbe l'énergie de déformation en répartissant les forces afin de minimiser les risques des passagers.

Côté sécurité passive, la 911 GT3 RS se montre très active : Airbags grand volume pour le conducteur et le passager, volant de sécurité et sièges baquets avec ceintures 3 points à réglage en hauteur, pré-tensionneurs de ceinture et limiteurs d'effort.



Les sportifs de haut niveau se reconnaissent par leur physique caractéristique.

Le design de la nouvelle 911 GT3 RS répond parfaitement aux critères de stabilité dynamique et aérodynamique. Ici, les formes suivent la fonction. La première impression : de la performance Porsche pure.

Pour optimiser l'aérodynamique, le bouclier avant de la 911 GT3 RS intègre une lèvre largement dimensionnée. Des prises d'air sur la face avant logées en amont du capot permettent d'évacuer l'air de refroidissement. Cette conception diminue la portance sur l'essieu avant. Résultat : une parfaite adhérence au sol, une excellente stabilité de trajectoire et une sécurité optimale.

Comme la 911 GT3 Cup, la 911 GT3 RS bénéficie d'un aileron en carbone à inclinaison variable de 4° ou 8°. Les clavettes de réglage pour la compétition sont disponibles en option. Toutes ces mesures sont le résultat d'un travail exceptionnel et minutieux qui ne poursuit qu'un seul objectif : assurer une stabilité dynamique optimale, quelle que soit la plage de vitesse.

Le couvercle de coffre en matière composite renforcée de fibres de carbone allège le poids, tout comme la lunette arrière, également en matière composite.

Par ailleurs, le capot arrière comporte un collecteur d'air qui collecte les flux d'air du pavillon et les dirige vers le moteur. Cela permet à la fois d'alimenter le moteur avec de l'air de refroidissement supplémentaire et d'augmenter légèrement la surpression dans le système

d'admission, notamment à vitesse élevée. Résultat : une alimentation d'air optimisée et une puissance moteur maximisée qui offrent des réserves supplémentaires.

La 911 GT3 RS est uniquement disponible dans la teinte Blanc Carrara. En option gratuite, le monogramme GT3 RS en rouge ou bleu sur les portières et le capot – ainsi que les étoiles de roue peintes dans la même couleur et les joues de jante polies. Les enjoliveurs de roue portent la signature RS.

Pour souligner son caractère sportif, la 911 GT3 RS reçoit des rétroviseurs extérieurs façon carbone et des sorties d'échappement polies.



L'intérieur affiche la même sportivité que l'extérieur.

L'habitacle de la 911 GT3 RS est à l'image de la compétition. Cette machine high-tech bénéficie de tous les équipements de la 911 GT3 Clubsport.

Ainsi, la 911 GT3 RS 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. Les sièges baquets sont revêtus d'un tissu ignifugé.

Font également partie de la dotation d'origine : la prédisposition pour le montage de la commande coupe-batterie, obligatoire en compétition, la ceinture de sécurité 6 points pour le siège conducteur et l'extincteur avec son support. Les ceintures de sécurité 3 points ainsi que la ceinture 6 points supplémentaire sont assorties en fonction de la combinaison de teinte

extérieure choisie : ceintures rouges pour les monogrammes rouges et ceintures bleues pour les monogrammes bleus.

L'habitacle est vêtu de noir avec un ciel de toit en Alcantara, des sièges baquets en tissu ignifugé et des pièces en matière composite en vernis souple.

Le volant à 3 branches avec Airbag et réglage manuel en profondeur est garni d'Alcantara pour assurer une bonne prise en main. Alcantara également pour le levier de vitesse et la poignée de frein à main.

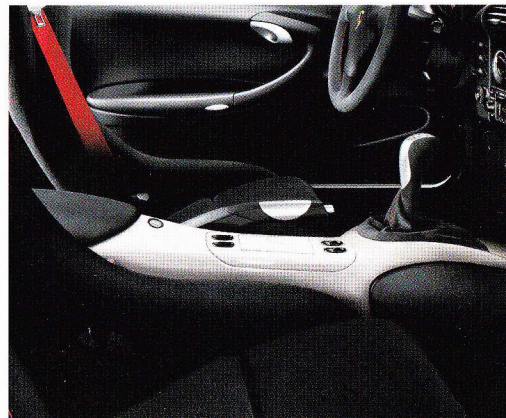
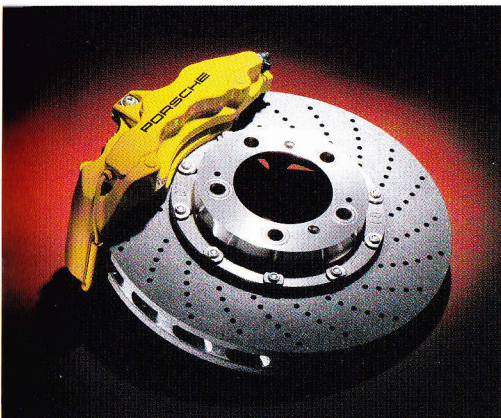
La suppression de la boîte à gants a permis de réaliser un gain de poids supplémentaire sur la 911 GT3 RS.

Autre facteur important, et non des moindres : l'ergonomie. La vision sur les commandes est parfaite, tout est à portée de main – condition essentielle pour pouvoir réagir en une fraction de seconde et rouler sans fatigue.

Comme toujours, la protection des passagers est une priorité pour Porsche, notamment en compétition. L'avant de la carrosserie de la 911 GT3 RS bénéficie d'une structure de longerons et de traverses brevetée par Porsche. En cas de collision, cette ossature absorbe l'énergie de déformation en répartissant les forces afin de minimiser les risques des passagers.

Côté sécurité passive, la 911 GT3 RS se montre très active : Airbags grand volume pour le conducteur et le passager, volant de sécurité et sièges baquets avec ceintures 3 points à réglage en hauteur, pré-tensionneurs de ceinture et limiteurs d'effort.

Intérieur



Vous pensez que l'on peut encore faire mieux ? Vous êtes presque aussi exigeant que nos ingénieurs.

La 911 GT3 RS est une voiture pour individualistes. Porsche ne serait pas Porsche sans vous offrir la possibilité de personnaliser

votre 911 GT3 RS pour qu'elle réponde exactement à vos attentes.

Description

- Phares Bi-Xénon avec réglage dynamique du site des phares
- Pare-brise teinté dégradé
- Système de freinage Porsche en céramique (PCCB)
- Arceau-cage blanc
- Console centrale arrière blanche
- Console centrale avant
- Tapis de sol
- Autoradio Porsche CDR-23 (option gratuite)
- Enlèvement à l'usine 911

Code

P74
567
450
596
XME
581
XX1
697
900

Personnalisation

Moteur

Nombre de cylindres **6**
Cylindrée **3 600 cm³**
Puissance **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 avec différentiel autobloquant**
Boîte mécanique **6 rapports avec refroidissement d'huile de boîte**
Diamètre d'embrayage **240 mm (volant monomasse)**

Châssis

Essieu avant **Essieu McPherson jambe de force, barre stabilisatrice**
Essieu arrière **Essieu multibras, LSA, barre stabilisatrice**
Direction **Assistée, hydraulique**
Diamètre de braquage **10,6 m**
Freins **Etriers monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons à l'arrière, disques ajourés et ventilés intérieurement**
ABS **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

Poids à vide
Selon DIN* **1 360 Kg**
Selon directive CE** **1 435 Kg**
Poids total en charge **1 660 Kg**

Performances

Vitesse maxi sur circuit **306 Km/h**
0-100 Km/h **4,4 s**
0-200 Km/h **14,0 s**
Reprise (80-120 Km/h) **6,4 s (5^e rapport)**

Consommation (L/100 Km)

Selon 80/1268/CEE
Cycle urbain **19,9 L**
Cycle extra urbain **9,0 L**
Cycle mixte **12,9 L**
Emissions CO₂ g/Km **315 g**

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**

* Incl. 90 % du carburant et l'ensemble des liquides.
** 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) ainsi que du carburant et des ingrédients (90 %).

Caractéristiques techniques



Les modèles photographiés dans cette documentation correspondent à la définition (caractéristiques et équipements) valable en Allemagne. Ils comportent des équipements optionnels avec supplément de prix. Certaines versions présentées ne sont pas disponibles dans tous les pays. Veuillez consulter votre Centre Porsche pour connaître avec précision les caractéristiques et équipe-

ments des modèles commercialisés dans votre pays. Sous réserve de modifications dans la construction, l'équipement et le programme de livraison ainsi que la variation des teintes. Les caractéristiques techniques correspondent aux données connues au moment de la mise sous presse.

Porsche, Carrera, 911, PCCB et l'écusson Porsche sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart
www.porsche.com

Edition: 06/03

Imprimé en Allemagne

WVK 207 630 04 F/WW