



PORSCHE



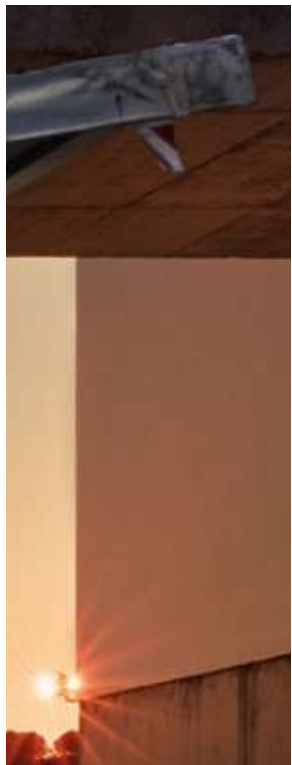
Nouvelle 911 GT3 RS

Prêt à relever le challenge ?





GT3 RS



6	Concept
14	Aérodynamisme et design
28	Motorisation et transmission
42	Châssis
54	Sécurité
62	Intérieur et infodivertissement
78	Compétition
86	Conclusion
88	Personnalisation
108	Caractéristiques techniques
112	Index

**La vie est souvent exigeante.
Mais elle sait aussi vous récompenser.**

Concept 911 GT3 RS.

Conducteurs. Fans. Passionnés de sport automobile authentique. Préparez-vous. Entendez-vous l'appel du circuit ? Il résonne plus fort que jamais. Et avec une intensité comme on n'en faisait plus. Sur la défensive ? Peur de la routine ? Impossible. Sortez plutôt des sentiers battus. Que diriez-vous d'un défi, du genre de ceux que l'on ne croise que rarement, mais bien ici, où la fascination sans filtre accourt : dans les chicanes, dans les virages serrés, sur de longues lignes droites.

Venez, si vous l'osez.

Vous avez devant vous une voiture de sport « de chair et de sang ». Avec un impressionnant moteur atmosphérique 6 cylindres à plat de 4,0 litres et 520 ch (383 kW) à l'arrière.

Son châssis typé circuit va vous montrer ce que signifie braver l'asphalte. Œil pour œil. Tour après tour. L'aile arrière fixe est une invitation au défi. À l'adversaire. Et aux vents contraires. Le silencieux et les sorties d'échappement en titane sont des indices clairs permettant de déceler ce qui se cache dans la nouvelle 911 GT3 RS : une sonorité authentique, des performances à l'état pur et un défi que tout passionné de voiture de sport se doit de relever.

Alors, que décidez-vous : voulez-vous abdiquer – ou vous battre ?

Nouvelle 911 GT3 RS.
Prêt à relever le challenge ?



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 111.



Le chef de projet.

Andreas Preuninger

« Je ne connais **personne,**
qui ne soit pas sorti
de cette voiture avec le
sourire jusqu'aux
oreilles. »



Quel a été pour vous le plus grand défi lors du développement de la nouvelle 911 GT3 RS ?

Son prédécesseur a été le véhicule RS le plus réussi, et ce non sans raison. Construire une voiture encore mieux finie nous semblait au départ une mission quasi impossible. Nous avons donc procédé comme nous procédons toujours : reprendre minutieusement chaque détail, nous fixer des objectifs très élevés et flirter avec l'impossible. Tout a été soumis au banc d'essai, le moindre potentiel d'amélioration a été examiné : moteur, boîte, châssis, aérodynamique, conception allégée, tout y est passé. Les retours de nos clients GT ont également été pris en considération pour pouvoir leur offrir un véhicule quasiment taillé sur mesure. Les expériences et les idées novatrices issues du sport automobile de haut niveau ont également été reprises. Toutes les « matières grises » de Weissach se sont penchées dessus.

Toujours plus performante, toujours plus Porsche : comment réussit-on à optimiser encore un peu plus chaque nouveau modèle 911 GT ?

Sa réalisation tient avant tout aux individus. Et je ne fais pas allusion uniquement aux concepteurs, mais également aux collègues de la Production qui trouvent toujours des solutions pour pouvoir construire en série des voitures comme la GT3 RS. Cela relève du défi pour nous tous. Mais nous n'avons pas l'intention de nous retrancher derrière notre

position de leader. Avec la 911 Carrera pour base, elle-même toujours plus performante, grâce à la technologie qui évolue sans cesse et grâce à notre grande expérience dans le sport automobile, nous détenons la recette du succès qui nous propulse encore et toujours vers le haut.

Combien d'individus ont participé à la mise au point de la nouvelle 911 GT3 RS chez Porsche Motorsport ?

Beaucoup. La GT3 RS ne vient pas juste de l'atelier où nos voitures de course sont produites, à savoir à Flachst chez Porsche Motorsport ; une grande partie de l'équipe de développement travaille sur les deux types de véhicule. C'est la raison pour laquelle certains véhicules présentent un grand nombre de composantes identiques, par ex. entre la GT3 RS et la GT3 Cup ou la GT3 R. Les procédures de test subies par les véhicules GT conçus pour la route s'appuient sur celles des véhicules de compétition ; pour la motorisation notamment, des courses de fond simulent une utilisation sur circuit reproduisant ainsi des sollicitations qui ne peuvent pas survenir lors d'une utilisation sur route. Voilà pourquoi la collaboration avec nos pilotes d'usine est si importante.

Quel est le plus gros challenge : le châssis, le moteur ou les deux ?

Tout est important. Le moteur peut désormais tourner à 9 000 tours par minute sur la 911 GT3 RS. La PDK permet de

passer les rapports encore plus rapidement, le châssis a été encore repensé sans compromis et est très proche de celui de la GT2 RS. L'aérodynamique et les systèmes de régulation ont été améliorés, même les pneus ont été optimisés. Le plus grand challenge en fin de compte repose sur l'interaction entre les dizaines de milliers de pièces afin qu'elles fonctionnent en parfaite harmonie et ne fassent plus qu'une.

Quel détail ou quel aspect vous fascine le plus sur la nouvelle 911 GT3 RS ?

La synergie du moteur atmosphérique, avec une montée dans les tours qui suscite une émotion extrême, associée à la précision du nouveau véhicule. On peut toujours manœuvrer le véhicule avec une précision centimétrique, on fait corps avec le véhicule, on devient partie intégrante du système. Et plus important encore : conduire cette voiture procure un plaisir immense. Même moi, je le constate, après pourtant près de 20 années passées au contact de ce type de véhicule. Ça serait pour moi un supplice de passer plusieurs semaines sans en conduire une.

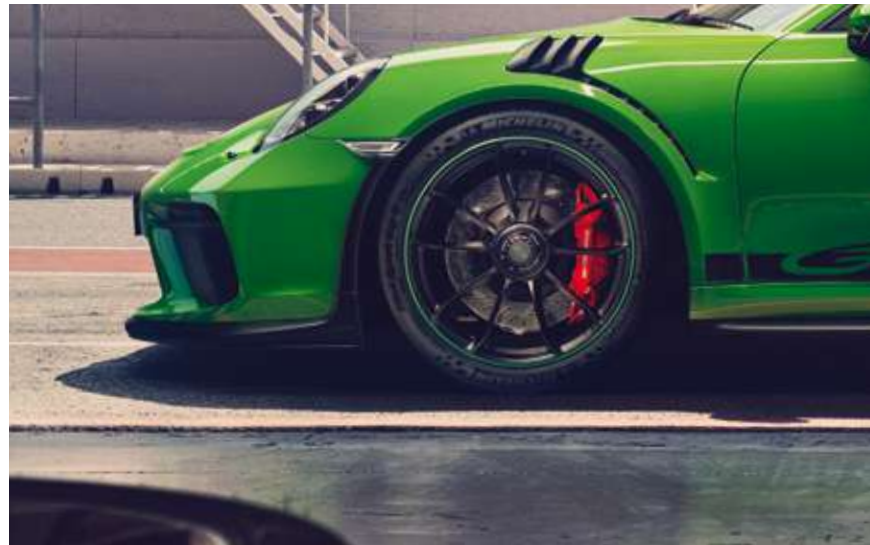
Sur quel circuit aimeriez-vous le plus conduire la nouvelle 911 GT3 RS ?

J'adore la boucle Nord autant que je la redoute. Aucun autre circuit ne procure un tel mélange d'émotions.

De votre point de vue, comment peut-on décrire la nouvelle 911 GT3 RS en une phrase ?

Le véhicule parfait et bien plus qu'une simple sportive haute performance... car elle communique en quelque sorte avec vous.

« Coucher les améliorations sur le papier ne suffit pas, elles doivent également pouvoir être mesurées et ressenties par tous. »



520 ch

383 kW



470 Nm



312 km/h

Silencieux en titane



Prises d'air NACA



**Nous aimons les défis.
En voici la preuve.**

Points forts.

Concept automobile : voiture de sport hautes performances à moteur atmosphérique et concept haut régime, propulsion, aérodynamisme dédié à un appui maximal, châssis conçu pour le circuit, suspension dynamique du moteur, essieu arrière avec roues directrices en configuration sport.

Conception allégée : matière plastique renforcée de fibres de carbone au niveau du capot avant, des ailes, du capot arrière et de l'aile arrière, polyuréthane léger au niveau des boucliers avant et arrière, verre léger pour les vitres latérales arrière et la lunette arrière, toit en magnésium, silencieux d'échappement en titane.

Aérodynamisme et design : à l'avant, entrées d'air imposantes dotées de grilles couleur Titane, spoiler avant optimisé qui améliore l'appui aérodynamique, 2 entrées d'air NACA sur le capot avant pour une ventilation améliorée du système

de freinage, ainsi que prises d'air latérales pour l'admission d'air pour le moteur, lamelles (ouïes) au niveau des ailes avant, appui amélioré par un grand aileron arrière fixe.

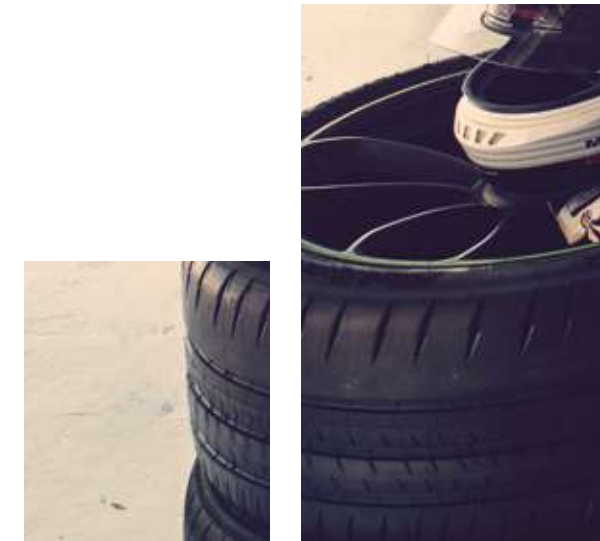
Performances : cylindrée de 4,0 litres, moteur 6 cylindres à plat, puissance de 520 ch (383 kW), couple de 470 Nm, 0 – 100 km/h en 3,2 s, vitesse maximale : 312 km/h.

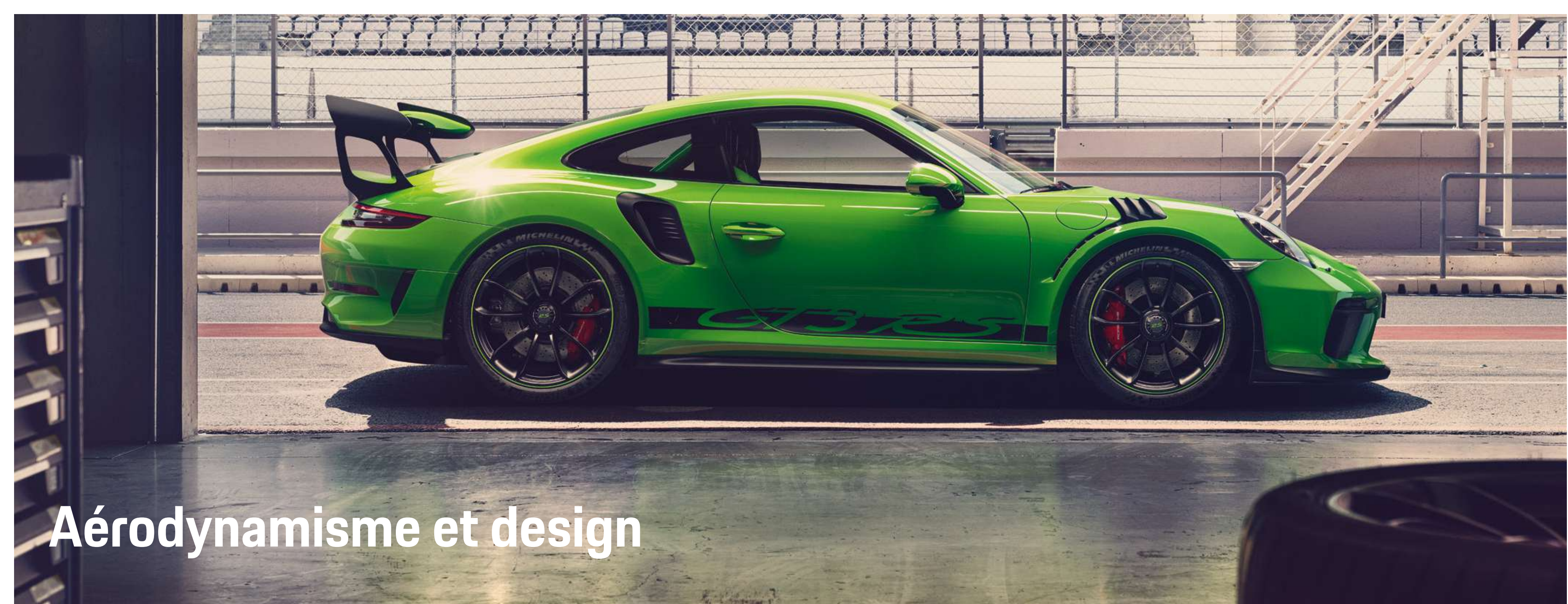
Transmission : boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports pour la performance avec des rapports de transmission courts et précis, temps de passage des rapports rapides ainsi que mode PDK SPORT pour des rapports extrêmement dynamiques.

Sonorité : système d'échappement avec silencieux en titane offrant la sonorité authentique d'un moteur Porsche 6 cylindres à plat dans sa déclinaison la plus pure.



Voilà pour la théorie, place maintenant à la pratique : rendez-vous sur www.porsche.com/911GT3RS-highlights ou flashez ce code pour visionner le film.





Aérodynamisme et design

Le designer d'extérieur.

Peter Varga



Quel a été pour vous le plus grand défi lors du développement de la nouvelle 911 GT3 RS ?

Nous, les designers, sommes tenus par l'esthétique. Les proportions doivent être justes, mais c'est aussi le cas pour les détails, tels que les jantes, les couleurs ou les matériaux. Bien sûr, il est important d'avoir une bonne compréhension des enjeux techniques, car de l'autre côté, il y a les ingénieurs. Le véhicule doit donc avoir une esthétique impeccable, mais également réaliser de belles performances. Sur un modèle GT, d'autres conditions interviennent également par rapport à un modèle de série. L'appui aérodynamique, par exemple, est nettement plus important que le coefficient C_x. Trouver l'équilibre parfait entre la forme et la fonction : voilà le véritable défi posé par chaque modèle GT.

La 911 change de manière évolutive, son design est pour ainsi dire « sacré ». Est-ce que cela rend son développement plus simple ou plus compliqué ?

Cela le rend plus passionnant. Car nous voulons à chaque fois aller au-delà de ce qui existe déjà. La physionomie générale de la 911 est certes déjà prédéfinie, mais il y a toujours suffisamment de marge pour rendre le design attrayant. C'est aussi le cas sur la 911 GT3 RS. C'est justement ce qui est fascinant : chaque millimètre carré est retouché mais au final, le véhicule a clairement l'apparence d'une 911.

Serait-il possible d'atteindre des performances encore meilleures si le design pouvait être modifié en profondeur ?

Nous avons la chance que la 911 ait été à l'époque un concept mûrement réfléchi et le soit encore aujourd'hui. Sa silhouette est toujours très belle, le design fonctionne aujourd'hui encore parfaitement. Y compris sur circuit. Et tout s'accorde à la perfection avec le large aileron arrière.

Comment harmonisez-vous la forme et la fonction ?

En équipe. Entre les designers et les ingénieurs, il existe toujours certains conflits en matière d'objectif. Cela fait partie du travail. Mais pour tout le monde, l'objectif est l'optimisation. Heureusement, à Weissach, les distances sont courtes et la hiérarchie est horizontale. Il suffit d'un coup de fil et l'on est vite réuni autour d'une table de discussion. Au cours de la phase de développement, il y a des réunions tous les jours. Et par la suite même bien souvent, toutes les heures. On s'approche ainsi pas à pas de notre objectif : harmoniser au mieux la forme et la fonction.

Quel aspect préférez-vous sur la nouvelle 911 GT3 RS ?

Par principe, une Porsche présente un langage esthétique tout en courbes. L'imposant aileron anguleux avec ses surfaces spécifiques apporte un contraste fascinant. En outre, les prises d'air sur le capot avant constituent un autre détail intéressant.

Vous voulez parler des entrées d'air NACA ?

Oui, les ouvertures NACA assurent l'accélération parfaite de l'air. Nos ingénieurs les voulaient absolument. Et nous avons dit qu'elles avaient aussi un aspect cool. Nous avons recherché la position visuelle et technique idéale en soufflerie. Le véhicule a été testé, marouflé, puis testé à nouveau, remarouflé différemment. Un processus digne d'une partie de ping-pong.

Un mot à propos de la couleur de communication « Vert Léopard ». D'où cela vient-il ?

Le sujet revêt chez nous une importance toute particulière. La décision concernant les couleurs est prise en accord avec le conseil de direction à un niveau élevé. Pour les modèles GT, il s'agit le plus souvent de couleurs puissantes et d'exception.

Sur quel circuit aimeriez-vous relever le défi avec la nouvelle 911 GT3 RS ?

Oh, c'est une question difficile. En fait, je suis designer et pas pilote de course. Néanmoins, la 911 GT3 RS est pour moi un produit classique « Made in Germany » – et donc, je choisirais un circuit allemand : Nürburgring ou Hockenheim.

« L'aspect visuel adapté aux performances. »





**Si la forme suit la fonction,
elle devrait accélérer dès maintenant.**

Aérodynamisme et design.

Esquiver. Ou aller à la confrontation ? Avec les vents contraires, il en va de même qu'avec les défis. Le mieux est d'affronter ce qui se présente. Sans détour. Pas à l'aveuglette, bien sûr, mais de manière réfléchie.

Le défi particulier concernant le design de la nouvelle 911 GT3 RS : conserver le coefficient C_x faible et en même temps l'appui aérodynamique élevé. Pour une pression d'appui optimale, notamment dans les virages. À cela s'ajoute la question de l'air frais, car le moteur et les freins ne doivent jamais surchauffer à plein régime.

Les larges prises d'air à l'avant dotées de grilles couleur Titane assurent un refroidissement optimal. L'ouïe de ventilation supplémentaire à l'avant du capot avant contribue à la circulation d'air du radiateur central et augmente en même temps l'appui aérodynamique sur l'essieu avant par la déviation du flux d'air.

La lame de spoiler du bouclier avant a encore été élargie par rapport au modèle précédent, l'appui aérodynamique en étant ainsi augmenté. Les jupes latérales ont également encore été élargies, ce qui entraîne une augmentation de la surface sous la caisse, ce qui améliore l'appui.

Les ouïes, ces lamelles noires des aérations des passages de roues situées sur les ailes avant, associent une apparence marquante et une grande fonctionnalité. Leur effet : les surpressions provoquées par la rotation des roues sont réduites et l'appui aérodynamique du véhicule est renforcé.

Typique pour la 911 GT3 RS : 2 prises d'air latérales arrière pour le moteur, à gauche et à droite.

Les prises d'air NACA en matériau composite renforcé de fibres de carbone sur le capot avant sont une nouveauté. Elles sont utilisées pour la ventilation du système de freinage et ceci sans détériorer la valeur C_x . Sa forme a été conçue par le National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), le précurseur de l'agence spatiale NASA. La technologie spatiale au service des performances terrestres.



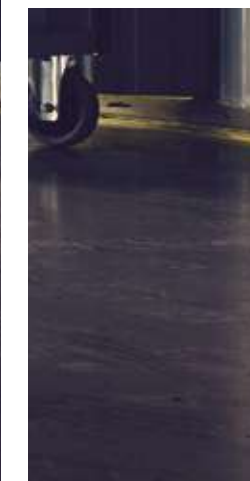


Si nous ne devions utiliser qu'un seul mot pour décrire le langage esthétique de la nouvelle 911 GT3 RS, « imposant » serait alors le qualificatif approprié. Et si nous ne devions utiliser aucun mot, alors nous vous montrerions tout d'abord la partie arrière pour l'exprimer. En effet, basé sur la large carrosserie de la 911 Turbo, l'arrière du modèle « RS » traduit avec la plus grande évidence comment ce véhicule se positionne sur la route : de manière imposante, sûre et immuable.

Les deux sorties centrales du système d'échappement sport se trouvent très près de l'asphalte. Les silencieux et les sorties d'échappement sont en titane et garantissent la sonorité caractéristique de la 911 GT3 RS.

Les étroits feux arrière teintés à LED soulignent la large silhouette du véhicule. L'aileron arrière fixe en matière plastique renforcée de fibres de carbone (CRFP) génère un appui aérodynamique énorme au niveau du train arrière et assure une grande stabilité même en vitesse de pointe. Les supports d'aileron peints en Noir sont en aluminium forgé.

En résumé : un aérodynamisme optimal pour le circuit et un non moins excellent coefficient C_x pour les longs trajets. Aucune raison d'esquiver. Saisissez plutôt l'opportunité.





■ Matière plastique renforcée de fibres de carbone (CRFP)

■ Polyuréthane léger

■ Aluminium

■ Verre léger

1

La seule chose vraiment lourde sur cette voiture : son héritage.

Conception allégée.

Le défi au niveau des matériaux : s'alléger pour être plus rapide. Et dans le même temps, assurer une grande rigidité de construction et dans les virages. C'est aussi pour cela que la nouvelle 911 GT3 RS est en composite aluminium-acier. Cela permet de maintenir le poids plume du véhicule. Et ses performances élevées.

Le bouclier avant est en polyuréthane léger avec billes de verre creuses et éléments en fibres de carbone. Ce matériau haute technologie est non seulement extrêmement robuste, mais aussi – comme son nom l'indique – particulièrement léger.

La matière plastique renforcée en fibres de carbone (en abrégé CFRP) est utilisée au niveau du capot avant structuré, des ailes avant, du capot arrière et également de divers composants intérieurs.

Le pavillon est en magnésium et structuré comme le capot avant. La bande centrale creusée du toit est ici non seulement un facteur de différenciation visuelle des composants légers, mais il augmente également la rigidité du composant.

Les vitres latérales arrière et la lunette arrière sont en verre léger. Le matériau est aussi léger que le polycarbonate et offre, en plus d'une résistance spéciale aux rayures et à la casse, également une déformation nettement plus réduite à vitesse élevée.

Si vous prenez le circuit au sérieux, vous pouvez également renoncer, au choix, au système audio ou à la climatisation automatique 2 zones.

Au final, l'ensemble des mesures de réduction du poids s'additionnent pour atteindre un poids de forme de seulement 2,75 kg/ch (3,73 kg/kW). Une valeur qui n'est pas seulement très bonne sur le papier, mais qui se mesure également grâce aux secondes gagnées sur circuit.

1 911 GT3 RS avec Pack Weissach



Pas un gramme de trop. Comme il se doit pour un sportif de haut niveau.

Pack Weissach.

Puissance moteur augmentée. Poids réduit. D'excellents temps au tour lors de tous les essais – nos ingénieurs auraient pu se montrer satisfaits des progrès réalisés depuis le modèle antérieur de la nouvelle 911 GT3 RS. Mais au lieu de cela, ils ont encore affûté le caractère de la nouvelle 911 GT3 RS. Avec le Pack Weissach en option.

Depuis que le Pack Weissach a été proposé sous une forme similaire pour la première fois sur la Porsche 918 Spyder, il est synonyme d'extrême légèreté. Et d'un rapprochement sensible avec le sport automobile.

L'aspect visuel et la légèreté de construction forment ici une véritable synthèse, et la réduction du poids reste particulièrement centrale. Avec le Pack Weissach, vous allégez votre 911 GT3 RS d'environ 18 kg. Ainsi, les barres stabilisatrices sur les essieux avant et arrière, leurs biellettes d'accouplement et le pavillon sont en matière plastique renforcée en fibres de carbone. En option, le Pack Weissach peut également être doté de jantes forgées en magnésium peintes couleur Platine.

En revanche, du point de vue visuel, tout augmente. Avec le capot avant et le pavillon en matière plastique renforcée aux fibres de carbone apparent, ainsi que la large signature « PORSCHE » sur l'aileron arrière.

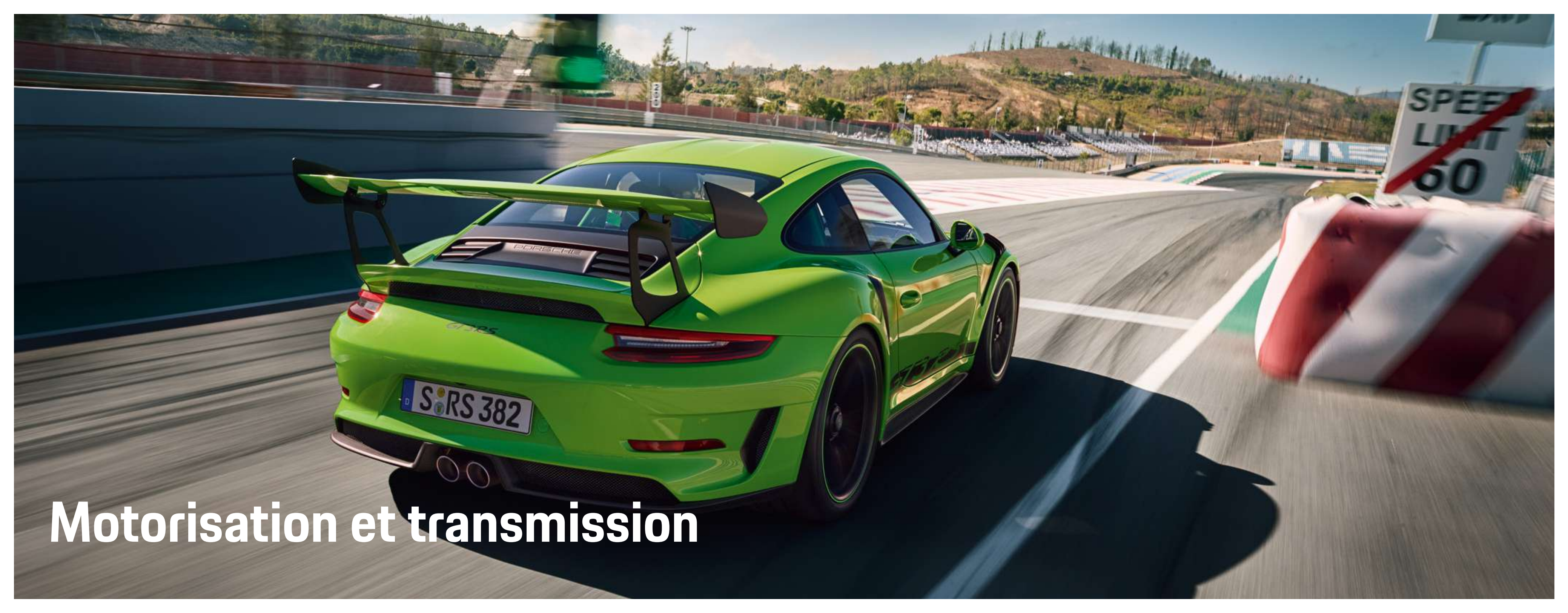


Le principe de la construction allégée se poursuit également à l'intérieur. L'arceau de sécurité en titane boulonné est plus léger d'environ 12 kg par rapport à l'arceau de sécurité en acier du Pack Clubsport.

Chaque gramme compte, chaque détail a son importance. C'est pourquoi les palettes ultralégères et la couronne du volant sont en matière plastique renforcée en fibres de carbone apparent. Dans leur recherche de gain de poids, nos ingénieurs sont allés jusqu'à réduire encore la découpe des tapis de sol.

Il y a eu 2 choses auxquelles nous ne voulions pas renoncer : le logo du Pack Weissach sur les appuie-tête et le cache du porte-gobelets. Ces deux éléments ont pour seule utilité d'exprimer notre fierté pour ce pack.



A bright green Porsche GT3 RS is shown from a rear three-quarter view, driving on a racetrack. The car features a large rear wing, black side mirrors, and a license plate that reads 'S-RS 382'. The track is bordered by a blue and white wall on the left and a red and white striped barrier on the right. In the background, there are hills and a speed limit sign that says 'SPEED LIMIT 60'.

Motorisation et transmission

**Le défi : se surpasser.
Et dépasser tous les autres.**

Moteur.

On entend en permanence dire que le potentiel d'un moteur atmosphérique 6 cylindres à plat logé à l'arrière est épuisé. Et nos ingénieurs ? Ils sourient. Et démontrent sans cesse le contraire.

Pour la nouvelle 911 GT3 RS, cela s'exprime ainsi : atmosphérique, 4,0 l de cylindrée, concept haut régime. La puissance maximale est de 520 ch (383 kW) et, de ce fait, est supérieure de 20 ch par rapport au modèle antérieur. Le couple maximal : 470 Nm, soit un gain de 10 Nm. Le régime moteur maximal de 9 000 tr/min indique clairement ce que nous entendons par concept haut régime.

Ainsi, la nouvelle 911 GT3 RS avec sa boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) n'a besoin que de 3,2 s pour abattre le sprint de 0 à 100 km/h, pour une vitesse de pointe de 312 km/h.

Particulièrement robuste et marqué hautes performances, le moteur est dérivé du moteur de la 911 GT3 Cup. Le principe de lubrification avec réservoir d'huile moteur séparé, de même que la pompe de refoulement d'huile à débit piloté et la lubrification supplémentaire via le vilebrequin proviennent eux-aussi directement de la compétition automobile.

La technologie 4 soupapes commandées par culbuteurs et le rattrapage de jeu fixe trouvent également leur source dans le monde de la compétition. Le bloc moteur et les culasses sont en aluminium, les bielles en titane forgé et le calage des arbres à cames s'effectue par VarioCam avec une grande précision en fonction du régime et de l'état de charge.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 111.

Injection directe d'essence (DFI).

L'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI) contribue au bon rendement du moteur et à sa puissance. La précision au millième de seconde des temps d'injection, doublée d'une pression maximale de 200 bars, optimise le conditionnement du mélange et sa combustion.

Concept haut régime.

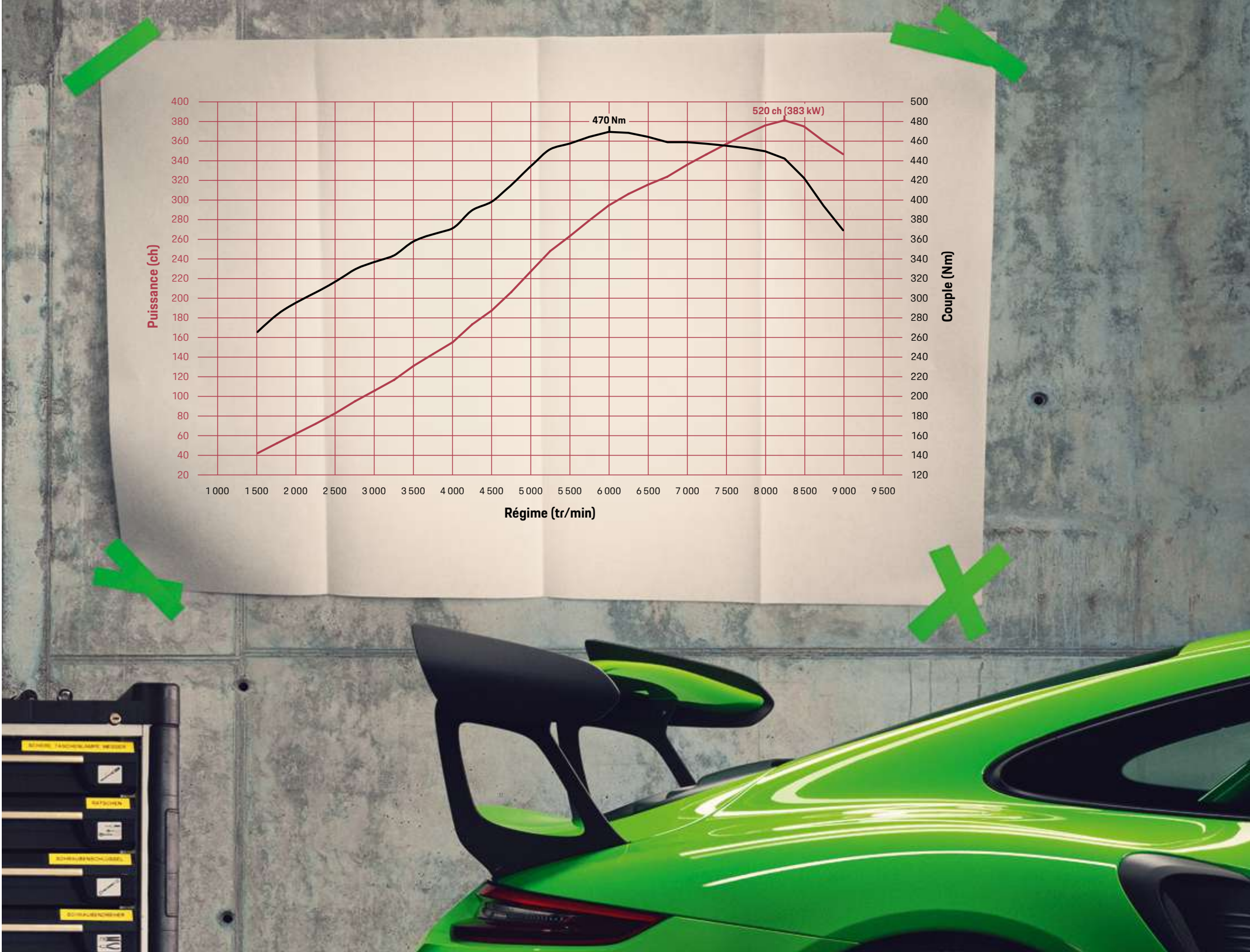
La commande des soupapes se fait par culbuteurs – un autre principe dérivé de la compétition. Le rattrapage du jeu entre les arbres à cames et les soupapes sur la nouvelle 911 GT3 RS n'est pas hydraulique, mais fixe au moyen de rondelles de calage. Ceci améliore la robustesse et permet les hauts régimes moteur, ainsi que les fortes sollicitations sur circuit.

Lubrification à carter sec.

Les principes du sport automobile se retrouvent également au niveau de la lubrification du moteur. Celle-ci est importante notamment pour les hauts régimes jusqu'à 9 000 tr/min ainsi que pour les fortes accélérations transversales et longitudinales, telles qu'elles peuvent survenir sur circuit. L'huile moteur est refoulée rapidement et efficacement dans le réservoir d'huile externe à travers 7 niveaux d'aspiration en tout.

Avec la pompe à huile à débit entièrement pilotable, ils garantissent la pression d'huile optimale pour chaque point de fonctionnement, assurent la lubrification des pièces fortement sollicitées et contribuent également à augmenter la robustesse du moteur en cas de forte sollicitation sur circuit. Le démoussage efficace de l'huile par l'intermédiaire d'un système centrifuge avant son retour dans le réservoir séparé est également une solution issue du sport auto haute performance, mise en œuvre sous la même forme également en catégorie LMP1 sur la Porsche 919 Hybrid.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.



Système d'admission.

Le système d'admission variable en matériau polymère avec 2 volets de résonance pilotés, associé au système d'échappement sport, assure un cycle de charge efficace. Résultat : une courbe de couple généreuse, un couple maximal élevé et une puissance remarquable sur une large plage de régimes.

Système d'échappement sport.

Le système d'échappement sport de la nouvelle 911 GT3 RS se compose de 2 silencieux intermédiaires, de 2 catalyseurs, ainsi que d'un silencieux arrière et de 2 sorties centrales en titane. Les diamètres élevés des différents éléments du système d'échappement réduisent les contre-pressions, ce qui maximise la puissance. La régulation stéréo par sondes Lambda fait appel à 2 sondes Lambda pour surveiller séparément les 2 lignes d'échappement. 2 autres sondes Lambda placées dans chacun des catalyseurs contrôlent la dépollution.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 111.



Le passionné.

Lars Nottehd

« Il semble que
la 911 GT3 RS
ne connaît
aucune limite. »



Qu'est-ce qui rend si fascinants la 911 en général et les modèles GT en particulier ?

Je suis un passionné de Porsche depuis mon enfance. La 959 m'avait totalement ébloui à l'époque, j'avais 13 ans. J'ai acheté ma première Porsche GT il y a 10 ans. Je voulais un véhicule adapté à la fois à une utilisation sur circuit et à un usage au quotidien, pour pouvoir ainsi me rendre sur le circuit de Nürburgring depuis la Suède. La 997 GT3 RS était formidable. Le moteur tournait si magnifiquement à régime élevé et le son à 8 000 tr/min était à se damner. La précision à chacun de ses mouvements était extraordinaire. Comme à bord d'une voiture de course, mais homologuée pour la route. Et sur le Nürburgring, avec sa sonorité si caractéristique dont la forêt et les collines renvoyaient l'écho, l'expérience de conduite était incroyable. Depuis, je suis resté fidèle aux modèles GT de Porsche et je suis toujours aussi fasciné de voir comment Porsche réussit à faire d'un véhicule déjà merveilleux, une voiture encore plus grandiose.

Vous conduisez régulièrement sur circuit. Quel est votre plus grand défi dans la conduite d'une 911 GT3 RS ?

Sur la 911 GT3 RS, les progrès à vitesse élevée sont tout simplement spectaculaires. Je voudrais tester mes limites, pousser le véhicule et moi-même dans nos retranchements ; mais quand j'approche les 250 km/h à hauteur du Fuchsröhre sur le Nürburgring, je deviens nerveux. Par contre, la 911 GT3 RS, elle, ne faiblit pas.

Pourquoi avoir opté pour un modèle comme la 911 GT3 RS ?

J'utilise la 911 GT3 RS le week-end sur circuit, pour le plaisir et à l'occasion pour un trajet sur route. À mon sens, pour que l'expérience soit « waouh », je dois être acteur mais je dois aussi pouvoir faire la route aller-retour circuit-maison.

« La boucle Nord du Nürburgring.
Et ce durant toute une journée. »

En clair : plus une voiture est extrême, mieux c'est, tant qu'elle reste homologuée pour la route. Pour moi, ce facteur « waouh » se compose des éléments vitesse, sonorité du moteur, comportement de la direction, comportement au freinage, moteur qui monte dans les tours, passage des rapports sportif et bien sûr l'esthétique. La 911 GT3 RS rassemble toutes ces composantes pour former un ensemble idéal.

Quel détail, quel aspect préférez-vous sur la nouvelle 911 GT3 RS ?

Au fond, tout se résume aux sensations de conduite. Te sentir bien dans une voiture te permet également de conduire plus vite. Te sentir partie intégrante du véhicule te donne envie de conduire en permanence. La 911 GT3 RS m'offre les deux et bien sûr elle fait preuve d'encore plus de puissance.

Sur quel circuit aimeriez-vous le plus conduire la 911 GT3 RS et pour quelle raison ?

Je peux répondre sans hésitation ! La boucle Nord du Nürburgring. Et ce durant toute une journée. Mais j'aimerais bien tester Le Mans, juste au cas où un pilote d'usine viendrait à manquer et je me retrouverais peut-être soudain au volant d'une 911 RSR à l'occasion des 24 Heures du Mans...

De votre point de vue, comment peut-on décrire la nouvelle 911 GT3 RS en une phrase ?

Sensation d'une sportive tout droit sortie des paddocks et portant une plaque d'immatriculation.





**Elle passe les rapports plus vite qu'on ne le pense.
Au sens propre comme au figuré.**

Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK).

Sur circuit, un seul principe s'applique : la vitesse. Cela vaut aussi pour la boîte. Et pour cela, la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) fait référence sur les véhicules de série. Ses changements de rapports en quelques millisecondes, sans rupture de couple, s'accompagnent en effet d'accélération qui impressionnent chaque conducteur. Et chaque adversaire.

Pour la nouvelle 911 GT3 RS, la boîte PDK bénéficie d'un réglage encore plus sportif. Avec des démultiplications directes et des courses extrêmement brèves au niveau des palettes de commande. Avec 7 rapports axés sur les performances. Sportif, le 7^e rapport porte le véhicule à sa vitesse de pointe. Au levier, le passage séquentiel des rapports s'effectue comme sur les voitures de course : tirer vers l'arrière pour monter les rapports et pousser vers l'avant pour rétrograder.

Le système PDK se compose de 2 sous-boîtes et de 2 embrayages, réunis dans un même carter. Ce double embrayage permet de coupler au moteur, à tour de rôle, 2 arbres indépendants. Lors du changement de vitesse proprement dit, l'un des embrayages s'ouvre pendant que l'autre se ferme, ce qui réduit les temps de passage des rapports à quelques millisecondes. La voiture gagne ainsi sur tous les tableaux, en termes d'accélération, de performances générales et de consommation. La conduite se fait encore plus dynamique et la voiture est plus agile.

Et les changements de rapports ? Vous les sentirez. Et vous les entendrez. Avec l'Intelligent Shift Program (ISP), les changements de rapports sont plus spontanés et plus rapides. En mode PDK SPORT, les rétrogradages lors du freinage sont plus agressifs, et lors de l'accélération, les points de passage des rapports sont retardés. Vous le constaterez plus que jamais physiquement et émotionnellement.



Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 111.



Châssis

Le pilote d'usine Porsche.

Richard Lietz

Chaque seconde compte : comment peut-on aller encore plus vite sur la boucle Nord avec la 911 GT3 RS ? Quel est le plus grand défi ?

Notre détermination se résume en une phrase : ne jamais être satisfait. Nous tentons toujours de faire mieux, d'aller plus vite et d'atteindre l'absolu. La boucle Nord s'y prête à merveille : c'est une addiction, au sens positif du terme. Un défi pour l'Homme et la machine, voilà pourquoi nous y revenons toujours volontiers.

En tant que pilote d'usine, vous avez dû tester quasiment tous les modèles Porsche sur circuit. Qu'est-ce qui fait de la 911 GT3 RS un véhicule particulier ? Qu'a-t-elle de plus que les autres modèles ?

Mes modèles préférés ont toujours été nos modèles homologués. Et la 911 GT3 RS est le modèle de base de notre voiture de course. Aucune autre Porsche homologuée pour la route n'a été développée, adaptée et éprouvée pour le circuit sans compromis. Et cette homologation pour la route rend cette expérience accessible à tous les passionnés de voitures de sport.

Autrefois, certaines voitures de course de marque Porsche étaient presque incontrôlables, même par des professionnels. Un brin de « folie » se cache-t-il toujours dans les modèles actuels comme la nouvelle 911 GT3 RS ?

C'est quelque chose qui se ressent, c'est difficile à expliquer. Mais lorsqu'une jolie combinaison de virages s'offre à un pilote qui a avalé de nombreux kilomètres dans le monde entier à bord des meilleures Porsche GT depuis plus de 10 ans, que son visage s'illumine d'un grand sourire et qu'il s'enthousiasme à l'idée de conduire encore, je crois que l'on peut imaginer le brin de folie que cette voiture procure.

Quel détail ou quel aspect vous fascine le plus sur la nouvelle 911 GT3 RS ?

Je suis fasciné par l'engouement avec lequel notre équipe de développement travaille pour améliorer sans cesse chaque détail. Lorsqu'on réfléchit en tant que pilote, plus rien ne compte, on conduit cette 911 GT3 RS et on constate que l'équipe aime son job, vit pour son job et réussit encore une fois à nous surprendre.

Sur quel circuit aimeriez-vous le plus conduire la nouvelle 911 GT3 RS ?

La boucle Nord. Je ne dirai qu'une chose : un habitat à la hauteur.

De votre point de vue, comment peut-on décrire la nouvelle 911 GT3 RS en une phrase ou en un mot ?

Dynamique motrice phénoménale.



« Ne jamais être satisfait. »



Qui a dit que les défis ne doivent pas aussi procurer du plaisir ?

Châssis.

Virage à gauche en pente droit devant. Laisser un peu de compression sur le bord droit de la chaussée dans la cuvette. Entrer par l'extérieur dans le virage à gauche qui suit directement et viser le sommet de la courbe en passant sur les vibreurs. Si possible, pas qu'une seule fois. Mais bien encore et encore. C'est précisément pour cela que le châssis de la nouvelle 911 GT3 RS a été conçu.

Associé à des composants qui bénéficient de réglages spéciaux, il confère à la nouvelle 911 GT3 RS une agilité hors du commun, un niveau de sécurité exceptionnel à vitesse élevée et une stabilité étonnante.

L'essieu avant de type McPherson de conception allégée bénéficie de suspensions indépendantes avec jambes de force, ressorts auxiliaires et bras longitudinaux et transversaux. L'essieu arrière multibras est doté d'un cadre auxiliaire de type LSA (Léger, Stable, Agile). Le carrossage et le pincement ainsi que les stabilisateurs peuvent être individuellement réglés pour une utilisation sur circuit.

Nos ingénieurs ont passé de nombreuses heures à peaufiner les réglages en matière de comportement dynamique. Comme dans le sport automobile, le tarage des ressorts a été nettement revu à la hausse sur les essieux avant et arrière de la nouvelle GT3 RS. Dans le même temps, le tangage a été réduit grâce à une barre stabilisatrice plus souple. L'amortissement a été optimisé en fonction de ces nouveaux paramètres.

Conséquence positive : une motricité et une stabilité nettement accrues dans les virages à plus de 250 km/h.

Pour un niveau de performances maximum, toutes les articulations du châssis ont été remplacées par des rotules. Elles apportent une liaison particulièrement rigide entre le châssis et la carrosserie. Pour un comportement routier précis, net et direct.

Résultat : une nouvelle augmentation du dynamisme – et de la précision. Les plus beaux défis restent en fait ceux que nous côtoyons sans cesse.



Roues arrière directrices.

Cet équipement de série, avec réglage sport, améliore les performances tout en facilitant la conduite sur route. Un dispositif électromécanique monté sur chaque roue arrière permet d'en ajuster la direction en fonction de la situation, notamment de la vitesse du véhicule et de l'angle de braquage.

Avantage à faible vitesse : le système oriente ici les roues arrière dans le sens contraire des roues avant. Cela réduit virtuellement l'empattement, dynamise sensiblement le comportement dans les virages, facilite considérablement les manœuvres de stationnement et diminue le diamètre de braquage.

Avantage à forte vitesse : le système braque ici les roues arrière dans la même direction que les roues avant. L'allongement virtuel de l'empattement améliore la stabilité et l'agilité, en particulier lors des changements de file ou des dépassements sur circuit.

Suspension dynamique du moteur.

Elle contribue à la stabilité dynamique du véhicule et réduit à un minimum les oscillations et les vibrations de l'ensemble du groupe motopropulseur, en particulier du moteur. Plus concrètement, ce dispositif conjugue les avantages d'une suspension moteur à la fois très ferme et très souple.

Une suspension moteur ferme favorise une conduite dynamique et précise. Avec une suspension moteur souple, au contraire, les oscillations et les vibrations sont très atténuées : vous gagnez certes en confort, mais devez revoir vos attentes à la baisse, côté dynamique de conduite.

Nos ingénieurs sont parvenus à résoudre ce paradoxe, en développant des paliers moteur capables de s'adapter à votre mode de conduite et aux caractéristiques de la route. Pour cela, ils ont fait appel à un liquide magnéto-actif dont la viscosité varie sous l'effet d'un champ magnétique, en réponse à des impulsions électriques.

Avec une suspension moteur plus ferme, la voiture offre un comportement notablement plus stable, lors des transferts de charge, mais aussi à vitesse élevée, en courbe. La suspension dynamique du moteur réduit en outre les vibrations verticales du moteur lors des accélérations à pleine charge.

Résultat : une poussée plus régulière et plus élevée sur l'essieu arrière, une motricité plus importante et de meilleures accélérations. Dans les phases de conduite moins sportives, la suspension se fait en revanche plus souple, vous gagnez donc en confort.



Porsche Active Suspension Management (PASM).

Ce système électronique ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active, en fonction du profil de la route et du type de conduite, séparément pour chaque roue. Le conducteur choisit entre 2 programmes de base offrant un réglage déjà sportif. Le mode Normal est conçu pour une conduite sportive sur route et sur circuit par temps de pluie. Le mode Sport a été développé pour permettre une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit.

Porsche Stability Management (PSM).

Très appréciable en cas de conduite aux limites de l'extrême, le PSM est un système de stabilisation automatique. Outre son système d'antiblocage des roues, il comprend des fonctions de contrôle électronique de la stabilité et de contrôle de motricité.

Ses capteurs surveillent en permanence les données de la direction, de la vitesse du véhicule et de sa dérive, ainsi que les accélérations transversales afin de permettre au PSM de calculer la trajectoire réelle. Si cette dernière dévie de celle souhaitée, il freine chaque roue de manière ciblée. Spécificités du PSM sur la nouvelle 911 GT3 RS : les interventions de réglage des systèmes sont dosées de façon très sensible et précise – et peuvent être désactivées complètement en deux étapes. Pour une plus grande implication du conducteur.

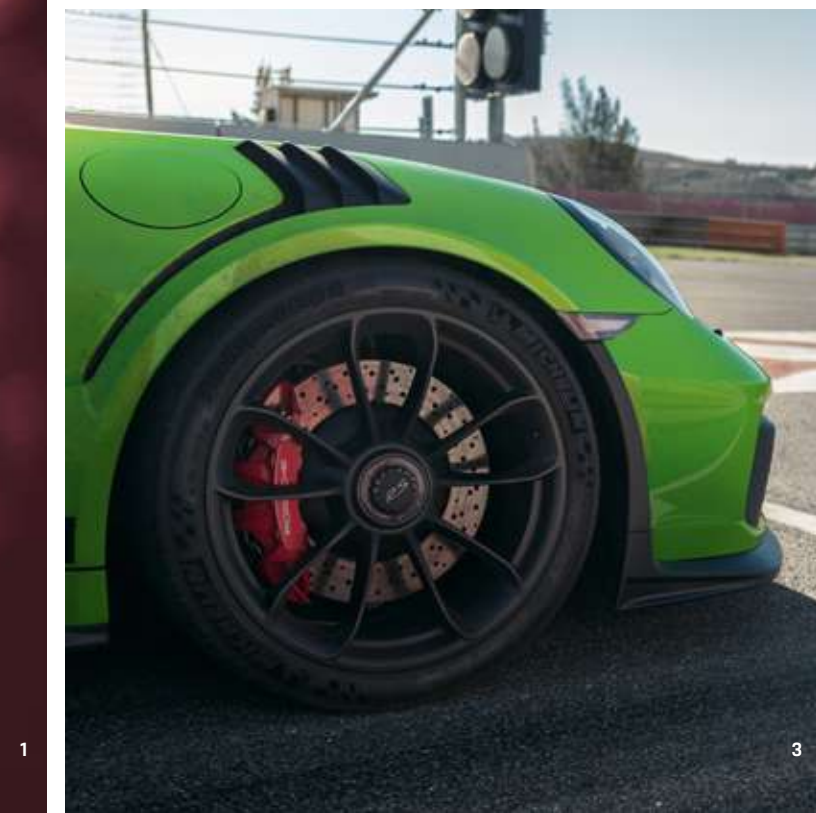
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Le PTV Plus a été spécialement mis au point pour la nouvelle 911 GT3 RS. Associé à la boîte PDK de série, il travaille avec un différentiel arrière entièrement variable, piloté par voie électronique.

Une régulation active prend en compte un nombre impressionnant de paramètres de conduite. Résultat : davantage de motricité, notamment en conduite extrême, une dynamique transversale plus élevée et une stabilité notablement plus marquée dans les changements d'appuis, en courbe et lors des changements de voie. De plus, le système freine la roue arrière droite ou gauche selon les besoins. Le braquage du volant induira un freinage de la roue arrière intérieure au virage tandis que la roue extérieure recevra un couple plus élevé. La voiture s'inscrira ainsi plus facilement dans les courbes et gagnera en agilité.

Système de levage.

Le système de levage optionnel permet de relever au besoin la nouvelle 911 GT3 RS à l'avant de 30 mm. Ce dispositif réduit les risques de contact sur les trottoirs lors des manœuvres de stationnement, par exemple. Pour la première fois, le système ne fonctionne plus de manière pneumatique mais hydraulique. Le système de levage a ainsi perdu pratiquement 50 % de son poids. La conception allégée est pour nous un sujet qui concerne chaque composant.



Jantes et pneumatiques.

Des jantes de 20 pouces à l'avant et de 21 pouces à l'arrière. En d'autres termes : des jantes larges pour une surface de contact importante – et une dynamique de conduite élevée.

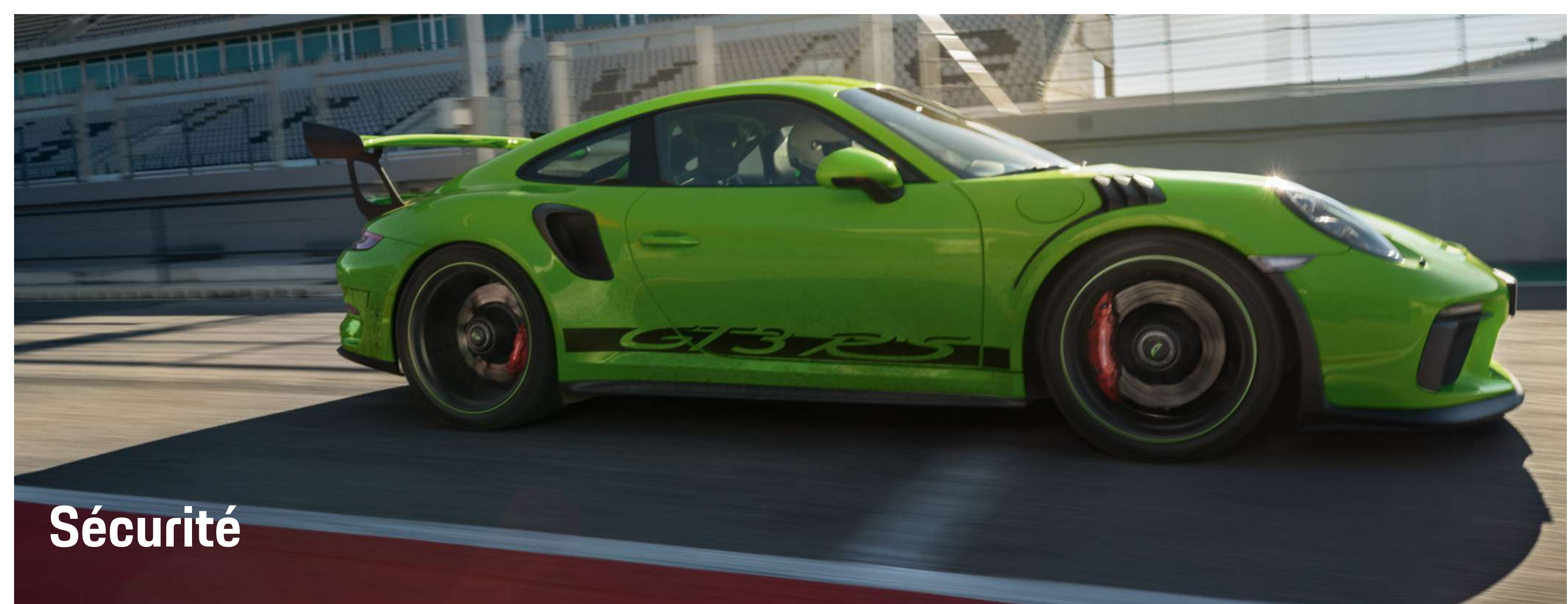
Les dimensions exactes sont les suivantes : pneumatiques 265/35 ZR 20 sur des jantes 9,5 J × 20 à l'avant, pneumatiques 325/30 ZR 21 sur des jantes 12,5 J × 21 à l'arrière.

Des pneumatiques Sport* spécialement conçus améliorent encore les performances de la 911 GT3 RS. Grâce à leur homologation pour la route, ils peuvent tout de même vous permettre de vous rendre avec eux jusqu'au circuit en tout confort. Des pneumatiques spécialement conçus pour le circuit sont également disponibles séparément pour la première fois pour la nouvelle 911 GT3 RS. Ceux-ci sont également homologués pour la route, mais ils sont encore plus axés sur les performances maximales sur circuit.

Les jantes sont de série en alliage léger forgé, peintes en Aurum. La fixation centrale en Noir comportant l'inscription « RS » provient directement de la compétition automobile et permet de changer rapidement les roues. L'avantage, par rapport à une fixation classique à 5 écrous, réside dans la diminution des masses en rotation, qui améliore les performances de la voiture. Le système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPM) est prévu de série et signale toute perte de pression, progressive ou soudaine. Le TPM dispose aussi d'un mode Circuit qui tient compte de la pression plus faible des pneumatiques à froid au début d'une séance sur circuit.

-
- 1 Jantes peintes en Noir avec bandeau décoratif, Porsche Exclusive Manufaktur
 - 2 Jantes peintes couleur Argent
 - 3 Jantes peintes en Noir

* En raison d'une profondeur de sculpture moindre, le risque d'aquaplaning sur revêtement mouillé est plus élevé.



Sécurité

**Accélération négative :
absolument positive à nos yeux.**

Sécurité.

Freins.
La nouvelle 911 GT3 RS offre en effet des performances de pointe aussi en matière d'accélération négative. La nouvelle 911 GT3 RS est équipée de série d'un puissant système de freinage, doté d'une assistance servofrein spécifique et d'étriers monoblocs en aluminium peints en rouge, à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Ces étriers se caractérisent par une excellente résistance à la déformation et à la pression, même en sollicitation extrême.

Les disques de frein composites font 380 mm de diamètre à l'avant et à l'arrière. Associés à des moyeux en aluminium, ces disques induisent une baisse de poids notable qui se répercute également sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation. Tous les disques sont ajourés et autoventilés pour assurer un freinage optimal, même sur route mouillée, ou dans des conditions de sollicitations comme en compétition.

Les informations concernant la consommation, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées à partir de la page 111.



Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Technologie du sport automobile sur un véhicule homologué pour la route : les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), déjà habitués aux conditions les plus exigeantes, notamment sur les véhicules des courses du championnat Porsche Mobil 1 Supercup.

Le dimensionnement des freins PCCB en option est adapté au potentiel de puissance de la nouvelle 911 GT3 RS, dont les disques de frein ajourés en céramique présentent un diamètre de 410 mm à l'avant et de 390 mm à l'arrière pour offrir une puissance de freinage encore plus élevée.

Reconnaissables à leur couleur jaune, les étriers de frein fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière sont capables de maintenir une pression élevée et constante pendant toute la phase de décélération. Même en cas de fortes sollicitations, ils réunissent toutes les caractéristiques nécessaires pour assurer une distance de freinage aussi courte que possible. Lors des freinages à grande vitesse, l'excellente résistance au fading des freins PCCB confère à la voiture un bien meilleur niveau de sécurité.

Avantage décisif : le faible poids du système de freinage en céramique. Il a été divisé environ par deux par rapport à celui des disques conventionnels en fonte grise de mêmes dimensions et conception. Ce facteur joue en faveur de la performance et de la consommation, mais surtout du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, également réduit. Conséquence : une tenue de route et un agrément de conduite nettement supérieurs, en particulier sur revêtements irréguliers. Sans oublier une agilité et une maniabilité encore plus élevées.

Airbags et Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Des airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant ainsi qu'une technologie avancée permettent un gonflage différencié selon la gravité et le type du choc. Le Porsche Side Impact Protection System (POSIP) de série se compose en outre de protections anti-encastrement latérales intégrées aux portes et de 2 airbags latéraux par côté. Les airbags de thorax sont logés dans les bandes latérales des sièges, les airbags de tête se déploient vers le haut à partir des panneaux de porte.



**Indispensable sur circuit :
la capacité à encaisser.**

Pack ClubSport.

Le choix idéal pour relever tout défi sportif : le Pack Clubsport, disponible au choix et sans supplément de prix pour la nouvelle 911 GT3 RS, apporte précisément ce qu'il faut de sécurité supplémentaire sur circuit. Ce pack comprend un arceau de sécurité arrière en acier peint en Noir ou en Vert Lézard boulonné sur la carrosserie et un harnais de sécurité à 6 points pour le conducteur avec double ceinture d'épaule pour une utilisation avec ou sans système de sécurité HANS® (Head And Neck Support).

Également inclus : un extincteur avec support, ainsi que le pré-équipement permettant le montage d'un coupe-batterie. Comme l'arceau de sécurité avant, destiné aux compétitions, le coupe-batterie se commande séparément auprès du département Porsche Motorsport.





Intérieur et
infodivertissement



**Tout en un seul coup d'œil.
Et du premier, pour être précis.**

Intérieur et infodivertissement.

Respect avant de monter à bord, satisfaction après l'avoir fait. Dans le cockpit de la nouvelle 911 GT3 RS, l'essentiel devient vite évident. Une ergonomie optimale. Des informations accessibles à la seconde. Un purisme très sportif – qui n'empêche pas le conducteur de se concentrer sur la route devant lui.

Instrumentation.

Le combiné d'instruments lui même parle un langage clair. Le langage Porsche pour être précis. 5 instruments ronds avec le compte-tours au centre. Le fond du compte-tours de couleur Titane porte l'inscription « GT3 RS ». Les autres fonds de compteur sont en Noir, les aiguilles et les graduations sont en Jaune.

Juste à côté du compte-tours se trouve un écran tactile haute résolution de 4,6 pouces, dont l'affichage multifonction transmet les informations de l'ordinateur de bord au conducteur. Il est ainsi possible de connaître la puissance moteur développée, l'accélération longitudinale et transversale (nombre de g), les données du TPM (système de contrôle de la pression des pneumatiques), ainsi que les réglages des systèmes audio et de communication, ou encore la carte du système de navigation.

Volant.

Sensations sportives : le volant sport de la GT3 RS est réglable manuellement en profondeur et en hauteur et équipé de palettes à course réduite. Les changements de rapports sont de ce fait encore plus directs et précis. Sa couronne en Alcantara® Noir offre une excellente prise en main, même en conduite sportive. Vous noterez également la présence du repère « à midi » en couleur.

Matières intérieures.

Les matériaux sont ceux d'une ligne sportive claire et de la plus haute qualité. L'Alcantara® Noir et le cuir Noir sont dominants. Les éléments intérieurs en matière plastique renforcée aux fibres de carbone apparent apportent des touches contrastantes.

Facile à entretenir, lavable et offrant une adhérence et un toucher incomparables, l'Alcantara® habille principalement les zones de contact, telles que la couronne du volant ou le sélecteur PDK. Il est en outre présent sur les poignées et les accoudoirs des portes ainsi que sur le couvercle du coffre de rangement de la console centrale. Le ciel de toit ainsi que l'habillage des montants de pare-brise, de la lunette et centraux sont également en Alcantara®. Tout comme la bande centrale des sièges.

On retrouve le carbone apparent par exemple sur la baguette décorative de la planche de bord, sur le cache de la console centrale et sur les baguettes de seuil de porte portant l'inscription « GT3 RS ».

Revêtement en cuir Noir : bandes latérales des sièges, appuie-tête, module d'airbag au centre du volant sport, parties latérales des accoudoirs – des garnitures de portes ainsi que sur le couvercle du coffre de rangement de la console centrale.



**Sur mesure.
Pour le circuit.**

Sièges.

Sièges baquets.*

Équipement de série : les sièges baquets sont constitués d'une coque en matière plastique renforcée de fibres de carbone avec carbone apparent. En plus d'une expression sportive et d'un bon maintien latéral, ils offrent également un réglage en hauteur, pour que le siège baquet puisse être positionné jusqu'à 30 mm plus bas et 20 mm plus haut. Le réglage en hauteur se fait électriquement, le réglage longitudinal se fait manuellement. Le revêtement en cuir Noir est complété par une bande centrale présentant des microperforations en Alcantara® Noir ou, en option, en Vert Léopard. Les perforations destinées à la ventilation permettent d'entrevoir une deuxième couche de tissu en Noir. Les inscriptions « GT3 RS » brodées sur les appuie-tête sont couleur Argent GT.



Sièges baquets sport.*

Des sièges baquets avec dossier rabattable pour un accès aisé à l'arrière, airbag thorax intégré et réglage manuel de l'avancée du siège pour le conducteur et le passager sont disponibles au choix. Ils sont constitués d'une coque en matériau composite renforcé de fibres de verre et de fibres de carbone, recouverte d'une finition en carbone apparent. Les mécanismes de pivotement des dossiers sont situés dans la partie supérieure des bandes latérales, ce qui permet un excellent maintien également au niveau du bassin.



Le revêtement en cuir Noir est complété par une bande centrale présentant des microperforations en Alcantara® Noir ou, au choix, en Vert Léopard et des appuie-tête arborant l'inscription « GT3 RS » brodée en couleur Argent GT.

Sièges sport Plus adaptatifs.

Union parfaite entre sport et confort, conduite sur route et présence sur circuit : les sièges sport Plus adaptatifs en cuir, disponibles sur demande, offrent des bandes latérales en cuir, des bandes centrales en Alcantara® Noir et l'inscription « GT3 RS » brodée couleur Argent GT sur les appuie-tête. Il existe également une variante avec une bande centrale en Vert Léopard. Les 18 réglages électriques permettent d'adapter sur mesure la hauteur et l'inclinaison de l'assise, l'inclinaison du dossier, l'avancée des sièges ainsi que le soutien lombaire (4 réglages). Les bandes latérales de l'assise se règlent indépendamment de celles du dossier pour un confort maximal sur les longs trajets et un maintien optimal en courbe.

-
- 1 Siège baquet intégral
 - 2 Siège baquet sport
 - 3 Siège sport Plus adaptatif

* Les sièges baquets ou les sièges baquets sport ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.



**Chaque seconde compte ?
On peut même aller un peu plus loin dans la précision.**

Pack Chrono.

Le Pack Chrono en option propose en plus du chronomètre analogique et numérique sur la planche de bord les fonctions suivantes : pour présenter, enregistrer et comparer les temps au tour mesurés, le PCM se dote d'un affichage des performances. Le conducteur peut ainsi s'informer sur le temps général, la distance parcourue pour le tour en cours, ainsi que sur le nombre de tours effectués et les divers temps déjà réalisés. Le temps le plus rapide et l'autonomie du réservoir sont également indiqués. Il est possible de définir des trajets quelconques ou des trajets de référence.

Application Porsche Track Precision*.

L'application « Porsche Track Precision App » vous permet de mesurer et d'analyser vos performances de manière encore plus détaillée. Cette application permet l'affichage précis, l'enregistrement et l'analyse des performances routières sur un smartphone. Les temps au tour peuvent être chronométrés manuellement au moyen du levier de commande du Pack Chrono en option, automatiquement via le signal GPS 10 Hz précis du PCM ou, pour un résultat encore plus précis, au moyen du Laptrigger de la gamme Porsche Tequipment, pour être ensuite comparés sur un smartphone.

L'application permet de visualiser la dynamique de votre pilotage et de comparer vos performances aux temps de référence sur certains tronçons ou sur les tours complets. Ses représentations graphiques et une analyse vidéo vous aident ainsi à faire toujours mieux tout en les enregistrant sur votre smartphone, où vous pouvez ensuite les gérer, puis les partager avec d'autres pilotes et les comparer.

Pour obtenir des chronométrages encore plus précis comme en compétition, Porsche Tequipment propose une balise de chronométrage automatique, à positionner près des lignes de départ et d'arrivée. De plus amples informations sur l'option de balise de chronométrage (« Laptrigger ») sont disponibles sous www.porsche.com/tequipment

* Utilisation de l'application uniquement autorisée sur circuits fermés, en dehors des voies publiques ouvertes à la circulation. Ce produit (en particulier l'enregistrement vidéo) ne peut être utilisé que conformément aux lois en vigueur dans certains marchés et peut être interdit lors de manifestations. Avant de vous en servir, vérifiez si les réglementations locales vous y autorisent.





**En connexion étroite avec le conducteur.
Et avec tous les autres également.**

Porsche Connect.

Sur circuit comme sur route : Porsche Connect étend les fonctions existantes de la 911 GT3 RS en y ajoutant des applications et des services intelligents. Tous conçus pour améliorer encore la connexion entre le conducteur et la voiture. Augmenter la fascination pour Porsche. Et maîtriser rapidement et facilement les défis du quotidien.

Le Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation en ligne.

Le PCM constitue votre unité centrale dédiée à la gestion des fonctions audio et communication, ainsi qu'à la navigation. La dernière génération avec pré-équipement pour téléphone portable, interfaces audio et commande vocale dispose d'un écran tactile 7 pouces de haute résolution permettant de commander facilement la plupart des fonctions du véhicule.

Pendant la conduite, vous pouvez écouter votre musique préférée via le lecteur CD/DVD, le lecteur de carte SD, le disque dur interne de 10 Go (Jukebox), le port USB, par exemple pour votre iPhone® ou simplement via la radio.

Connect Plus.

Le module Connect Plus garantit la connectivité à bord de votre Porsche. Grâce au module Connect Plus, vous intégrez votre smartphone de manière optimale dans votre véhicule. Grâce à un support dédié, sur la console centrale, votre smartphone se connecte via l'antenne du véhicule. Vous gagnez en qualité de réception en économisant la batterie de votre téléphone. Autre plus : le module téléphone LTE avec lecteur de carte SIM pour un confort d'utilisation élevé et une qualité sonore optimisée. En outre, le module Connect Plus permet d'utiliser de nombreux services Porsche Connect.

Services Porsche Connect*.

Grâce au module Connect Plus, vous avez accès à de nombreux services utiles, proposés dans trois packs de services : services de Navigation & Infodivertissement, services de l'application Connect et services Car Connect. Ils comprennent, notamment, les Informations Trafic en Temps Réel qui vous permettent de trouver l'itinéraire le plus rapide avant même de prendre la route. Les Informations Trafic en Temps Réel sont régulièrement mises à jour en cours de trajet et servent à ajuster l'itinéraire si nécessaire.

Pour l'utilisation des services Porsche Connect, une carte SIM compatible LTE intégrée au véhicule avec un certain volume de données est disponible pour la première fois. Il n'est ainsi plus nécessaire de disposer de sa propre carte SIM.

L'utilisation du Wi-Fi embarqué et des fonctions de streaming audio nécessite un pack de données Wi-Fi disponible par l'intermédiaire de Porsche Connect Store. Vous pouvez bien évidemment continuer d'utiliser votre propre carte SIM si vous le souhaitez. Pour cela, vous devez souscrire un contrat payant auprès de l'opérateur de téléphonie mobile de votre choix.

* Les services Porsche Connect (y compris Car Connect Services, mais à l'exception des Safety et Security Services) bénéficient d'une période de gratuité dont la durée minimale de 3 mois peut varier selon les pays et le pack de services choisi. Dans certains pays, une partie ou l'ensemble des services peut ne pas être disponible. En outre, dans certains pays, le tarif inclut une carte SIM compatible LTE intégrée comprenant un volume de données pour l'utilisation de certains services Porsche Connect. Afin d'utiliser le point d'accès WiFi et les autres services Porsche Connect, tel que le streaming audio via la carte SIM compatible LTE intégrée, un pack de données WiFi doit de plus être acheté sur Porsche Connect Store. Sinon, une autre carte LTE peut être utilisée pour établir une connexion de données. Pour plus d'informations sur les périodes de gratuité et sur les abonnements payants ainsi que sur la disponibilité des différents services dans votre pays, consultez le site Internet www.porsche.com/connect ou votre partenaire Porsche.



Applications Connect.

En plus des services intelligents, Porsche Connect propose deux applications pour smartphone : Porsche Car Connect pour consulter les données du véhicule et commander à distance certaines fonctions à l'aide d'un smartphone ou d'une Apple Watch®. La fonction Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) avec détection en cas de vol est une autre composante de Porsche Car Connect. La deuxième application est Porsche Connect, qui vous permet de transférer des destinations à votre Porsche avant de prendre la route.

Dès que votre smartphone est connecté au Porsche Communication Management (PCM), les destinations s'affichent dans le véhicule et il ne vous reste plus qu'à commencer la navigation. Le calendrier de votre smartphone s'affiche directement sur l'écran du PCM de votre véhicule et, si vous le souhaitez, vous démarrez la navigation à partir des adresses enregistrées. Parallèlement, l'application Porsche Connect offre une fonction de streaming audio qui vous donne accès à des millions de titres de musique. Consultez www.porsche.com/connect pour plus d'information sur les services et les applications disponibles.

Apple® CarPlay.

Grâce à Apple® CarPlay, vous pouvez connecter votre iPhone® avec votre Porsche et récupérer certaines applications directement sur l'écran central du Porsche Communication Management (PCM). Le système de reconnaissance vocale Siri® vous permet d'utiliser les applications de manière conviviale pendant la conduite et de vous concentrer pleinement sur la route.

My Porsche.

Vous pouvez configurer chaque Porsche selon vos préférences. Et Porsche Connect également. Le portail My Porsche, à l'adresse www.porsche.com/myporsche, vous permet de gérer votre 911 GT3 RS et de personnaliser vos services selon vos centres d'intérêt, par exemple avec l'ajout de nouvelles destinations pour votre système de navigation ou le choix de sources d'information favorites, pour ne rien rater au cours de vos déplacements. En outre, vous pouvez créer à tout moment d'autres utilisateurs dans le portail My Porsche, par exemple pour votre famille ou vos amis.

Porsche Connect Store.

Vous souhaitez prolonger vos services à la fin de votre période incluse ? Ou bien encore acheter d'autres services Porsche Connect ? Rendez-vous sur le site Porsche Connect Store sous www.porsche.com/connect-store et découvrez l'offre et les possibilités de Porsche Connect.



**Style de musique préféré :
Speed Metal.**

Systèmes audio.

Pack Audio Plus.

Le Pack Audio Plus répartit sa puissance totale de 150 W sur 8 haut-parleurs. L'amplificateur intégré au PCM adapte idéalement l'ambiance sonore aux désirs du conducteur et du passager avant.

BOSE® Surround Sound System.

L'option BOSE® Surround Sound System a été spécialement développée et optimisée pour l'architecture et l'acoustique intérieures des modèles 911. Avec ses 12 haut-parleurs et canaux d'amplification dont un caisson de basses breveté, intégré à la carrosserie, de 100 W, le système audio vous permet de régler précisément chaque haut-parleur en fonction de son emplacement dans l'habitacle. Puissance totale : 555 W. Au cas où il vous prenait l'envie de surpasser la sonorité rocailleuse du moteur. Quelle qu'en soit la raison.

Compétition



Le directeur Motorsport et véhicules GT.

Dr. Frank-Steffen Walliser



« On ne doit pas
arrêter de croire
que l'on peut faire mieux. »

« Nous adaptons
la technologie
du sport
automobile
à la route. »

La nouvelle 911 GT3 RS est le résultat d'un constant transfert de la compétition vers la série. Quel est ici le plus grand défi ?

En quelques mots : adapter la technologie du sport automobile à la route. Sur le circuit, les règles et les exigences sont en fait complètement différentes de celles d'une voie rapide. Lorsque l'on part d'un modèle de compétition comme base, il est souvent difficile d'y intégrer tous les systèmes nécessaires pour une homologation pour la route. Surtout si l'on a comme exigence de ne pas perdre la sensation typique d'une voiture de course, d'une Porsche. C'est pourquoi le plus grand défi est de rendre la technologie du sport automobile accessible au client sans ajout cosmétique.

Combien de temps dure le transfert vers la série ? Ou en d'autres termes : combien de connaissances actuelles issues du sport automobile sont réellement intégrées dans la nouvelle 911 GT3 RS ?

Cela varie d'un projet à l'autre. En général, cela prend de 12 à 24 mois. Sur la nouvelle 911 GT3 RS, cela a été plus rapide. Le développement de l'avant, par exemple, a été effectué en parallèle à celui de la 911 RSR. Et cela peut se voir. La différence entre les composants est vraiment minime.

Un principe chez Porsche : s'améliorer de jour en jour. Mais comment fait-on cela ? Comment arrive-t-on à aller encore plus loin à chaque tour, à chaque saison, avec chaque modèle ?

C'est vraisemblablement une question de tempérament. On ne doit pas arrêter de croire que l'on peut faire mieux. Et ce, quelle que soit la qualité de ce que l'on a devant soi. La question doit toujours être la suivante : « Est-ce qu'on ne peut pas aller encore plus loin ? ». On doit poursuivre et essayer de nombreuses idées. C'est pourquoi nous laissons une grande marge de manœuvre à nos ingénieurs en matière de développement. Pour expérimenter – pour penser autrement, si vous voulez. Au final, c'est souvent comme cela que l'on optimise des composants dont le potentiel semblait auparavant épuisé.

Quel détail ou quel aspect vous fascine le plus sur la nouvelle 911 GT3 RS ?

Nous sommes particulièrement satisfaits de l'aérodynamisme à l'avant. Nous avons travaillé longtemps à son optimisation pour en tirer le maximum. Avec succès. En tant qu'ingénieur, je suis bien sûr également fasciné par le nouveau moteur. Le fait que l'on arrive encore et encore à trouver, après toutes ces années, du potentiel d'optimisation sur un moteur 6 cylindres à plat, cela me surprend... non, m'enthousiasme.

Sur quel circuit aimeriez-vous le plus conduire la nouvelle 911 GT3 RS, et pour quelle raison ?

Laguna Seca, car cela a toujours été mon circuit préféré. Le passage de Corkscrew y est vraiment génial et le virage à gauche qui suit est très exigeant.

De votre point de vue, comment peut-on décrire la nouvelle 911 GT3 RS en une phrase ou en un mot ?

La meilleure GT3 RS de tous les temps – ça a l'air banal, mais c'est vrai.

Ce qui au départ n'était qu'un rêve
s'est transformé en une mission sans fin.

Compétition.

Nous faisons du sport automobile depuis la toute première seconde. Pas par obligation. Mais parce que nous ne savons pas faire autrement. Nous soumettons chaque idée, chaque technologie, chaque détail au banc d'essai, encore et encore. Nous ne nous fions pas à ce qui est éprouvé. Mais plutôt à des collaborateurs qui recherchent sans cesse de nouvelles solutions. Nous utilisons le passé, notre tradition, comme source d'inspiration pour concevoir de nouvelles idées. Pour un concept global intelligent. Avec l'exigence de prendre en compte pour chaque véhicule le rêve vieux de plus de 60 ans de Ferry Porsche : construire une voiture de sport capable de remporter la victoire sur circuit.

Une vision qui devint réalité avec la toute première Porsche. En 1951 avec la Porsche 356 et la victoire dans sa catégorie aux 24 Heures du Mans. Nous comptons désormais plus de 30 000 victoires en course, dont d'innombrables victoires de classe en courses de vitesse et courses d'endurance dans le monde entier, ainsi que 19 victoires au classement général aux 24 Heures du Mans. Avec un objectif : acquérir des connaissances que nous intégrons à nos véhicules de série.

Car dans le sport automobile, les idées qui émergent sont développées, testées et évaluées dans les conditions les plus difficiles jusqu'à ce qu'elles soient non seulement capables d'apporter la victoire en course, mais aussi adaptées pour la route. Tout comme sur la nouvelle Porsche 911 GT3 RS.

Une voiture de course homologuée pour la route. Développée sur le même circuit et fabriquée sur la même ligne de production que la 911 GT3 Cup. Un véhicule qui connaît le succès sur les circuits les plus exigeants du monde. C'est ainsi que nous poursuivons notre route, que nous avons foi en nos idées, que nous nous battons pour nos principes, sans suivre aveuglément chaque tendance, et en nous mettant encore et encore à l'épreuve sans jamais nous satisfaire simplement de ce que nous obtenons. Pour le rêve de Ferry Porsche. Pour le développement de véhicules tels que la nouvelle 911 GT3 RS. Et pour notre mission perpétuelle : construire la voiture de sport de demain.

Mission : Future Sportscar.



Pyramide du sport automobile chez Porsche.

Track Experience.
Chez Porsche, nous nous intéressons non seulement à l'évolution des voitures de sport, mais aussi à celle des conducteurs. Lors des événements de la Porsche Sport Driving School ou des événements Club, des instructeurs chevronnés forment les conducteurs pour améliorer leur savoir-faire en termes de pilotage dans les conditions les plus extrêmes – du niveau débutant jusqu'à la licence de sport automobile.

Clubsport.
Professionnels, futurs professionnels et amateurs, le Clubsport les réunit tous. Ainsi que les rebelles, appelés ainsi non pas pour leur style de conduite, mais parce qu'ils conduisent quand ils le souhaitent. Avec le Cayman GT4 Clubsport. Un modèle de sport pur-sang aux nombreuses possibilités de participation. En effet, que ce soit pour les courses sprint ou d'endurance, il est le véhicule idéal pour l'utilisation entre les trackdays et les coupes monomarques.

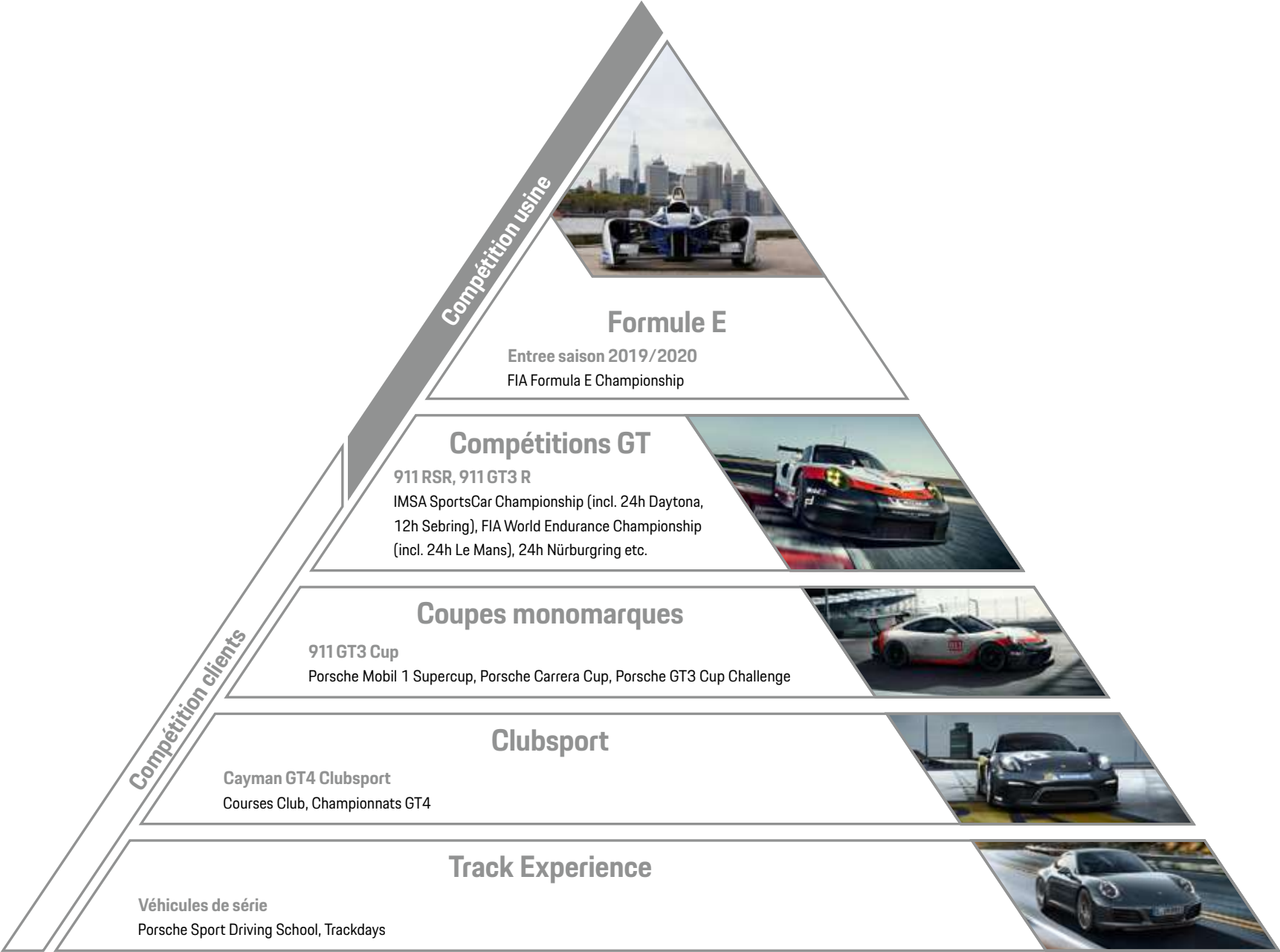
Coupes monomarques.
Rencontre entre égalité parfaite des chances et confiance en soi, jeunes compétiteurs ambitieux et pilotes expérimentés,

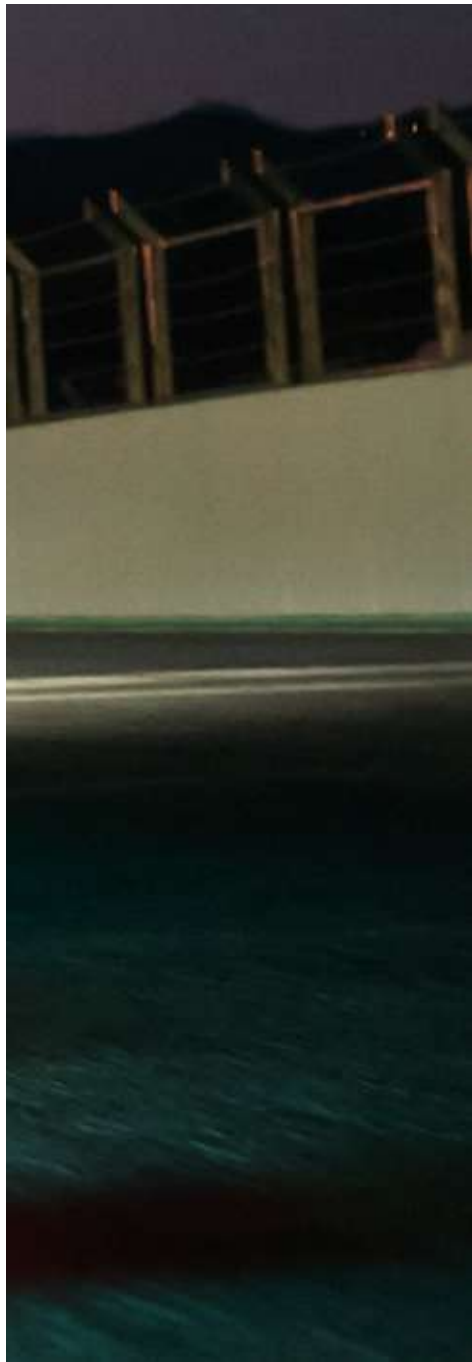
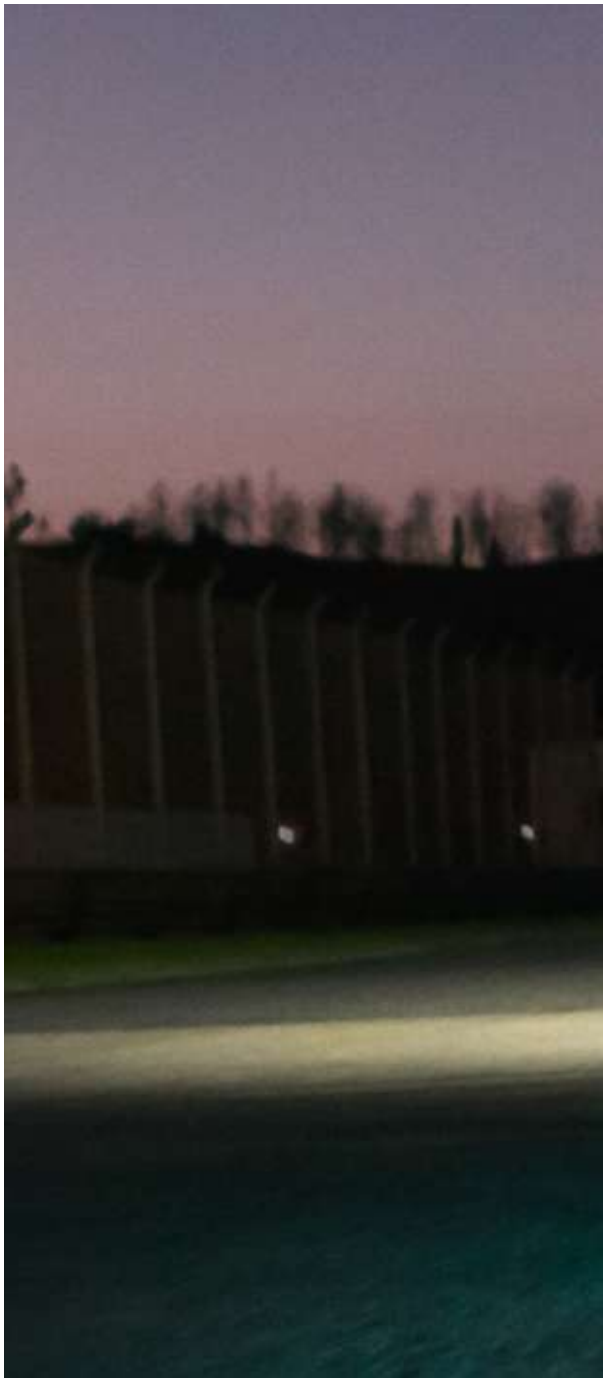
amateurs et professionnels. Nos coupes monomarques – Porsche Carrera Cup et Porsche Mobil 1 Supercup – sont des manifestations sportives destinées à des clients privés disputées sur 5 continents avec le modèle de sport pur-sang qu'est la Porsche 911 GT3 Cup. Au niveau national et international. Celui qui s'impose ici peut gravir les marches jusqu'au sommet. Dans le même esprit que la devise « Que le meilleur gagne », tout tourne ici autour des compétences individuelles, car les paramètres sont clairs : les équipes prennent le départ avec exactement la même voiture. Et la différence ne peut se faire que par les pilotes et leur équipe.

Compétitions GT.
La catégorie GT fait la jonction entre le sport automobile et la compétition clients. Avec la 911 RSR et la 911 GT3 R, les sportifs de haut niveau affrontent les équipes de clients et de pilotes d'usine dans la catégorie GT pour le titre de la FIA WEC, de l'IWSC en Amérique du Nord, ainsi que d'autres courses GT dans le monde entier. Dans les courses d'endurance mythiques, telles que les 24 Heures du Mans, les 24 Heures de Daytona ou les 24 Heures du Nürburgring, les meilleurs d'entre les meilleurs enthousiasment les fans lors de leurs combats au coude à coude pour gagner le moindre centième de seconde.

Formule E 2019.
En 2019, nous engageons notre propre équipe d'usine en Formule E et nous orientons ainsi notre stratégie de sport automobile sur la stratégie d'entreprise.

L'entrée en Formule E et notre présence réussie sont la conséquence logique de notre Mission E : ce degré de liberté croissant en ce qui concerne nos propres développements rend cette série de courses très intéressante à nos yeux. Porsche mise sur des concepts de motorisation alternatifs et novateurs. La Formule E, première série de courses tout électrique au monde, constitue le cadre compétitif ultime pour faire avancer le développement de véhicules hautes performances, respectueux de l'environnement, sobres et durables.





Sortez donc de votre zone de confort. En 3,2 secondes.

Conclusion.

Pour tous ceux qui recherchent les défis : vous êtes ici à la bonne adresse.

La nouvelle 911 GT3 RS est une promesse pour tous ceux qui veulent savoir ce qu'ils ont vraiment dans le ventre. Pour ceux qui lèvent la main lorsque tous les autres hésitent encore. En fait, pour tous ceux qui ne souhaitent pas vivre leur vie au conditionnel.

La nouvelle 911 GT3 RS n'est rien d'autre qu'un défi à relever – pour le quotidien. Sa conception allégée, ses 520 ch (383 kW), un châssis typé circuit et l'aileron arrière fixe parlent un langage clair – que l'on comprend notamment sur tous les circuits du monde.

La nouvelle 911 GT3 RS est une voiture de sport racée. Un défi sportif. Notamment pour ses adversaires. Mais la question décisive reste la suivante :

Prêt à relever le challenge ?

Nouvelle 911 GT3 RS.



Personnalisation



**Nous connaissons votre passion pour les voitures de sport.
Et votre amour du détail.**

Personnalisation.

Imaginez que tout soit possible, que vous puissiez construire la voiture de vos rêves, sans aucune limitation, avec un ample choix de teintes et de matières. Pour des performances et une personnalité encore plus marquées, tout comme Ferry Porsche l'a fait en son temps, avec la 356 N° 1, première Porsche du nom.

Dans les pages suivantes, nous vous présentons ce à quoi peut ressembler une voiture de rêve. Vous trouverez un synoptique de toutes les options, classées par thèmes. La riche palette de teintes, ainsi que de multiples équipements optionnels vous permettent de personnaliser encore plus votre 911 GT3 RS. Les pages qui suivent vous offriront de quoi nourrir votre inspiration et votre créativité.

Les options de configuration sont nombreuses, les limites quasi infinies. Porsche Exclusive Manufaktur vous permet d'aller encore plus loin dans la personnalisation de votre 911 GT3 RS et vous proposera un éventail de solutions de grande qualité, directement au départ de l'usine et souvent réalisées à la main.

Vous en saurez plus dans les pages qui suivent. Les offres de personnalisation Porsche Exclusive Manufaktur sont toutes signalées, sans exception. Vous serez étonné des possibilités qui vous sont offertes.



Votre inspiration. Notre passion.

Porsche Exclusive Manufaktur.

Notre précieuse expérience est issue d'une longue tradition. À l'origine, notre envie d'exaucer vos souhaits de personnalisation. Jusqu'en 1986 appelé « Sonderwunschprogramm », soit littéralement le « programme des demandes spéciales », puis Porsche Exclusive, il est aujourd'hui rebaptisé Porsche Exclusive Manufaktur.

Nous aimons ce que nous faisons. Nous aimons notre travail. Dans chaque couture, dans chaque centimètre carré de cuir comme dans le moindre détail, nous mettons la même passion. Nous transmettons toute notre expérience et votre inspiration dans le véhicule, afin de faire de vos rêves une réalité. Directement au départ de l'usine.

Cela nécessite originalité, enthousiasme et amour du détail et commence par un entretien de conseil en tête à tête. Car nous n'avons qu'une idée en tête : répondre à vos souhaits et faire en sorte que « une » Porsche devienne « votre » Porsche.

Comment transformons-nous vos souhaits en réalité ? Dans le calme et avec le plus grand soin – grâce à un travail manuel accompli avec précision et des matériaux aussi nobles que le cuir, l'Alcantara®, le carbone ou l'aluminium. Nous réalisons pour vous un produit qui tient à la fois de la passion et de l'oeuvre d'art. En d'autres termes, une alliance réussie entre la sportivité, le confort, le design et vos propres aspirations. Une Porsche qui porte votre signature.

Nous vous proposons de multiples possibilités de personnalisation. Modifications esthétiques ou techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, des touches les plus légères aux plus marquées. Car votre inspiration n'a d'égale que notre passion.

Les pages qui suivent vous offriront de quoi nourrir votre inspiration et votre créativité. Vous découvrirez aussi sur www.porsche.com/exclusive-manufaktur tout ce qu'il y a à savoir sur la configuration de ces véhicules exceptionnels.

Elle laisse tout derrière elle.
Même les conventions préétablies.

Nouvelle 911 GT3 RS.

1

2

3

4

5

Un exemple de configuration de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Jantes peintes en Aurum (finition satinée), phares à LED à fond Noir avec Porsche Dynamic Light System (PDLS), gicleurs de lave-phares peints
- 2 Jantes peintes en Aurum (finition satinée)
- 3 Pack intérieur peint, Pack intérieur coutures décoratives et broderies en Jaune Racing
- 4 Couvercle du coffre de rangement en Alcantara® avec écusson Porsche
- 5 Lamelles de buse d'aération peintes

Teintes extérieures.

Teintes de série – Extérieur.



Blanc



Noir



Rouge Indien



Jaune Racing

Teintes spéciales – Extérieur.



Argent GT métallisé



Craie



Bleu Miami



Orange Fusion



Vert Léopard

Teintes – Intérieur.

Teintes de série – Intérieur.

Cuir / Simili cuir / Alcantara® / vernis souple.



Noir

Teintes spéciales – Intérieur.

Cuir / Alcantara® / vernis souple.



Noir



Noir – Vert Léopard







Bouchon de réservoir en AluDesign *Porsche Exclusive Manufaktur*



Jantes 911 GT3 RS 20/21 pouces forgées en magnésium couleur Platine (finition satinée)



Jantes peintes en Aurum (finition satinée) *Porsche Exclusive Manufaktur*

Désignation	911 GT3 RS	Code
Moteur.		
Réservoir de carburant de 90 l		082
Bouchon de réservoir en AluDesign <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XYB
Châssis.		
Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)		450
Système de levage de l'essieu avant		474
Jantes.		
Jantes 911 GT3 RS 20/21 pouces forgées en magnésium couleur Platine (finition satinée) ¹⁾		452
Jantes peintes en Noir (finition satinée) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XDK
Jantes peintes en Noir (finition satinée) avec rebord de jante peint en Vert Lézard ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XGS
Jantes peintes en Aurum (finition satinée) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XGG
Jantes peintes couleur Platine (finition satinée) ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XDH
Jantes peintes couleur Argent		346

Désignation	911 GT3 RS	Code
Extérieur.		
Pack Weissach – Extérieur : capot avant et pavillon en matière plastique renforcée de fibres de carbone apparent, aileron arrière avec signature « PORSCHE » – Intérieur : arceau de sécurité en titane boulonné sur la carrosserie à l'arrière, couronne de volant et palettes en carbone apparent, appuie-tête et plaquette sur le cache du porte-gobelets avec logo « Pack Weissach », harnais de sécurité 6 points conducteur et passager – Châssis : Barres stabilisatrices et biellettes d'accouplement avant et arrière en matériau composite renforcé de fibres de carbone (CFRP)		P70
Pack Weissach sans arceau de sécurité		808
Couleurs spéciales		Code
Gicleurs de lave-phares peints <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – dans la teinte extérieure – dans une teinte extérieure contrastante		XUB CGU
Poignées de porte peintes en Noir (finition brillante) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XJA
Suppression du monogramme du modèle		498
Coque supérieure des rétroviseurs extérieurs SportDesign en carbone <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XJW
Triangle de vitre en carbone <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		CSX
Coque inférieure des rétroviseurs extérieurs SportDesign peinte en Noir (finition brillante) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		XCS



Coque supérieure des rétroviseurs extérieurs SportDesign en carbone *Porsche Exclusive Manufaktur*



Coque inférieure des rétroviseurs extérieurs SportDesign peinte en Noir (finition brillante) *Porsche Exclusive Manufaktur*



Poignées de porte peintes en Noir (finition brillante) *Porsche Exclusive Manufaktur*

– Option non disponible ◯ Option disponible ● De série □ Option gratuite
Vous trouverez des informations détaillées sur les différents équipements optionnels et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

1) Uniquement en association avec le Pack Weissach. Disponible au plus tôt à partir de février 2019.
2) Uniquement en association avec des jantes « 911 GT3 RS » de 20/21 pouces.



Porsche Dynamic Light System (PDLS)



Phares à LED avec Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Désignation	911 GT3 RS	Code
Éclairage et visibilité.		
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	☐	603
Phares à LED avec Porsche Dynamic Light System (PDLS)	☐	602
Phares à LED à fond Noir avec Porsche Dynamic Light System (PDLS) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XEY
Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie intégré	☐	P13
Pack Design éclairage	☐	630
Climatisation et vitrage.		
Pare-brise teinté dégradé Gris	☐	567
Vitrage teinté de conception allégée <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XPS
Suppression de la climatisation automatique	☐	574
Sièges et options de sièges.		
Sièges baquets	☒	Série
Sièges baquets sport	☐	P03
Sièges sport Plus adaptatifs	☐	P07
Sièges chauffants	☐	342

— Option non disponible ☐ Option disponible ☒ De série ☐ Option gratuite

Vous trouverez des informations détaillées sur les différents équipements optionnels et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Désignation	911 GT3 RS	Code
Sécurité.		
Pack Clubsport (arceau de sécurité arrière en acier, pré-équipement pour coupe-batterie ; éléments joints : un harnais 6 points côté conducteur, un extincteur avec son support)	☐	003
Arceau de sécurité peint en Vert Lézard	☐	596
Harnais 6 points côté passager	☐	579
Extincteur	☐	509
Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTS Plus)	☐	712
Systèmes de confort et d'assistance.		
Régulateur de vitesse	☐	454
Caméra de recul	☐	7X9
HomeLink® (ouverture de porte de garage programmable)	☐	608



Phares à LED à fond Noir avec Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Porsche Exclusive Manufaktur



Vitrage teinté de conception allégée

Porsche Exclusive Manufaktur



Fond du chronomètre Sport Chrono en Rouge Indien *Porsche Exclusive Manufaktur*



Ceintures de sécurité en Rouge Indien *Porsche Exclusive Manufaktur*



Pack intérieur peint *Porsche Exclusive Manufaktur*

Désignation	911 GT3 RS	Code
Intérieur.		
Tapis de sol	☐	810
Pack Fumeur	☐	583
Filet de rangement au niveau du plancher côté passager	☐	581
Fonds de compteur en couleur <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XFG
– Rouge Indien	☐	XFJ
– Blanc		
Fond du chronomètre Sport Chrono en couleur <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CGG
– Rouge Indien	☐	CGJ
– Blanc		
Ceintures de sécurité en couleur <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XSX
– Rouge Indien	☐	XHN
– Jaune Racing	☐	XHY
– Bleu Miami		
Ceintures de sécurité en couleur – Noir – Vert Léopard	☐	555
	☐	561
Pack intérieur peint ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKA/EKB
Buses d'aération peintes ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CTR
Lamelles des buses d'aération peintes ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CDN

– Option non disponible ☐ Option disponible ☒ De série ☐ Option gratuite

Vous trouverez des informations détaillées sur les différents équipements optionnels et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Désignation	911 GT3 RS	Code
Intérieur.		
Entourage du panneau de commande de climatisation peint ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHL
Passages de ceinture des sièges baquets sport peints ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CMT
Clé du véhicule peinte avec étui à clé en cuir ³⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	DFS
Intérieur cuir.		
Intérieur tout cuir en Noir	☐	Code
Intérieur tout cuir en Noir-Vert Léopard	☐	Code
Couronne de volant avec repère « à midi » en Vert Léopard	☐	884
Couronne de volant et sélecteur en cuir lisse Noir	☐	878
Pack intérieur cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKC/EKD
Pack additionnel intérieur tableau de bord en cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CZW
Habillage de la colonne de direction en cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XNS
Habillage de la colonne de direction en cuir avec couture décorative de couleur contrastante <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVA
Tapis de sol personnalisés gansés de cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CFX
Tunnel central avant cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XZM
Pack intérieur coutures décoratives et broderies de couleur contrastante <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVX

1) Éléments peints en couleur carrosserie.
2) Sauf indication contraire sur le bon de commande, ces éléments sont peints en couleur carrosserie.
3) Sauf indication contraire sur le bon de commande, les éléments peints sont en couleur carrosserie et les éléments en cuir sont en couleur intérieure.



Lamelles des buses d'aération peintes *Porsche Exclusive Manufaktur*



Couronne de volant avec repère « à midi » en Vert Léopard



Tapis de sol personnalisés gansés de cuir *Porsche Exclusive Manufaktur*



Pare-soleil en Alcantara®

Porsche Exclusive Manufaktur



Baguettes de seuil de porte en carbone, éclairées

Porsche Exclusive Manufaktur



Tapis de sol personnalisés en carbone gansés de cuir

Porsche Exclusive Manufaktur

Désignation	911 GT3 RS	Code
Intérieur Alcantara®.		
Pack additionnel intérieur panneaux de porte en cuir / en Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLP
Pare-soleil en Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLU
Couvercle du coffre de rangement en Alcantara® avec signature « PORSCHE » <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLG
Couvercle du coffre de rangement en Alcantara® avec écusson Porsche <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLJ
Caches de sorties de ceinture en Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLN
Intérieur carbone.		
Baguettes de seuil de porte en carbone, éclairées <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XXD
Baguettes de seuil de porte personnalisées en carbone, éclairées <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CXE
Tapis de sol en carbone gansés de cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHM
Tapis de sol personnalisés en carbone gansés de cuir <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHN
Intérieur aluminium.		
Pédales et repose-pieds en aluminium <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EFA

Désignation	911 GT3 RS	Code
Audio et communication.		
Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation en ligne, commande vocale et pré-équipement pour téléphone portable	☒	Série
Connect Plus avec navigation en ligne, Apple® CarPlay, module téléphone LTE et lecteur de carte SIM, rangement pour smartphone, accès Wi-Fi ¹⁾ , Porsche Car Connect, ainsi que de nombreux services Porsche Connect ²⁾	☒	Série
Application Porsche Track Precision	☒	Série
Pack Audio Plus	☒	Série
BOSE® Surround Sound System	☐	9VL
Radio numérique	☐	QV3
Pack Chrono et pré-équipement Laptrigger	☐	QR5
Suppression du système audio et de communication	☐	P98
Enlèvement à l'usine.		
Enlèvement à l'usine de Zuffenhausen	☐	900
Enlèvement à l'usine de Leipzig avec séance de conduite	☐	S9Y



BOSE® Surround Sound System



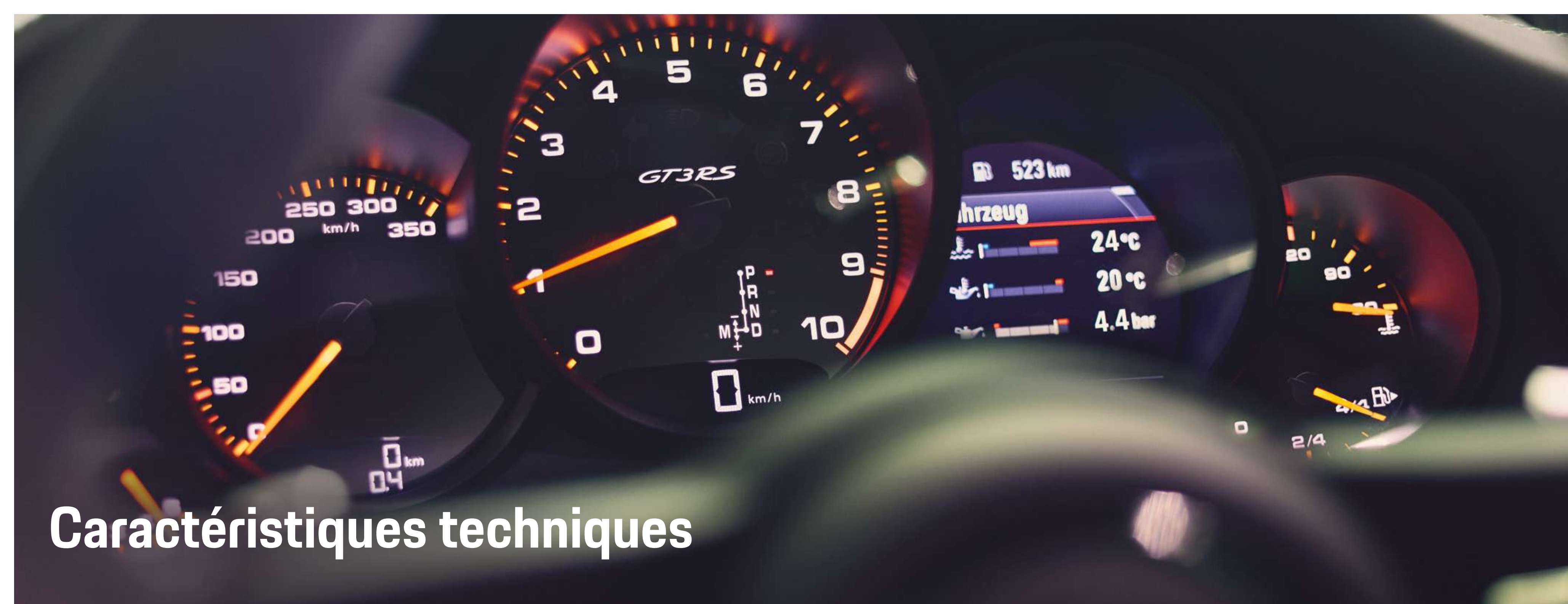
Chronomètre Sport Chrono



Suppression du système audio et de communication

– Option non disponible ☐ Option disponible ☒ De série ☐ Option gratuite
Vous trouverez des informations détaillées sur les différents équipements optionnels et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

1) L'accès à Internet peut être établi grâce à la carte SIM Porsche intégrée ou à l'aide de votre propre carte SIM. L'utilisation du Wi-Fi embarqué à l'aide de la carte SIM intégrée nécessite l'achat d'un pack de données Wi-Fi disponible sur Porsche Connect Store. Pour utiliser le Wi-Fi embarqué à l'aide de votre propre carte SIM, vous devez souscrire un contrat payant auprès de l'opérateur de téléphonie mobile de votre choix.
2) Pour plus de détails sur les éléments inclus dans Porsche Connect, consultez notre page www.porsche.com/connect



Caractéristiques techniques

Caractéristiques techniques.

Moteur	
Type	Moteur atmosphérique à cylindres opposés à plat en aluminium
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 996 cm³
Puissance maximale (DIN) au régime indiqué	520 ch (383 kW) 8 250 tr/min
Couple maximal au régime indiqué	470 Nm 6 000 tr/min
Régime maximal	9 000 tr/min
Transmission	
Transmission	Propulsion
Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK)	7 rapports
Châssis	
Essieu avant	Essieu à jambes de force McPherson, complet avec rotules complémentaires
Essieu arrière	Essieu arrière multibras complet avec rotules complémentaires, roues arrière directrices
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable
Rayon de braquage	11,1 m
Système de freinage	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins autoventilés et ajourés
Diamètre des disques de frein	380 mm à l'avant et à l'arrière
Système de stabilité dynamique du véhicule	Porsche Stability Management (PSM)
Jantes et pneumatiques	AV : 9,5 J × 20 ET 50 AR : 12,5 J × 21 ET 48
Pneumatiques	AV : 265/35 ZR 20 AR : 325/30 ZR 21

Performances routières	
Vitesse maximale	312 km/h
0 – 100 km/h	3,2 s
0 – 160 km/h	6,9 s
0 – 200 km/h	10,6 s
Reprise (80 – 120 km/h)	1,8 s
Poids à vide	
DIN	1 430 kg
Selon directive CE ¹⁾	1 505 kg
Poids total autorisé	1 793 kg
Dimensions / Coefficient C _x	
Longueur	4 557 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	1 880 mm (1 978 mm)
Hauteur	1 297 mm
Empattement	2 453 mm
Volume du coffre (VDA)	125 l
Capacité du réservoir (plein)	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air (C _x)	0,36

Consommation / Émissions ²⁾	
Cycle urbain en l/100 km	19,2
Cycle extra-urbain en l/100 km	9,0
Cycle mixte en l/100 km	12,8
Émissions de CO ₂ en g/km en cycle mixte	291
Indications énergétiques en Allemagne ³⁾	
Classe énergétique	G
Indications énergétiques en Suisse ³⁾	
Émissions de CO ₂ liées à la fourniture de carburant en g/km	67
Classe énergétique	G
La valeur moyenne des émissions de CO ₂ de toutes les voitures neuves vendues en Suisse est de 133 g/km.	

Types de pneus	Taille	Classe d'efficacité en carburant/ résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* Classe	Bruit de roulement externe (dB)
Pneumatiques Sport (S)	265/35 ZR 20	E	E – C	–	71 – 69
Pneumatiques Sport (S)	325/30 ZR 21	E	C	–	73 – 72

L'organisation logistique et les impératifs de production ne permettent pas de commander une marque de pneus précise.
* Bruit de roulement faible, bruit de roulement modéré, bruit de roulement élevé.

1) Selon la norme CE, le poids à vide correspond au poids du véhicule dans sa version avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (75 kg).
2) Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire (directive [CE] 715/2007). Les données ne se rapportent pas à un véhicule spécifique : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicules. Les équipements en option peuvent avoir un impact sur la consommation et les performances. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'un véhicule peuvent dépendre du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Les moteurs à essence des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter des carburants contenant 10 % d'éthanol. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.
3) Information valable uniquement dans les pays mentionnés.

Index.

A		I		Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	51
Aérodynamisme	19	Injection directe d'essence	32	Pré-équipement pour téléphone portable	73
Airbags	58	Instrumentation	65		
Apple® CarPlay	75	Intérieur	65	R	
Application Porsche Track Precision	69			Roues arrière directrices	49
Applications Connect	75	J			
		Jantes	53	S	
B				Sécurité	56
Blocage du différentiel arrière	51	L		Services Porsche Connect	73
Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK)	40	Lubrification à carter sec	32	Sièges	67
				Sièges baquets	67
C		M		Sièges baquets sport	67
Caractéristiques techniques	110	Moteur	30	Sièges sport Plus	67
Châssis	47	My Porsche	75	Sport automobile	82
Concept haut régime	32			Suspension dynamique du moteur	49
Conception allégée	23	P		Système d'admission	34
Conclusion	87	Pack Chrono	69	Système de contrôle de la pression	
Connect Plus	73	Pack ClubSport	60	des pneumatiques (TPM)	53
Consommation	111	Pack Weissach	25	Système de lavage	51
		Personnalisation	91	Système d'échappement sport	34
D		Porsche Active Suspension Management (PASM)	51	Systèmes audio	77
Design	19	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	58		
		Porsche Communication Management (PCM)		T	
E		avec navigation en ligne	73	Teintes	96
Équipement optionnel	100	Porsche Connect	73		
		Porsche Connect Store	75	V	
F		Porsche Exclusive Manufaktur	93	VarioCam	30
Freins	56	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	58	Volant	65
		Porsche Stability Management (PSM)	51		

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements optionnels avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche.

Les informations sur les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les coûts d'entretien des véhicules correspondent aux données connues au moment de l'impression (12/17).

Sous réserve de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, de toute variation de teintes et de matériaux, ainsi que de toute erreur ou omission.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2018. Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou tout autre usage sans le consentement préalable et écrit de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

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

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Carrera, 918 Spyder, Cayman, PDK, PCCB, PCM, PSM, Tequipment ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Validité : 02/2018
Printed in Germany
WSLH1901000130 FR/WW



GT3RS



