



PORSCHE



La nouvelle Porsche 911 GT3

Dossier de presse

Sommaire

Résumé

Nouvelle 911 GT3 avec groupe motopropulseur issu du sport automobile et encore plus de performances	4
--	----------

Nouveau moteur atmosphérique de 368 kW (500 ch), équipé d'un châssis issu du sport automobile

Une 911 à la conquête des villes et des circuits : la nouvelle Porsche 911 GT3	6
---	----------

Moteur

Groupe motopropulseur de course à haut régime de 368 kW (500 ch)	8
---	----------

Boîte de vitesses

Boîte Porsche Doppelkupplung pour des tours sur piste ultra-rapides, boîte de vitesses manuelle pour les puristes	10
--	-----------

Nouvelle boîte de vitesses GT Sport à six rapports	10
--	----

Boîte PDK conçue pour des temps au tour encore plus rapides	11
---	----

Point mort aux palettes : fonction de débrayage sur la boîte PDK de la 911 GT3	11
--	----

PSM spécialement conçu pour la voiture de sport GT	12
--	----

Châssis

Châssis de sport automobile avec roues arrière directrices	14
---	-----------

PASM doté de deux modes optimisés en fonction des trajets	14
---	----

Option pour le quotidien : relevage pneumatique de l'essieu avant	15
---	----

Sommaire

Carrosserie

Plus légère et à l'aérodynamique optimisée **16**

Signe distinctif GT : l'aileron arrière en carbone 16

Intérieur

Centre interactif pour une dynamique de conduite extraordinaire **18**

Application Porsche Track Precision de série 19

Pack Chrono en option avec affichage des performances 19

PCM interconnecté avec le module Connect Plus 20

Consommation de carburant et émissions **21**

04/2017

Résumé

Nouvelle 911 GT3 avec groupe motopropulseur issu du sport automobile et encore plus de performances

Des performances dignes de la course automobile, une construction légère bien pensée et des sensations de conduites exaltantes : voilà comment résumer l'essence de la Porsche 911 GT3. La nouvelle génération de la 911, toujours aussi affûtée, noue un lien toujours plus étroit entre utilisation au quotidien et sur circuit. Le nouveau moteur Boxer de 4,0 l constitue l'élément phare du nouveau modèle. Ce moteur atmosphérique à haut régime, qui développe une puissance de 368 kW (500 ch), a été emprunté quasiment entièrement à celui d'une autre voiture Porsche racée : la sportive 911 GT3 Cup. Le châssis flambant neuf et l'incontournable construction légère concourent à façonner une dynamique de conduite exceptionnelle. Outre la boîte de vitesses PDK de série, une boîte manuelle Sport à 6 rapports est également disponible pour la première fois.

Moteur

Le moteur atmosphérique de quatre litres développe 368 kW (500 ch) et délivre un couple de 460 Nm. Par rapport au modèle précédent, cela représente une amélioration de 25 ch et 20 Nm. Le moteur six cylindres résolument optimisé à haut régime atteint jusqu'à 9 000 tr/min et offre des conditions optimales pour une utilisation sportive.

Performances

Le rapport poids/puissance de 3,88 kg/kW (2,86 kg/ch) se situe quasiment au niveau du sport automobile. La 911 hautes performances passe de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes. Sa vitesse maximale atteint les 318 km/h avec la boîte PDK. Avec la boîte de vitesses manuelle, on atteint même les 320 km/h.

Entraînement

La boîte de vitesses PDK de série à sept rapports est optimisée pour la conduite sur circuit. Sur demande, une boîte de vitesses manuelle plus légère, à six rapports, peut être livrée. Les deux boîtes de vitesses sont associées à des systèmes de blocage du différentiel arrière (PTV Plus/PTV).

-
- Châssis** Un équilibrage optimisé de la combinaison suspension et amortisseurs améliore la dynamique transversale. Le système d'amortisseurs actif Porsche Active Suspension Management (PASM) permet de faire le grand écart entre confort et sportivité. Les roues arrière directrices augmentent l'agilité dans les virages et garantissent la stabilité lors des manœuvres dans une plage de vitesses élevées.
- Design et aérodynamique** L'aileron arrière en carbone, signe distinctif des modèles sport GT de Porsche, est placé dans le flux d'air 20 millimètres plus haut que le précédent modèle, ce qui augmente la portance. Les parties avant et arrière, optimisées en termes d'aérodynamique, se composent de polyuréthane allégé pour réduire le poids.
- Intérieur** Le volant sport GT et les sièges sport Plus aux coussins latéraux relevés sont les interfaces assurant le plaisir de conduite de la 911 GT3. Un pack ClubSport, comprenant entre autres une cellule de sécurité, une ceinture de sécurité six points et un extincteur, est proposé en option.
- Infodivertissement** L'application de série Porsche Track Precision permet au conducteur de contrôler en détail, par smartphone, ses données de performance, par exemple les temps au tour qu'il a réalisés. Le module Connect Plus également de série permet quant à lui de connecter le PCM à Internet, ce qui donne accès aux services Porsche Connect.
- Production** La 911 GT3 est mise au point sur les mêmes pistes d'essai et fabriquée sur les mêmes chaînes de production que les voitures de course.

Nouveau moteur atmosphérique de 368 kW (500 ch), équipé d'un châssis issu du sport automobile

Une 911 à la conquête des villes et des circuits : la nouvelle Porsche 911 GT3

La 911 GT3 incarne Porsche à l'état pur. Elle fait le lien entre le sport automobile et la route, symbolisant ainsi le cœur de la marque : la réussite sur circuit, la fiabilité au quotidien. La nouvelle 911 GT3 réussit à faire ce grand écart comme quasiment nul autre véhicule. Le moteur atmosphérique six cylindres entièrement nouveau de 368 kW (500 ch) au concept à haut régime, le châssis perfectionné avec son équilibrage proche du sport automobile et la construction légère systématique y contribuent. Avec son moteur Boxer de quatre litres, la 911 GT3 tire sa puissance du même groupe propulseur que celui de la voiture de course racée 911 GT3 Cup. Une fois encore, Porsche insuffle son savoir-faire en matière de sports automobiles dans une sportive homologuée pour la route, développée sur les mêmes pistes d'essai et fabriquée sur les mêmes chaînes de production que ses voitures de course. Résultat : plus que jamais, la sportive GT de Porsche la plus couronnée de succès offre des sensations exaltantes grâce à ses hautes performances et son plaisir de conduire à l'état brut.

La majorité des propriétaires de voitures de sport GT ne se font pas prier pour conduire sur circuit. Avec son rapport poids-puissance de 3,88 kg/kW (2,86 kg/ch), la nouvelle 911 GT3 offre un atout indéniable à long terme. Sa boîte à double embrayage (PDK) à sept rapports de série, spécialement adaptée aux modèles GT3, permet à ce biplace de 1 430 kg réservoir plein d'atteindre les 100 km/h en l'espace de 3,4 secondes. Sa vitesse de pointe culmine quant à elle à 318 km/h. Porsche n'en oublie pas les puristes pour autant et propose également une 911 GT3 dotée d'une boîte de vitesses Sport à six rapports. Il suffit de 3,9 secondes à cette 911 hautes performances pour passer de zéro à 100 km/h. Elle peut en outre se targuer d'une vitesse maximale de 320 km/h.

Rééquilibré afin d'améliorer la dynamique de conduite, le châssis de la nouvelle 911 GT3 incarne l'expérience de Porsche en matière de voitures de course. Le biplace a été surbaissé de 25 millimètres par rapport à la 911 Carrera S. Outre la conception du châssis encore plus précise, celui-ci garantit une maniabilité supérieure, principalement grâce aux roues arrière

directrices actives. En fonction de la vitesse, les roues arrière s'orientent dans le sens opposé ou dans le même sens que les roues avant, ce qui accroît l'agilité et la stabilité du véhicule. Les paliers moteur dynamiques et le blocage du différentiel arrière (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+) constituent d'autres composants participant à la dynamique de conduite.

Un coup d'œil suffit pour deviner la vocation de la 911 GT3 : l'aileron arrière en carbone imposant souligne une silhouette de toute évidence pensée pour l'aérodynamisme. La partie avant légère et le spoiler avant sont quant à eux conçus pour améliorer le flux d'air. Enfin, la partie arrière à structure légère et le nouveau diffuseur achèvent de compléter l'impression générale d'aérodynamisme.

Moteur

Groupe motopropulseur de course à haut régime de 368 kW (500 ch)

Le cœur de la nouvelle 911 GT3 renferme un groupe motopropulseur qui a fait ses preuves dans le sport automobile. Pour ce moteur à haut régime, les objectifs principaux visés étaient la performance et l'endurance sur circuit. Le moteur Boxer six cylindres à admission libre d'une cylindrée de quatre litres assure une propulsion extrêmement dynamique, aussi bien sur la 911 RSR que la 911 GT3 R et la 911 GT3 Cup. Cette machine est sans nul doute le moteur atmosphérique à injection directe le plus puissant et à la plus grande cylindrée que Porsche ait jamais dérivé du moteur Boxer six cylindres pour la conduite sur route. Il développe une puissance de 368 kW (500 ch) et un couple de 460 Nm. Par rapport au modèle précédent et sa cylindrée de 3,8 litres, ceci correspond à une amélioration de 25 ch et 20 Nm. La courbe de puissance culmine à 8 250 tr/min, et le couple nominal atteint son sommet à 6 000 tr/min.

Le groupe motopropulseur se caractérise par son concept à haut régime : le vilebrequin tourne jusqu'à 9 000 fois par minute, une exception absolue même parmi les moteurs de voitures de course. Les hauts régimes permettent d'optimiser la puissance de sortie. Afin de pouvoir garantir une inversion précise du couple même à très hauts régimes, les ingénieurs Porsche ont mis au point ce que l'on appelle une commande fixe des soupapes. En d'autres mots, les leviers oscillants ne s'appuient pas sur des éléments hydrauliques de compensation du jeu, mais sont montés sur des axes. Pour cela, le jeu correct des soupapes est réglé en usine par des plaquettes interchangeables, un réglage ultérieur n'étant pas nécessaire. En outre, la commande fixe des soupapes réduit les pertes de puissance par frottement.

Les arbres à cames d'admission et de sortie sont comme jusqu'à présent pilotés par le système Vario Cam. Grâce aux soupapes à commande variable, la gestion électronique du moteur règle la distribution en fonction des régimes et états de charge. Ceci assure une grande qualité du fonctionnement et, surtout, des valeurs de puissance et de couple élevées sur toute la plage de régimes.

Autre caractéristique de la puissance de sortie : l'important rapport volumétrique de 13,3:1. Avec le moteur de base, l'entraînement de la GT3 reprend tous les attributs du groupe motopropulseur d'un modèle de course automobile typique. Parmi ces attributs, citons entre autres la lubrification à carter sec avec un réservoir d'huile séparé, des bielles en titane et le vilebrequin perfectionné présentant une plus grande rigidité et des paliers aux dimensions accrues. Il est pourvu d'une alimentation centrale en huile assurant l'approvisionnement optimal des coussinets de bielle. Le démoissage de l'huile par l'intermédiaire d'une centrifugeuse, réalisé avant l'entrée de l'huile dans le réservoir séparé, représente également une nouveauté issue du sport automobile.

Le système d'admission variable en plastique, doté de deux volets de résonance commutables, assure une alternance de charge efficace, en symbiose avec le système d'échappement sport. Le conducteur en tire parti à travers la puissance et le couple très réguliers sur toute la plage de régimes et par la sonorité riche en émotions.

Boîte de vitesses

Boîte Porsche Doppelkupplung pour des tours sur piste ultra-rapides, boîte de vitesses manuelle pour les puristes

Porsche propose pour la première fois la 911 GT3 avec deux variantes de boîte de vitesses. Les conducteurs souhaitant réaliser un temps au tour aussi rapide que possible trouveront le partenaire idéal dans la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) de série à sept rapports. La voiture de sport hautes performances peut, au choix, être commandée avec une boîte de vitesses manuelle à six rapports, sans supplément de prix.

Nouvelle boîte de vitesses GT Sport à six rapports

Un levier de vitesses raccourci et des lignes de sélection courtes, des crans de sélection précis et six rapports parfaitement coordonnés : Porsche a développé la nouvelle boîte de vitesses GT Sport à volant bi-masse pour les puristes conduisant la 911 GT3. Le rapport de transmission des six rapports est précisément adapté à la puissance du moteur et offre des caractéristiques de passage particulièrement sportives. Le double débrayage automatique permet des changements de vitesse sportifs lors des rétrogradages. Cette fonction s'active via le bouton SPORT situé sur la console centrale et offre des passages de rapports extrêmement dynamiques grâce à une synchronisation plus rapide des engrenages. Elle garantit un plaisir de conduite encore plus intense, tout particulièrement sur les routes sinueuses.

Contrairement à la boîte PDK, le modèle à commande manuelle transmet la force à un blocage du différentiel arrière mécanique (PTV) et non pas à commande électronique. Ses taux de blocage se situent à 30/37 pour cent (accélération/décélération). Autre point positif : la combinaison de la boîte de vitesses manuelle et du blocage de différentiel arrière mécanique pèse environ 15 kilos de moins que la variante PDK et diminue le poids à vide à 1 413 kilos, améliorant ainsi le rapport poids/puissance à 3,84 kg/kW (2,83 kg/ch). Par conséquent, il suffit de 3,9 secondes à cette 911 hautes performances pour passer de zéro à 100 km/h.

Boîte PDK conçue pour des temps au tour encore plus rapides

La boîte PDK fait partie de l'histoire du sport automobile Porsche. En 1986 et en 1987, la Porsche 962 a remporté sa victoire au Mans avec une boîte Porsche Doppelkupplung. Aujourd'hui, cette boîte fait figure de référence pour les voitures de sport de série. Avec ses changements de vitesse en quelques millisecondes et sans rupture de charge, elle assure des valeurs d'accélération optimales et réduit la consommation de carburant.

La boîte PDK a été adaptée spécifiquement pour la nouvelle 911 GT3. Les sept rapports sont tous axés sur les performances. Ainsi, la vitesse maximale est atteinte au septième rapport. La commande électronique spéciale de la boîte de vitesses de l'Intelligent Shift Program (ISP) assure des passages au rapport supérieur en accélération et des rétrogradages en décélération encore plus spontanés et plus rapides. En mode SPORT, les rétrogradages sont plus agressifs au freinage. En accélération, les points de passage des rapports sont déplacés encore plus en arrière.

Grâce à leur point de pression exact, les palettes offrent une réponse haptique précise, même avec des gants de pilotage. Pour ceux qui utilisent le levier sélecteur pour passer les vitesses, le sens de passage des rapports est le même que sur les voitures de course : on tire sur le levier pour passer à la vitesse supérieure, on le pousse pour rétrograder.

Point mort aux palettes : fonction de débrayage sur la boîte PDK de la 911 GT3

L'embrayage détermine aussi la dynamique de conduite d'une sportive offrant des temps au tour optimaux. La boîte PDK dispose par conséquent de la fonction « Point mort aux palettes ». Si le conducteur tire simultanément sur les deux palettes, les embrayages de la boîte PDK s'ouvrent et la transmission de force est interrompue entre le moteur et l'entraînement. Si le conducteur relâche les palettes, l'embrayage se ferme à la vitesse de l'éclair quand le PSM est désactivé. Si le PSM est activé, l'embrayage se ferme rapidement, mais avec moins d'impulsions.

Cette fonction présente essentiellement deux avantages : le conducteur peut ainsi, par exemple, neutraliser le comportement routier d'un véhicule en sous-virage sur chaussée mouillée en tirant sur la palette et générer de ce fait des forces de guidage latérales supplémentaires sur les roues de l'essieu avant. Le deuxième avantage réside dans le fait que la dynamique de conduite peut être influencée individuellement du fait de l'utilisation de la force d'entraînement par impulsions lors de l'embrayage. Par rapport à un embrayage classique en combinaison avec une boîte de vitesses manuelle, l'arrière du véhicule peut ainsi être sciemment déstabilisé en cas de braquage dynamique. Par ailleurs, le conducteur peut tirer parti du point mort aux palettes pour accélérer depuis l'arrêt. Comme sur un véhicule équipé d'une boîte de vitesses manuelle, le conducteur détermine seul sa façon d'accélérer au moyen de l'embrayage et de l'accélérateur, sans l'aide de systèmes de régulation liés à la technique d'entraînement et à la dynamique de conduite.

Pour une transmission optimale sur route, la boîte PDK de la 911 GT3 est associée au Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), qui comprend un blocage du différentiel arrière à commande électronique avec répartition du couple entièrement variable. Le système améliore le comportement de la direction et la stabilité du véhicule par des interventions de freinage ciblées sur la roue arrière à l'intérieur du virage.

PSM spécialement conçu pour la voiture de sport GT

Le système PTV Plus complète ainsi le Porsche Stability Management (PSM) qui influe entre autres sur la dynamique de conduite par des interventions de freinage sélectives sur les roues. À l'instar du précédent modèle, le système de stabilité dynamique du véhicule est axé tout particulièrement sur la sportivité avec la nouvelle GT3. Les fonctions ESC OFF et ESC+TC OFF permettent de désactiver le PSM en deux temps.

Au premier temps de désactivation « ESC OFF », la dynamique de conduite possible sur circuit augmente grâce à la désactivation de la régulation de la dynamique transversale ESC. Le conducteur peut ainsi déstabiliser l'arrière de la 911 GT3 de manière ciblée par des mouvements correspondants du volant et/ou en utilisant l'accélérateur dans les virages. Les fonctions de régulation de la dynamique longitudinale conçues pour la sportivité sont maintenues dans ce

mode de conduite. Au deuxième temps de désactivation « ESC+TC OFF », tous les systèmes de régulation de la dynamique de conduite sont désactivés, à l'exception du système antiblo-cage des freins. Le conducteur est ainsi le seul à avoir le contrôle du véhicule et peut adopter son style de conduite personnel, axé sur le sport automobile.

Châssis

Châssis de sport automobile avec roues arrière directrices

Les voitures de sport GT signées Porsche définissent à leur manière l'écart typique de la marque en termes de dynamique de conduite : elles s'épanouissent sur les circuits comme le Nürburgring et lors de courses sur terrains d'aviation, oscillant entre agilité sollicitant fortement le châssis et stabilité à vitesses élevées. Le châssis de la nouvelle 911 GT3 a été conçu et adapté selon ce principe inhérent au sport automobile. La réactivité de la combinaison ressorts/amortisseurs a été perfectionnée par rapport à celle du précédent modèle. Des ressorts auxiliaires intégrés sur l'essieu arrière, au poids réduit, garantissent que le ressort principal reste tendu même en cas de détente rapide et complète, par exemple après franchissement d'une côte à vitesse élevée. Le châssis de sport automobile perfectionné permet d'augmenter encore les performances conjointement avec les roues arrière directrices de série, le système d'amortissement variable PASM et la suspension dynamique du moteur.

Les roues arrière directrices actives des 911 hautes performances ont depuis longtemps fait leurs preuves et sont les garants d'une dynamique de conduite exceptionnelle. Sur la nouvelle 911 GT3, l'angle de braquage des roues arrière peut varier dans les deux sens de 1,5 degré maximum en fonction de la vitesse, grâce à des actionneurs électromécaniques. En deçà de 50 km/h, les roues avant et arrière braquent dans les directions opposées. La voiture de sport peut ainsi être dirigée de manière particulièrement dynamique et se montre encore plus agile dans les virages. À partir de 80 km/h, les roues des deux essieux s'orientent dans la même direction, ce qui augmente la stabilité lors des changements de voie et des manœuvres à vitesses élevées.

PASM doté de deux modes optimisés en fonction des trajets

Le système d'amortisseurs variable Porsche Active Suspension Management (PASM) a également été adapté spécifiquement pour la 911 GT3 et propose deux cartographies au choix. Le mode normal offre déjà une très bonne dynamique dans des conditions de conduite variées et sur chaussée irrégulière. En mode SPORT, le potentiel dynamique de la nouvelle 911 GT3 se voit encore renforcé, notamment sur les parcours plats. La réduction des mouvements de

caisse à un niveau minimum se traduit par un comportement routier particulièrement précis et ciblé. La nouvelle 911 GT3 reprend du précédent modèle la suspension dynamique du moteur. Celle-ci relie le groupe motopropulseur plus fermement à la carrosserie dans les virages et élimine ainsi les effets indésirables de la masse du moteur sur la tenue de route.

Les pneus UHP (Ultra High Performance) remaniés contribuent eux aussi aux vitesses potentiellement accrues de la nouvelle 911 GT dans les virages. La 911 GT3 sort de l'usine équipée de pneus aux dimensions 245/35 ZR 20 à l'avant et 305/30 ZR 20 à l'arrière. Les roues forgées en métal léger, munies d'une fermeture centralisée, sont de série de couleur argent et présentent une largeur de neuf pouces sur l'essieu avant et de douze pouces sur l'essieu arrière. Le système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPM) de série avertit aussi bien en cas de perte lente qu'en cas de perte soudaine de pression. Il dispose en outre d'un mode circuit qui tient compte de la pression d'air plus faible avec des pneus froids au début d'une utilisation sur circuit.

Option pour le quotidien : relevage pneumatique de l'essieu avant

À l'instar du précédent modèle, la nouvelle 911 GT3 peut être équipée en option d'un système de relevage pneumatique sur l'essieu avant. Celui-ci permet de renforcer l'aptitude à l'usage au quotidien en relevant la carrosserie avant d'environ 30 millimètres. Le système est actif jusqu'à une vitesse de 50 km/h et évite par conséquent les dommages sur la carrosserie dus aux irrégularités importantes de la chaussée.

Le système de freinage de série conçu pour les utilisations sportives comprend des étriers fixes monobloc en aluminium, munis à l'avant de six pistons et à l'arrière de quatre pistons. Ceux-ci accueillent des disques de frein en composite d'un diamètre de 380 millimètres dont les cloches de frein sont en aluminium. Le système de freinage en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) est disponible en option. Pourvu de disques de frein de grandes dimensions (diamètre avant/arrière : 410/390 mm), le PCCB améliore les performances de freinage et la résistance à l'usure.

Carrosserie

Plus légère et à l'aérodynamique optimisée

Aérodynamique et poids : ces deux facteurs ont été déterminants lors du perfectionnement de la carrosserie de la 911 GT3. Les parties avant et arrière ont été optimisées dans ce sens. Toutes deux sont faites de polyuréthane allégé avec des billes creuses en verre et des éléments en fibres carbone, garantissant une réduction du poids. Le nouveau capot arrière, l'aileron arrière et les supports d'aileron sont fabriqués en carbone.

De grandes entrées d'air caractéristiques de la 911 GT3 soulignent la vue de devant. Les ouvertures relativement grandes à gauche et à droite, associées aux nouvelles airblades latérales améliorent l'arrivée d'air de refroidissement. Dans le même temps, la sortie d'air typique de la GT3 située devant le couvercle du coffre à bagages optimise la ventilation du radiateur à eau central et augmente la portance aérodynamique sur l'essieu avant. Les grilles d'admission d'air de toutes les prises d'air de refroidissement disposent d'un revêtement de couleur titane. La large lame de spoiler avant assure une portance supplémentaire sur l'essieu avant.

De série, la nouvelle 911 GT3 est dotée de phares bi-xénon avec correction dynamique de la portée de l'éclairage et lave-phare. Des phares à LED en Noir sont proposés en option. Les clignotants, les feux de jour et de position à technologie LED sont plus minces sur la nouvelle 911 GT3, conférant ainsi un caractère plus incisif aux contours. Globalement, l'avant de la nouvelle 911 GT3 procure un effet plus affûté et plus sportif.

Signe distinctif GT : l'aileron arrière en carbone

L'arrière de la 911 GT3 indique incontestablement que la puissance est transférée à la route à cet emplacement. La caractéristique la plus marquante visuellement dans ce domaine est indubitablement l'aileron arrière fixe muni de sideblades noirs. Il a été relevé d'environ 20 millimètres par rapport au précédent modèle, ce qui augmente la déportance sur l'essieu arrière. Le capot arrière, l'aileron et les supports d'aileron sont fabriqués en carbone et peints dans la teinte de la carrosserie. La fente d'aération centrale du capot arrière est plus haute et plus grande que celle du précédent modèle, améliorant par là-même l'évacuation de la chaleur. Les

deux bouches Ram Air noires situées sur le capot arrière alimentent parfaitement le moteur en air de combustion grâce à la fonction de pression dynamique. Elles se composent de plastique renforcé de fibres de verre (PRV).

Le soubassement caréné perfectionné au niveau du moteur assure plus de portance grâce à sa surface étendue et ses quatre ailettes supplémentaires. Ce soubassement caréné réalisé en tôle d'aluminium estampée est façonné pour former une surface relevée vers l'arrière. Il joue ainsi le rôle d'un diffuseur. Les ailettes en plastique canalisent le flux d'air sous l'arrière du véhicule, ce qui accélère encore l'air et renforce l'effet de diffuseur. Cette technologie est elle aussi empruntée directement au sport automobile.

Par rapport à la 911 Carrera, la carrosserie est plus large de 44 millimètres au niveau des passages de roue arrière. Cette sensation de largeur est encore renforcée par l'abaissement de 25 millimètres. La double sortie d'échappement centrale en Noir du système d'échappement sport abaisse le centre de gravité visuel. Les feux arrière à LED teintés sont de forme très plate et tridimensionnelle, ce qui souligne davantage l'horizontalité des lignes.

Intérieur

Centre interactif pour une dynamique de conduite extraordinaire

L'intérieur de la nouvelle sportive ultra-performante a été conçu pour exacerber les sensations de conduite. Le volant sport GT d'un diamètre de 360 millimètres vient à l'origine de la 918 Spyder et peut être réglé manuellement en profondeur et en hauteur. Les palettes permettant de changer de vitesse manuellement sur la boîte PDK se caractérisent par des lignes de sélection très courtes et un comportement de passage des rapports particulièrement précis. Les sièges sport Plus Porsche, dotés de coussins latéraux rehaussés et d'un réglage en longueur mécanique, donnent l'opportunité au conducteur comme au passager de ressentir pleinement l'énergie du véhicule. Un réglage électrique permet en outre d'adapter la position du dossier et la hauteur des sièges. Les housses de siège sont en cuir noir et la bande centrale du siège en Alcantara noir. Les appuie-têtes portent l'inscription « GT3 » brodée en Gris Platine. La coque des sièges de la 911 GT3 est dissimulée à l'arrière, comme il sied à un biplace Porsche.

Par ailleurs, trois variantes de siège supplémentaires sont disponibles en option pour la 911 GT3 : les sièges sport Plus adaptatifs, qui se distinguent par le réglage électrique de toutes les fonctions (18 positions) ; les sièges baquet sport à dossier rabattable, avec airbag de thorax intégré et réglage en longueur manuel, dont la coque est fabriquée en plastique renforcé de fibres de verre et de fibres carbone, la surface restant en carbone apparent ; ou les sièges baquet intégral en plastique léger à renfort fibre de carbone apparent. Les nouvelles housses de siège sont décorées de bandes GT3 et d'un écusson Porsche estampé dans les appuie-têtes. Les sièges baquet comprennent un airbag de thorax intégré, ainsi qu'un réglage en hauteur électrique et un réglage en longueur manuel.

En outre, un pack ClubSport est proposé en option pour la nouvelle 911 GT3, comme c'était le cas avec le modèle précédent. En plus d'une cellule de sécurité vissée, ce pack comporte un pré-équipement pour un coupe-batterie, une ceinture de sécurité six points rouge du côté conducteur et un extincteur avec fixation.

Application Porsche Track Precision de série

Outre le Porsche Communication Management (PCM), le module de navigation en ligne, qui utilise les données de circulation en temps réel, le module Connect Plus et l'application Porsche Track Precision font partie de l'équipement de série. Grâce à cette dernière, le conducteur de la 911 GT3 peut afficher, enregistrer et analyser des données de conduite détaillées sur son smartphone. Les temps au tour peuvent être chronométrés automatiquement au moyen du signal GPS précis de 10 Hz du PCM, ou manuellement à l'aide des leviers de commande proposés dans le pack Chrono en option, puis comparés sur le smartphone. L'application affiche sur le smartphone la dynamique de conduite sur circuit. En plus des temps intermédiaires et des temps au tour, elle indique aussi les écarts par rapport à un tour de référence défini. Des analyses graphiques des données de conduite et une analyse vidéo aident le conducteur à améliorer ses performances. Il est possible de gérer et d'échanger les enregistrements, les profils de trajets et de conducteurs directement sur le smartphone. Sans pack Chrono, l'application permet des mesures précises des temps au tour avec le Laptrigger disponible auprès de Porsche Tequipment. Ce système peut être positionné à côté de la ligne de départ/d'arrivée du circuit, chronométrer automatiquement les temps au tour et les transmettre ensuite au PCM et au smartphone.

Pack Chrono en option avec affichage des performances

Le pack Chrono en option propose les fonctions suivantes en plus du chronomètre analogique et numérique situé sur le tableau de bord : Pour l'affichage, l'enregistrement et l'évaluation des temps au tour mesurés, l'affichage des performances est ajouté au PCM. Le conducteur peut ainsi s'informer du temps et du trajet parcouru lors du tour actuel, du nombre de tours effectués jusque-là et des temps obtenus à chaque fois. En outre, le tour le plus rapide et l'autonomie restante sont affichés. Il est possible d'enregistrer n'importe quel circuit ou de définir des circuits de référence.

PCM interconnecté avec le module Connect Plus

Le module Connect Plus de série dispose d'un module téléphone LTE avec lecteur de carte SIM offrant un grand confort d'utilisation et une qualité vocale optimisée, ainsi que d'un accès Internet sans fil. Les terminaux compatibles Wi-Fi du véhicule, tels qu'un ordinateur portable, une tablette ou un smartphone peuvent être connectés à Internet, même simultanément en cas de besoin. Un espace de rangement pour smartphone situé dans la console centrale transmet le signal du téléphone mobile à l'antenne du véhicule tout en préservant les batteries et optimise ainsi la qualité de réception. Par ailleurs, le module Connect Plus permet d'utiliser plusieurs services Porsche Connect.

Via le PCM, le conducteur pilote également le pack audio Plus de série, doté de huit haut-parleurs et d'une puissance de 150 watts. Le système audio Surround Bose, mis au point spécifiquement pour les modèles 911, est proposé en option. Le système audio d'une puissance totale de 555 watts est pourvu de douze haut-parleurs entièrement actifs et de canaux d'amplificateur, dont un haut-parleur de graves grande puissance breveté de 100 watts, fixé à la coque. Le système actif permet d'adapter de façon optimale chaque haut-parleur à l'habitacle du véhicule et transforme chaque 911 en une salle de concert.

Consommation de carburant et émissions

Consommation de carburant en cycle urbain de 19,7 – 19,4 l/100 km, cycle extra-urbain 8,8 l/100 km, cycle mixte 12,9 – 12,7 l/100 km ; émissions de CO₂ de 290 – 288 g/km