

911 GT3: Consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) 13,8 – 13,7 l/100 km, Émissions de CO_2 en cycle mixte (WLTP) 312 – 310 g/km

Une sportive née : nouvelle Porsche 911 GT3

24/07/2026 Une sportive née : nouvelle Porsche 911 GT3

Depuis son lancement en 1999, la 911 GT3 se distingue par sa sportivité et son aptitude à l'usage quotidien. Pour fêter son quart de siècle, la nouvelle version de cette sportive routière s'offre une structure allégée et un moteur Boxer à admission libre de 4,0 litres, fournissant un couple de 375 kW (510 ch) et un couple de 450 Nm. C'est la première fois que deux versions d'un nouveau modèle sont lancées simultanément : une variante résolument sportive avec aileron arrière et une autre, plus sobre, avec pack Touring. Grâce à des packs sur mesure et des options innovantes, les deux versions de la GT3 se prêtent idéalement à la personnalisation en fonction des goûts des clients et de l'usage qu'ils comptent faire de leur voiture. Ainsi, un pack Weissach est disponible pour la première fois pour la 911 GT3 : il permet d'affiner encore la configuration du véhicule pour une utilisation sur circuit. De plus, notre sportive se dote d'équipements de série encore plus complets et offre davantage d'options qui lui font gagner en précision et en sportivité.

Une 911 GT3 au look moderne

Les nouveaux modèles de 911 GT3 se caractérisent par un design plus affûté à l'avant et à l'arrière et par une aérodynamique adaptée en conséquence. Pour les deux variantes, le flux d'air au niveau du soubassement est optimisé par les nouvelles lignes du diffuseur avant, la forme améliorée de la lèvre de spoiler et les ailettes modifiées. Les nouveaux phares matriciels à LED, disponibles en option avec contours en blanc sur la 911 GT3, réunissent toutes les fonctions d'éclairage de la 911, ce qui rend les blocs optiques supplémentaires au niveau de la jupe avant inutiles. Cela a permis d'agrandir la surface des entrées d'air et confère à ce modèle une esthétique à la structure claire. À l'arrière, le diffuseur, les entrées d'air et le capot ont été redessinés. Ainsi, l'aileron arrière de la 911 GT3 est désormais doté de nouvelles plaques latérales incurvées.

Au niveau de l'essieu avant à double triangulation, Porsche utilise des bras longitudinaux spécialement élaborés et particulièrement aérodynamiques avec leur profil en forme de goutte. À vitesse élevée, ils augmentent la déportance au niveau du passage de roue et améliorent le refroidissement des freins. Afin d'assurer un équilibre de déportance constant entre les essieux avant et arrière, y compris lors des freinages à grande vitesse, les ingénieurs responsables du châssis ont réduit le tangage (système anti-plongée). C'est pour cette raison que, sur l'essieu avant, la rotule avant du bras longitudinal inférieur de la nouvelle 911 GT3 a été rabaissée. Ces modifications étaient déjà présentes sur la 911 GT3 RS actuelle. La 911 GT3 est dotée de série de pneus sport offrant une meilleure adhérence des sculptures sur sol mouillé en taille 255/35 ZR 20 à l'avant et 315/30 ZR 21 à l'arrière. Des pneus circuit homologués pour la route sont disponibles en option.

Disponible avec pack Touring dès le lancement et encore plus personnalisable

Avec ce nouveau modèle, Porsche définit encore plus précisément les variantes de la 911 GT3. C'est la première fois que le très populaire pack Touring est disponible dès le lancement sur le marché. Le nom « pack Touring » renvoie à une variante d'équipement de la 911 Carrera RS 2.7 de 1973. Ce pack a intégré le programme GT3 en 2017. La nouvelle 911 GT3 le met encore davantage en valeur en arborant le monogramme « 911 GT3 touring » sur la grille arrière. Pour rester fidèle à la silhouette élégante et intemporelle de la 911, le modèle 911 GT3 avec pack Touring renonce à une aile fixe. Un aileron arrière télescopique avec bord de fuite, appelé « Gurney Flap », et des ailettes remaniées au niveau du soubassement garantissent l'équilibre aérodynamique. L'habitacle affiche un intérieur cuir raffiné et une ambiance à la fois classique et sportive.

Pour la première fois, une banquette arrière est disponible en option pour la 911 GT3 avec pack Touring. Cela permet aux clients de personnaliser encore plus cette sportive apte au quotidien, pour un maximum de plaisir de conduite sur les routes de campagne sinueuses. « Dans les virages des routes de campagne, on sent très nettement que le réglage de la direction est encore plus précis que celui du

modèle précédent », apprécie Walter Röhrl, ambassadeur de la marque Porsche. « On se sent encore plus en confiance parce que la direction, tout en restant franche, réagit davantage en douceur. Le rapport de pont plus court de la boîte de vitesses accroît lui aussi le plaisir de conduire sur les routes de campagne. »

Structure légère de bout en bout

Le faible poids total de la 911 GT3 contribue également à son comportement routier agile et franc. La nouvelle 911 GT3 mise systématiquement sur une structure légère. Notamment les nouvelles jantes allégées en aluminium argenté réduisent la masse non suspendue de plus de 1,5 kg par rapport aux roues du modèle précédent. Des jantes en magnésium sont par ailleurs disponibles en option avec le pack Weissach ou le pack Structure légère. Elles permettent un allègement de 9 kg. Une nouvelle batterie lithium-ion de 40 Ah de conception légère permet une réduction de poids de 4 kg, ce qui contribue à un excellent rapport carrosserie-masse. Dans sa configuration la plus légère, la nouvelle 911 GT3 ne pèse que 1 420 kg.

Rapport de pont raccourci de 8 %

Le moteur atmosphérique 4,0 litres de la nouvelle 911 GT3 a été conçu pour respecter les normes antipollution les plus récentes, nettement plus strictes, et est équipé de deux filtres à particules et de 4 catalyseurs. Mais ce système de dépollution extrêmement efficace n'empêche pas le moteur d'offrir une sonorité riche en émotions. La puissance du moteur Boxer six cylindres a été conservée grâce à une multitude de mesures d'optimisation. Les culasses ont été retravaillées, tandis que les arbres à cames plus affûtés de la 911 GT3 RS garantissent un développement de puissance encore plus dynamique.

N'oublions pas les clapets d'étranglement individuels, ni les refroidisseurs d'huile optimisés. Le moteur Boxer reste donc toujours aussi performant, avec 375 kW (510 ch). Dans la configuration la plus légère, chaque kilowatt développé par le moteur atmosphérique à haut régime remanié n'a que 3,8 kg à déplacer (2,8 kg/ch). De plus, la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports et la boîte de vitesses manuelle GT à 6 rapports bénéficient toutes deux d'un rapport de pont raccourci de 8 % par rapport au modèle précédent. Les deux options de boîte sont disponibles pour les versions 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring. Dans sa configuration avec boîte Porsche Doppelkupplung (PDK), la nouvelle 911 GT3 passe de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteint une vitesse de pointe de 311 km/h (pour la configuration avec boîte manuelle : 3,9 s et 313 km/h).

« Sur circuit, la nouvelle 911 GT3 est encore plus maniable, parce que ses amortisseurs optimisés lui confèrent une meilleure adhérence et une meilleure tenue de route sur les bosses et les bordures », précise Jörg Bergmeister, ambassadeur de la marque. « Le système anti-plongée réduit sensiblement le mouvement de tangage lors des freinages. L'équilibre de la voiture est nettement plus constant, en toutes circonstances. »

Nouveau siège baquet Sport à structure légère

Le nouveau siège baquet Sport à structure légère, doté d'un dossier rabattable et d'une coque en PRFC, est disponible en option sur la nouvelle 911 GT3. Le siège est doté d'un airbag de thorax intégré, d'une commande manuelle pour le réglage en profondeur, d'une commande électrique pour le réglage en hauteur et, en option, d'un système de chauffage à 3 niveaux. La garniture des appuie-têtes est amovible. Pour la plupart des pilotes, cela améliore l'ergonomie quand ils conduisent sur circuit avec un casque. Sur la 911 GT3 avec pack Touring, le fait de pouvoir rabattre le dossier en utilisant une boucle permet d'accéder à la banquette arrière en option, proposée pour la première fois. Il est également possible de commander les sièges Sport Plus adaptatifs à réglage électrique avec 18 positions.

Avec sa couleur noire, le cockpit biplace en série de la nouvelle 911 GT3 est fidèle au design des derniers modèles de 911. Toutefois, contrairement aux modèles Carrera, la 911 GT3 ne se démarre pas avec un bouton, mais avec l'habituel commutateur rotatif d'allumage. Un arceau de sécurité disponible en option renforce le tempérament sportif du véhicule. Avec le tableau de bord numérique central, le conducteur dispose d'un concept d'affichage et de commande clair et structuré. Grâce au jeu de couleurs contrasté, le compte-tours et le chronomètre sont parfaitement lisibles en un coup d'œil. Le mode d'affichage « Track-Screen » limite les informations présentées à droite et à gauche du compte-tours aux données essentielles concernant les pneus, l'huile, l'eau et le carburant et indique au conducteur le meilleur moment pour changer de rapport au moyen d'un pictogramme en forme d'éclair. L'affichage du compte-tours peut pivoter pour que le régime de coupure de 9 000 tr/min se trouve sur repère situé à 12 heures.

Packs de personnalisation pour la 911 GT3 et la 911 GT3 Touring

Pour la nouvelle 911 GT3, Porsche propose différents packs d'équipements. Avec le pack Weissach, disponible pour la première fois pour la 911 GT3, la configuration du véhicule peut être encore affinée pour une utilisation sur circuit. La barre stabilisatrice, les bielles d'accouplement et la plaque de renfort au niveau de l'essieu arrière sont en PRFC, tout comme le toit, les plaques latérales de l'aileron arrière, la coque supérieure des rétroviseurs extérieurs, le triangle de rétroviseur et les prises d'air à l'avant. Le capot avant, le toit et l'aileron arrière arborent une bande en carbone apparent. Le cuir et les revêtements Race-Tex viennent rehausser l'esthétique de l'habitacle. Ainsi, pour la première fois, la partie supérieure du tableau de bord de la 911 GT3 se pare d'un revêtement Race-Tex antireflets. Les poignées de porte en PRFC et les filets de rangement optimisent les garnitures intérieures de porte en termes de poids. Une cellule de sécurité en PRFC et les jantes forgées en magnésium à structure légère sont quant à elles disponibles en option.

Pour la 911 GT3 avec pack Touring, Porsche propose le pack Structure légère. Dans cette configuration, le toit peint dans la teinte de la carrosserie ainsi que la barre stabilisatrice, les bielles d'accouplement et la plaque de renfort au niveau de l'essieu arrière sont en PRFC. Les jantes forgées en magnésium à structure légère et les garnitures de porte optimisées au niveau du poids viennent compléter le pack.

Pour commander la boîte de vitesses sport manuelle GT à six vitesses en série, on retrouve le levier de vitesses plus court de la 911 S/T. Devant le levier de vitesses, une plaque portant l'inscription « Leichtbau » mentionne clairement le pack.

Pour la 911 GT3 avec aileron arrière, le pack ClubSport spécial circuit est disponible sans supplément de prix. Il se compose d'une cellule de sécurité en acier vissée à l'arrière, d'une ceinture 6 points pour le conducteur et d'un extincteur manuel. Pour cela, l'option Sièges baquets Sport à structure légère est nécessaire.

« La nouvelle 911 GT3 est encore plus marquante et plus chargée d'émotions. Nous avons retouché de nombreux détails et ajouté de nombreuses caractéristiques que nos clients réclamaient. La GT3 s'adapte ainsi encore mieux à l'usage qu'en fait son conducteur ou à ses préférences », affirme Andreas Preuninger, directeur Véhicules GT.

Chronographe exclusif : une voiture de sport à votre poignet

En exclusivité pour les propriétaires des 911 GT3 et 911 GT3 avec pack Touring, Porsche Design a le plaisir de présenter une montre d'exception, qui reflète la conception et les performances de cette voiture de sport. Les chronographes 911 GT3 et 911 GT3 Touring bénéficient du calibre Porsche Design Werk 01.200 à fonction « flyback », ultra-précis et certifié COSC. Le boîtier en titane ultra-léger, disponible en option avec un revêtement en carbure de titane noir, associe design automobile sportif et horlogerie moderne.

Avec ses détails jaunes et sa structure hexagonale, le design du cadran s'inspire du tableau de bord de la GT3, tandis que le rotor de remontage évoque les jantes du véhicule. Le cercle coloré du cadran est disponible dans toutes les couleurs de carrosserie de la 911 GT3 et de la version avec pack Touring, ainsi que dans toutes les couleurs du programme « Couleur personnalisée ». Le bracelet, confectionné en cuir et fil Porsche utilisés dans l'habitacle, est assorti à la configuration respective du véhicule.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 GT3 avec Pack Touring (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 312 – 310 g/km; Statut [StandHeute]

911 GT3 (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 312 – 310 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/911-GT3/Summary.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart