

ACHETER UNE 911

## L'OPTION SPORT

*Moins chère qu'une ancienne RS, c'est aussi la plus abordable de toutes les GT3*

- > 2000-2001
- > 360 ch
- > 1 350 kg
- > 302 km/h

### LA COTE

Millésime

2000-2001

Hors normes

**89-125 000 €**

Très bon état

**78 000 €**



996 GT3 PHASE I

# LA RS DES TEMPS MODERNES

AVEC LA GÉNÉRATION 996, UNE NOUVELLE VERSION DE 911 SPORTIVE A FAIT SON APPARITION, LA GT3, QUI SE VOULAIT À LA FOIS PLUS SPORTIVE ET MOINS SPARTIATE QUE LA RS.

VU DANS **RS** magazine

Les premiers indices annonçant l'apparition d'une version sportive de la 996 Carrera furent la présentation de la 996 Supercup qui devait disputer la saison 1998 de la coupe Porsche se déroulant en ouverture des Grands Prix. Celle-ci disposait de la carrosserie de celle que l'on pensait être la future 996 Carrera RS, mais il faudra attendre le printemps 1999 pour que Porsche dévoile la 996 GT3 et l'automne de la même année pour que les premiers exemplaires soient livrés. Pourquoi avoir appelé cette auto GT3 et non Carrera RS comme ses aînées ? Tout simplement parce qu'il s'agissait de la faire homologuer en compétition dans la catégorie du même nom, correspondant aux GT de série.

### 100 ch par litre de cylindrée

Contrairement aux Carrera RS qui étaient des évolutions des Carrera, la 996 GT3 ne possède aucune pièce mécanique commune avec la 996 Carrera : la boîte de vitesses est empruntée à la 993 GT2 tandis que le moteur est dérivé de l'ancienne génération de six-cylindres refroidis par air. C'est ainsi que le carter moteur initialement dessiné pour la 964 a reçu des cylindres refroidis par eau et des culasses à 4 soupapes par cylindre. Cette confi-

guration a tout d'abord été testée en compétition sur les fameuses GT1 qui ont remporté Le Mans en 1998. L'adaptation de ce moteur à la GT3 ne posa pas de problèmes majeurs à Porsche puisqu'il délivre 360 ch à 7 200 tr/mn dans la 996 GT3 phase I, soit exactement 100 ch par litre de cylindrée, un chiffre exceptionnel pour l'époque, le couple maxi atteignant 370 Nm à 5 000 tr/mn. La puissance est transmise aux roues via une boîte de vitesses à six rapports équipée d'un autobloquant réglé à 40 % en accélération et 60 % en décélération.

La 996 GT3 repose sur des pneus de 225 mm à l'avant et 285 mm à l'arrière montés sur des jantes de 18 pouces de diamètre, larges de 8 pouces à l'avant et 10 à l'arrière. Au cœur de ces jantes, on trouve des disques ventilés et percés de 330 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons sur les 4 roues. Les suspensions reprennent le principe de celles de la 996 Carrera avec des McPherson triangulé à l'avant et train multibras LSA à l'arrière, mais elles ont été adaptées aux performances et à la vocation de la 996 GT3 avec des barres antiroulis réglables sur 5 positions à l'avant et 3 à l'arrière et des amortisseurs filetés afin de pouvoir modifier rapidement la hauteur de caisse et les réglages du châssis.

### De la route à la piste

En conservant les réglages d'origine, la 996 GT3 est très efficace sur route avec juste ce qu'il faut de survirage pour se sentir à l'aise dans les grandes courbes prises à haute vitesse tout en étant suffisamment agile en courbe. Dans les virages serrés, on est cependant un peu gêné par le poids qui tend à tirer l'avant vers l'extérieur

freins afin de bien charger l'avant et délester au maximum l'arrière. Une fois en appui, la 996 GT3 est d'une stabilité exemplaire et il est possible d'accélérer fort et tôt afin de profiter de la puissance du moteur.

Grâce aux multiples possibilités de réglages, il est possible de rendre le train avant de la 996 GT3 plus efficace et plus réactif, mais cela se fait au détriment de la stabilité en ligne droite, l'auto

« UNE FOIS EN APPUI, LA 996 GT3 EST D'UNE STABILITÉ EXEMPLAIRE ET IL EST POSSIBLE D'ACCÉLÉRER FORT ET TÔT AFIN DE PROFITER DE LA PUISSANCE DU MOTEUR »

mais il faut déjà rouler très vite pour sentir ce phénomène. Comme toujours avec Porsche, les freins ne présentent aucun signe de faiblesse, même après une descente de col empruntée à vive allure.

Sur circuit, le terrain de jeu de prédilection de la 996 GT3 dans le cadre de sorties clubs pendant de nombreuses années, les sensations éprouvées sur route sont exacerbées et la voiture semble manquer d'agilité. Il faut nettement la forcer pour l'aider à tourner en rentrant fort sur les

nécessitant alors plus d'attentions, surtout sur les chaussées rainurées ou déformées.

Lorsque vous prenez en main une 996 GT3, il faut donc s'abstenir de juger trop vite son comportement et sa tenue de route car ils dépendent énormément des réglages choisis par le propriétaire en fonction de son utilisation de l'auto. Il convient donc de vérifier avec lui ce qui a été modifié par rapport aux réglages de base et dans quel but afin de comprendre les réactions de l'auto... ■

Le moteur de la GT3 qui délivre 360 ch à 7 200 tr/mn, soit 100 ch par litre de cylindrée, est dérivé de celui de la GT1 victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1998

Les jantes de 18 pouces abritent des disques ventilés et percés de 330 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons sur les 4 roues



### LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat en alliage 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement liquide
Cylindrée	3 600 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	100 x 76,4 mm
Taux de comp.	11,7:1
Puissance	360 ch à 7 200 tr/mn
Couple	370 Nm à 5 000 tr/mn
Alimentation	Gestion Bosch Motronic M5.2.2
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports
Train avant	Direction assistée à crémaillère McPherson triangulé Ressorts hélicoïdaux
Train arrière	Multibras LSA Ressorts hélicoïdaux
Freins	4 disques ventilés percés 330x34 mm à l'avant 330x28 mm à l'arrière Étriers en alu à 4 pistons Assistance et ABS
Jantes	8j x 18 à l'avant 10j x 18 à l'arrière
Pneus	225/40 zr 18 à l'avant 285/30 zr 18 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 430 x 1 765 x 1 270 mm
Voies Av / Ar	1 475 / 1 495 mm
Empattement	2 350 mm
Réservoir	89 litres
Coffre	110 l
Cx	0,30
Poids	1 350 kg
Poids/puiss.	3,75 kg/ch

### PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Vitesse maxi	302 km/h
0 à 100 km/h	4,8 s
Conso mixte	12,9 l/100 km

L'intérieur est allégé et les baquets procurent un maintien latérale irréprochable