

997 GT3 PHASE I

TOUJOURS COMPÉTITIVE !



10 ANS, C'EST UNE ÉTERNITÉ EN MATIÈRE DE VOITURES DE SPORT, MAIS MALGRÉ SES 10 BOUGIES, LA 997 GT3 PHASE I EST TOUJOURS À SA PLACE SUR LES CIRCUITS LORS DES JOURNÉES CLUB GRÂCE À UN NIVEAU DE PERFORMANCES QUI N'A PAS PRIS UNE RIDE. POUR UN BUDGET D'ENVIRON 100 000 €, ELLE REPRÉSENTE INCONTESTABLEMENT LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX DU MOMENT POUR QUI VEUT S'OFFRIR UNE GT3...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROUT

VU DANS **RS** magazine



FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat en alliage 4 soupapes par cylindre 2 doubles arbre à cames en tête Variocam + Refroidissement liquide 3 600 cm ³
Cylindrée	100 mm x 76,4 mm
Al. x course	12,0:1
Taux de comp.	415 ch à 7 600 tr/mn
Puissance	405 Nm à 5 500 tr/mn
Couple	Gestion intégrale Bosch
Alimentation	
mE 7,8	
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports Différentiel autobloquant 28/40 %
Train avant	McPherson triangulé Amortisseurs PASM
Train arrière	Multibras LSA
Freins	4 disques ventilés percés 350x34 mm à l'avant 350x28 mm à l'arrière Assistance, ABS 8.0 et PSM Etriers en alu 6 pistons à l'avant 4 pistons à l'arrière 8,5j x 19 à l'avant 12j x 19 à l'arrière
Jantes	235/35 zr 19 à l'avant 305/30 zr 19 à l'arrière
Pneus	
Dimensions (L x l x h)	4 427 x 1 808 x 1 280 mm
Voies avant / arrière	1 486 / 1 511 mm
Empattement	2 355 mm
Réservoir	90 l
Coffre	105 l
Cx	0,29
Poids	1 395 kg
Poids/puiss.	3,36 kg/ch

LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 130.

Millésime	2007-2009
Très bon état	97-128 000 €
État d'usage	71-86 000 €

IDENTIFIER UNE 997 GT3 PHASE I

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui que l'on retrouve en différents endroits de l'auto : à la base du pare-brise côté conducteur, sur le montant de porte passager et frappé sur le châssis en dessous du pare-brise côté passager, sous un cache plastique accessible lorsque le coffre avant est ouvert.

Il figure également sur le carnet d'entretien
Millésime 2007 : à partir de wpoz997s790061 (moteur à partir de 61723501)
Millésime 2008 : à partir de wpoz997s790061 (moteur à partir de 61823501)
Millésime 2009 : à partir de wpoz997s790061 (moteur à partir de 61923501)



La plaque d'identification constructeur est dans le passage de porte passager

Histoire • 2^{ÈME} DU NOM

La 997 GT3 phase I puise ses gènes dans la 996 qui a été présentée à l'automne 1996. Il s'agissait de la première 911 "moderne" conçue à partir d'une feuille blanche et accueillant une toute nouvelle mécanique.

Sur le plan esthétique, la 996 rompait franchement avec ses aînées, en particulier au niveau de la face avant et de l'habitacle qui s'éloi-

« IL A FALLU ATTENDRE LE PRINTEMPS 2006 POUR QUE PORSCHE DÉVOILE LA GT3 TYPE 997... QUELQUES JOURS SEULEMENT AVANT LA PRÉSENTATION DE LA 997 GT3 RS »

gnaient des codes esthétiques de la 911. En revanche, l'implantation et l'architecture de la mécanique restaient fidèles à la tradition

avec un 6 cylindres à plat placé en porte-à-faux à l'arrière.

Ne m'appellez plus RS

Trois ans après le lancement de la 996 Carrera, Porsche dévoilait la version sportive de la 996, mais celle-ci ne s'appelait plus Carrera RS comme pour les générations précédentes. En effet, la nouvelle 996 sportive que l'on avait

découvert en compétition sous la forme de la 996 Cup évoluant dans la formule monotype du même nom répondait dorénavant à l'appel-

lation GT3 en référence à la catégorie dans laquelle elle pouvait être engagée en course : le GT de série alors baptisé GT3. Depuis, la catégorie GT3 a bien changé et la 911 GT3 aussi ! Après une première génération de 996 GT3 commercialisée uniquement en Europe entre 1999 et 2001, Porsche en proposait une seconde en 2003 avec, cette fois, une homologation routière aux USA qui augmenta sensiblement le nombre d'exemplaires produits. Elle fut suivie peu après par une 996 GT3 RS fabriquée en série plus réduite, 682 exemplaires tout de même, afin de permettre une extension d'homologation en compétition.

D'une pierre deux coups

Cette 996 GT3 phase II fut lancée peu avant la présentation de la génération 997 de la 911 à l'été 2004, mais il fallut attendre le printemps

2006 pour que Porsche dévoile la GT3 type 997... quelques jours seulement avant la présentation de la 997 GT3 RS. Ce double lancement quasi simultané surprit tout le monde. En fait, Porsche n'avait pas le choix. La nouvelle GT3 RS était devenue indispensable pour lui permettre de continuer à se battre en compétition en catégorie GT avec une voiture compétitive, quitte à faire de l'ombre à la 997 GT3.

C'est hélas ce qui s'est passé, les amateurs de circuit se ruant sur la GT3 RS et boudant quelque peu la GT3 dans un premier temps. Celle-ci n'en connut pas moins un réel succès sur la durée, grâce en particulier à sa discrétion face à une GT3 RS très exubérante, surtout dans ses livrées orange et verte, les teintes noire et grise également proposées étant à peine moins tape-à-l'œil avec leurs jantes et leurs bandes de bas de caisse orange. ■

Moteur • PASSER LA BARRE DES 400 CH

Si les 997 Carrera utilisaient une évolution du moteur de la 996 Carrera, les 997 GT3 conservaient quant à elles la base mécanique de la 996 GT3, un bloc dérivé de celui des 993 GT1 victorieuses aux 24 Heures du Mans 1998. Ce bloc, d'une cylindrée de 3 600 cm³ avec un alésage de 100 mm pour une course de 76,4 mm est identique à celui de la 997 Turbo ou de la 997 GT2 et ne possède aucune pièce commune avec celui de la Carrera ou du Boxster. En outre, il conserve la particularité qui a fait la fiabilité légendaire des 911 : un carter sec avec réservoir d'huile séparé (et non intégré comme sur la Carrera).

De 381 à 415 ch

Pour augmenter la puissance des 381 ch de la 996 GT3 phase II aux 415 ch de la 997 GT3 phase I, Porsche a augmenté le taux de compression de 11,7 à 12,0:1 et retravaillé l'environnement du moteur : le diamètre du papillon d'admission est porté de 76 à 82 mm tandis que le Varioram et les tubulures d'admission sont optimisés avec l'ouverture des volets à

Des volets pilotés par l'électronique du moteur permettent de court-circuiter les silencieux intermédiaires en fonction de la position de l'accélérateur et du régime moteur. Cela permet de passer les normes de bruit tout en laissant le moteur respirer à pleins poumons à hauts régimes. Et sur la 997 GT3, le régime maxi a encore été relevé avec un rupteur repoussé à 8 400 tr/mn tandis que la puissance est obtenue à 7 600 tr/mn, soit 200 tr/mn plus haut que pour la 996 GT3 phase II.

Allègement des pièces mobiles

Pour atteindre de tels régimes sans risques, toutes les pièces mobiles ont été redessinées pour gagner du poids tout en étant plus résistantes. Ainsi, le diamètre de l'axe des pistons a été diminué d'un millimètre ce qui a permis de les redessiner et de gagner 30 grammes par piston. Les bielles en titane ont été rallongées de 1,5 mm mais leur poids de 418 g permet d'économiser 150 g par rapport à des bielles en acier. Par ailleurs, le vilebrequin a été revu et il gagne 600 g tout en étant plus résistant grâce à des portées durcies par nitrocarburation. Enfin,

« LE RÉGIME MAXI A ENCORE ÉTÉ RELEVÉ AVEC UN RUPTEUR REPOUSSÉ À 8 400 TR/MN TANDIS QUE LA PUISSANCE EST OBTENUE À 7 600 TR/MN, SOIT 200 TR/MN PLUS HAUT QUE POUR LA 996 GT3 PHASE II »

5 400 et 6 350 tr/mn. Côté échappement, une nouvelle ligne est dessinée. Elle comporte des silencieux intermédiaires qui débouchent dans un silencieux principal de grand volume avec une double sortie centrale, comme les GT3 Cup, qui permet de gagner 8,5 kg par rapport à la 996 tout en réduisant les contre-pressions de 8 %.

les arbres à cames creux possèdent une levée plus importante des soupapes d'admission (12,7 mm) tandis que le déphasage autorisé par le Varioram passe de 45 à 52°.

L'ensemble de ces modifications permet de gagner 34 ch tandis que le couple augmente de 20 Nm pour atteindre 405 Nm à 5 500 tr/mn au lieu de 385 Nm à 5 000 tr/mn. ■



Transmission et châssis TRACTION CONTROL ET PASM

Compte tenu de l'augmentation de régime et de puissance, la boîte est revue avec un étagement resserré du deuxième au sixième rapport et il est possible d'adapter la démultiplication grâce à des pignons interchangeables, un luxe habituellement réservé aux voitures de compétition. Cette boîte est équipée d'un pont autobloquant asymétrique à 28 % en accélération et 40 % en décélération secondé par toute une batterie d'aides électroniques : ABD, ASR, MSR et Traction Control, ce dernier système dérivé de celui de la Carrera GT étant beaucoup moins pénalisant en termes de performances que le PCM, même s'il ne rattrape pas toutes les fautes de conduite. Il n'intervient que pour réguler le couple moteur en cas de patinage ou de blocage des roues motrices et, éventuellement, agit sur le frein de la roue qui patine dans les cas les plus extrêmes, et ce malgré la présence d'un autobloquant mécanique traditionnel.

Déconnectable

En utilisant le mode sport, on réduit les interventions du Traction Control au strict minimum et il est possible de le déconnecter totalement à l'aide d'un interrupteur situé sur la console centrale. Dans ce cas, contrairement au PSM, il ne se reconnecte pas automatiquement en situation d'urgence.

Comme on vient de le voir, l'électronique est omniprésente sur la 997 GT3, y compris au niveau des suspensions qui bénéficient du PASM inauguré sur la 997 Carrera, mais ses réglages sont beaucoup plus fermes puisque

le mode "normal" correspond à la fermeté de l'ancienne GT3 tandis que le mode "sport" est encore plus dur, quasiment autant que les Cup !

A l'image de la Turbo, le passage au mode sport modifie le mode de fonctionnement du moteur avec la modification de la cartographie qui fait gagner 25 Nm et jusqu'à 14 ch entre 3 000 et 4 250 tr/mn pour améliorer les accélérations et les reprises. Pour tirer pleinement parti de son moteur, la GT3 est équipée d'amortisseurs filetés permettant de régler la hauteur de caisse et les suspensions sont entièrement réglables, comme sur les voitures de course, les paliers des triangles possédant même deux positions de montage pour augmenter le carrossage afin d'exploiter parfaitement les pneus de compétition.

Freins céramiques en option

Un tel châssis et un moteur aussi performants méritaient des freins à la hauteur. Porsche a jugé que ceux de la 996 GT3 étaient amplement suffisants. La 997 reprend donc les étriers à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière de la génération précédente qui enserrant des disques de 350 mm de diamètre, tant à l'avant qu'à l'arrière. En option, les freins céramiques sont également disponibles avec des disques avant dont le diamètre est porté à 380 mm, comme sur la nouvelle 997 Turbo.

Ces disques occupent tout l'espace disponible dans les jantes qui passent à 19 pouces de diamètre pour une largeur de 8,5 pouces à l'avant et 12 pouces à l'arrière et qui accueillent des pneus reprenant les dimensions de la Turbo : 235/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière. ■

« L'ÉLECTRONIQUE EST OMNIPRÉSENTE SUR LA 997 GT3, Y COMPRIS AU NIVEAU DES SUSPENSIONS QUI BÉNÉFICIENT DU PASM INAUGURÉ SUR LA 997 CARRERA »





Design et équipement AMBIANCE "RACING"

« BÉNÉFICIAIRE D'UNE LIGNE NETTEMENT PLUS AGRESSIVE QUE LA 996 GT3, LA 997 CULTIVE LE SPORT JUSQUE DANS L'HABITACLE »

La ligne de la 997 GT3 est identique à celle de la 997 Carrera avec ses ailes étroites, mais les boucliers sont spécifiques tout comme le capot moteur qui intègre un large aileron et deux prises d'air dynamiques à l'image de la GT3 Cup. Le bouclier avant possède une lèvre inférieure souple très basse et un extracteur d'air juste à l'avant du capot pour faciliter l'évacuation de l'air chaud du radiateur central avant. À l'arrière, le pare-chocs possède deux extracteurs d'air latéraux et des sorties d'échappement centrales tandis qu'un pli souligne la plaque d'immatriculation tout en affinant visuellement le bouclier. Ces modifications de détails suffisent à donner une agressivité incroyable à la ligne de la GT3 qui semble directement échappée d'un circuit. Malgré les efforts de Porsche et l'utilisation des portes en alu de la Turbo qui pèsent, sans garniture, 10,3 kg au lieu de 17,5 kg, la GT3 a pris 15

kg depuis la génération précédente, passant de 1 380 à 1 395 kg.

Shift Light

À l'intérieur, on retrouve le même aspect "racing" avec des garnitures en alcantara ainsi qu'un volant et un pommeau de levier de vitesses en daim pour un meilleur "grip". Les baquets en carbone (en option) dérivés de ceux de la Carrera GT en rajoutent et, détail qui ravira tous les amateurs de sport, on note la présence d'un "shift light" qui s'allume au moment où le pilote doit changer de rapport à l'approche du régime maxi. Le reste de l'habitacle est très proche de celui de la Carrera à l'exception des garnitures de portes de la version ClubSport qui troquent leurs vide-poches pour des mousses anti-chocs rendues nécessaires par l'absence d'airbag intégré dans le siège baquet en carbone.

ClubSport

Cette version ClubSport était également livrée avec un arceau 4 points installé en usine, mais le harnais 6 points pour le conducteur et l'extincteur étaient livrés non montés. Si vous vouliez engager une GT3 en compétition, il vous fallait encore vous procurer la partie avant de l'arceau et le coupe-circuit auprès de Porsche Motorsport.

Côté options, la liste était nettement moins longue que pour les 997 Carrera, Porsche ne proposant pas sur la 997 GT3 certaines "sophistications" de confort comme le Bose Surround Sound System, l'essuie-glace arrière ou encore le chargeur 6 CD. En revanche, la climatisation automatique était de série tout comme les sièges sport ; les baquets allégés, les sièges sport adaptatifs ou les sièges chauffants étant en option. En option également, on trouvait le PCM, le Pack Audio, le toit ouvrant électrique ou, beaucoup plus intéressant pour les conducteurs sportifs, le Pack Chrono, les freins PCCB ou le PTM pour surveiller en permanence la pression de ses pneus. ■

A SAVOIR

Quelques particularités de la 997 GT3 phase I qu'il est toujours utile de connaître...



Jantes

Les jantes de 19 pouces de la GT3 sont particulièrement solides car prévues pour une utilisation piste, mais attention à l'arrière, le déport important peut faire qu'elles soient voilées à l'intérieur sans que cela se voit de l'extérieur.



Rétroviseurs

Il est possible de les replier manuellement puis de les bloquer à l'aide d'un loquet invisible lorsqu'ils sont dépliés, mais attention au moment de les rouvrir, le ressort de rappel est puissant et il est facile de se pincer les doigts...



Bouclier avant

La lame inférieure du bouclier est en caoutchouc. Elle supporte donc assez facilement de frotter sur les dos d'ânes ou les trottoirs et se remplace pour un coût raisonnable, mais attention de ne pas en abuser car le bouclier, lui, est nettement plus coûteux.



Echappement

Relativement discret lorsque les valves sont fermées, il devient très sonore lorsqu'elles sont ouvertes : de quoi ravir les oreilles des amateurs de hurlements mécaniques...



Toit ouvrant

Certains ne l'ont que par le toit ouvrant, d'autres l'abhorrent, mais dans tous les cas, il faut savoir qu'il diminue la garde au toit et rajoute du poids mal placé puisque situé au point le plus haut de la voiture.



Volant

En série, la 997 GT3 était équipée du même volant que les 997 Carrera, mais Porsche proposait sans supplément de prix un volant à jante épaisse nettement plus agréable en conduite sportive.

EN BREF...

• L'entretien

Porsche prévoit une révision tous les 30 000 km ou tous les deux ans. Ne pas oublier l'échéance des 24 mois, car même si une voiture roule peu, les fluides perdent leurs propriétés avec le temps... En revanche, si vous faites beaucoup de circuit, la voiture souffre davantage et il faut réduire les intervalles entre deux entretiens. Si vous êtes vraiment un pistard acharné, deux vidanges moteur et une vidange de boîte par an ne sont pas de trop, sans oublier de purger les freins très régulièrement.



• Les préparations

En dehors du remplacement de l'échappement, rares sont les préparateurs qui ont réussi à afficher des gains de puissance significatifs, sauf à augmenter la cylindrée à l'occasion d'une réfection du moteur.

En revanche, il est nettement plus facile de faire évoluer la boîte (Porsche ayant prévu plusieurs rapports de pont) et le châssis avec des suspensions sport et des réglages adaptés à une conduite sportive, sans oublier des plaquettes de freins plus mordantes que celles de série.

• Les pneus

Contrairement aux idées reçues qui veulent que les manufacturiers fassent payer plus cher les pneus homologués Porsche, les pneus marqués "N" sont même quelquefois un peu moins chers qu'en version standard alors que leur comportement sur la 911 est bien meilleur. Si vous installez des pneus sport comme les Michelin Pilot Sport Cup II, il faut adapter les réglages de trains à ces pneus qui fonctionnent avec un carrossage plus élevé que les pneus de route.

• Les options

Le catalogue des options de la 997 GT3 phase I était moins fourni que celui des autres 997, certaines options de confort n'étant pas proposées sur cette version à vocation sportive. La plus recherchée était le pack ClubSport qui comprenait les équipements indispensables à une utilisation circuit comme les harnais, l'extincteur ou l'arceau de sécurité.

La 997 GT3 phase I était annoncée pour 1 395 kg, mais il était relativement aisé de gagner une quarantaine de kilos en puisant dans la liste des options. En effet, les freins PCCB permettaient d'économiser 20 kg et les baquets en carbone ne pesaient que 10,4 kg, soit la moitié du siège sport de série.

En revanche, si vous optez pour le toit ouvrant, les sièges sports adaptatifs, le pack audio + et les phares au xénon, vous alourdissez votre 997 GT3 d'une bonne trentaine de kilos...



« EN RYTHME "TRACK DAY", LA 997 GT3 NE SE RÉVÈLE JAMAIS VRAIMENT PIÉGEUSE, ET COMME ELLE SE RATTRAPE FACILEMENT, ON APPREND VITE À FLIRTER AVEC LES LIMITES À SON VOLANT »

Essai INCISIVE ET LUDIQUE

Une 997 GT3 de 10 ans avec moins de 20 000 km, autant dire, presque neuve, cela incite au respect, mais Bruno Londeix, le boss de Prestige Consulting nous encourage au contraire à en profiter pleinement « parce qu'elle est faite pour cela et que c'est comme cela qu'on découvre sa véritable personnalité ! » Il ne fallait pas nous le dire deux fois... d'autant que la 997 GT3 a gagné 5 secondes au tour sur la Nordschleife du Nürburgring par rapport à la 996 GT3. Et comme la Nordschleife ressemble davantage à une route vallonnée qu'à un circuit, cette hausse des performances doit se ressentir lors d'un essai routier "musclé".

En mode normal, l'échappement est relativement discret, mais dès que l'on appuie sur le bouton situé en bas de la console centrale, la tonalité change complètement et un rugissement se fait entendre, en particulier dès que la route est un peu encaissée.

Les valves s'ouvrent alors vers 4 000 tr/mn et le son devient vraiment sympathique, mais en mode sport, elles s'ouvrent dès 3 000 tr/mn et le bruit est tellement présent que l'on se demande comment Porsche a réussi à homologuer un échappement aussi... "sportif". Dans les tunnels, on peut même avoir l'impression

qu'une horde de motos en échappement libre nous suit si on accélère à fond en descendant un ou deux rapports.

Du coffre à tous les étages

Mais ce n'est pas le seul plaisir que délivre la nouvelle GT3. Le moteur semble prendre ses tours à n'en plus finir et il reprend tellement bas que l'on met même un certain temps à oser accrocher 8 000 tr/mn. On est bien loin des moteurs V-Tec qui prennent le même régime moteur, mais qui sont totalement creux en dessous de 6 000 ! Le 6 cylindres Porsche, lui, est efficace dès 3 000 tr/mn et il commence à pousser très méchamment vers 4 500 tr/mn. En mode sport, outre l'échappement libéré, on bénéficie même d'un surcroît de couple entre 3 000 et 4 250 tr/mn grâce à une cartographie différente de la gestion moteur. La transmission est parfaitement en phase avec le moteur grâce à des passages de vitesses rapides et précis, mais il faut être ferme avec la commande de boîte. D'ailleurs et comme toute voiture très sportive, la GT3 a constamment besoin d'être "dirigée" par son conducteur qui doit agir sans approximation, un peu comme un cavalier montant un pur-sang de course dans l'univers de l'équitation. En un mot, le patron, c'est vous, un jeu de rôle auquel la GT3 se prête à merveille !

Sur le plan de la tenue de route, toutes les 997 GT3 ou presque sont chaussées de pneus

semi-slick avec réglages de trains adaptés. Sur route mouillée, ils nécessitent une certaine réserve car leurs sculptures peu profondes et leur grande largeur favorisent l'aquaplaning. Sur le sec, en revanche, leur efficacité est à la hauteur de celle du châssis de la GT3. Au point de rendre la voiture littéralement collée au sol, ce qui nous pousse à dire que l'option baquets était quasiment indispensable pour maintenir correctement le pilote. D'ailleurs, l'adhérence est telle qu'elle est pratiquement impossible à prendre en défaut sur route ouverte où les vitesses atteintes sont dignes des motos les plus sportives.

Jouissive

Sur circuit, la 997 GT3 est agile et alerte, à la limite de l'instabilité avec un train arrière relativement mobile, que ce soit lors des freinages appuyés où il signale au conducteur qu'il est enclin à partir du côté que celui-ci lui indiquera, ou en grandes courbes où l'on sent qu'il vaut mieux éviter de lever le pied trop brutalement tant cet arrière semble prêt à s'échapper et à doubler l'avant si on génère un transfert de charge un peu trop important. Dans les virages serrés, cette agilité est un régal puisque l'auto tourne toute seule lors de l'inscription au volant. Il n'y a alors plus qu'à enrayer le virage en stabilisant la GT3 à l'accélérateur. Soyez rassurés, ces sensations extrêmes ne s'éprouvent que lorsque l'on

attaque au maximum avec un pilote très expérimenté au volant en quête de signer un chrono : en rythme "track day", la 997 GT3 ne se révélera jamais piègeuse, sauf si vous faites de grosses fautes de pilotage, mais comme elle se rattrape facilement, on apprend vite à flirter avec les limites à son volant. ■

CONCLUSION

La 997 GT3 phase I est une véritable voiture de course adaptée à une utilisation routière. Si elle est parfaitement à l'aise sur la route, elle exprime pleinement son potentiel sur circuit. Puissante, bénéficiant d'un châssis affûté, elle est aussi relativement facile à dompter, ce qui en fait une auto idéale pour gentleman driver. De plus et contrairement à une 997 GT3 RS, elle demeure suffisamment discrète et confortable pour une utilisation "civile", surtout en configuration sièges sport comme ce très bel exemplaire prêté par Prestige Consulting.

Quant à sa cote, avec un prix médian de 90/100 000 €, elle est à la fois relativement raisonnable et stabilisée ce qui permet de craquer sans risquer de perdre trop d'argent, voire éventuellement d'en gagner un peu à moyen terme si on la conserve dans un état irréprochable.

Que demander de plus ? ■



PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Vitesse maxi	310 km/h
0 à 100 km/h	4,3 s
0 à 160 km/h	8,7 s
0 à 200 km/h	13,5 s
80 à 120 km/h (5 ^{ème})	6,2 s
1 000 m DA	21,0 s
Conso mixte	13,0 l/100 km

GROS PLAN SUR
LA 997 GT3 PHASE I**Aileron arrière**

Malgré les apparences, il ne gêne pas la vision vers l'arrière. Il est facilement réglable en plusieurs position afin d'augmenter l'appui aérodynamique sur le train arrière en cas d'utilisation sur circuit.

Moteur

Peu visible, le moteur de la 997 GT3 n'a rien à voir avec la mécanique de la Carrera. Dérivé de celui de la GT1, il est pratiquement indestructible et supporte sans soucis les hauts régimes et une utilisation intensive sur circuit.

Places arrière

Comme toutes les GT3, la 997 est une stricte 2 places, une moquette remplaçant les sièges arrière, mais comme les points d'ancrage des ceintures de sécurité existent, il est possible de la faire homologuer en 4 places.

Sièges

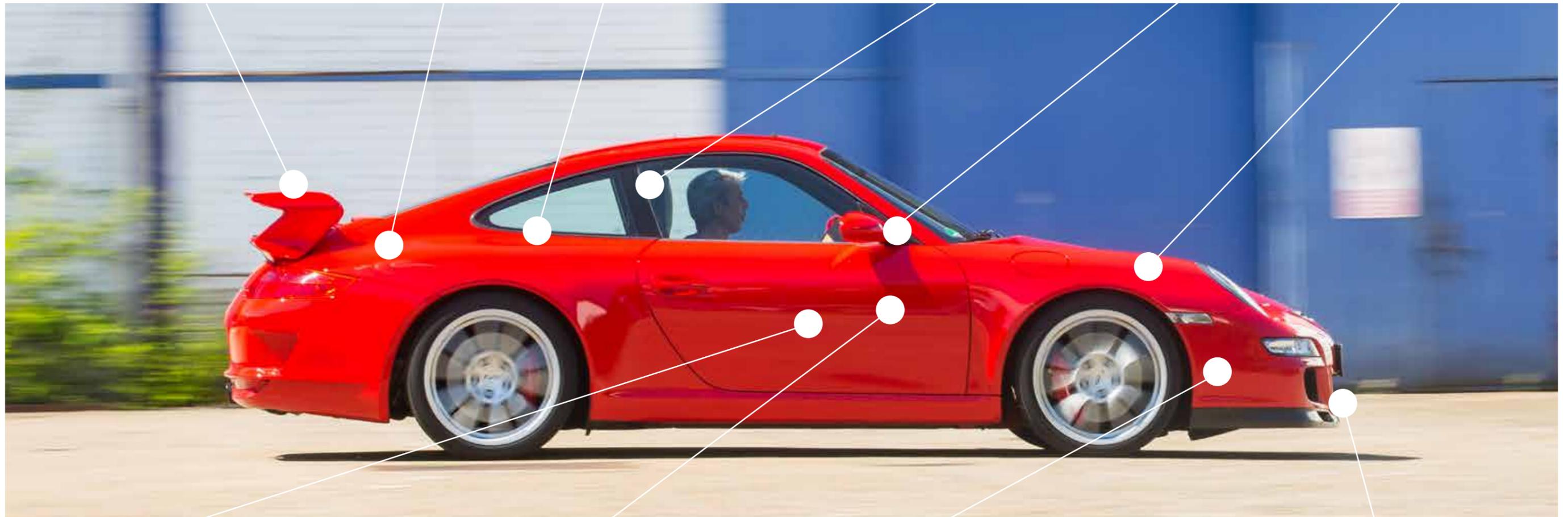
Normalement, les 997 GT3 étaient livrées d'origine avec des baquets à dossiers fixes, mais les sièges sport à dossier réglable étaient proposés en option sans supplément de prix.

Tableau de bord

Dans la GT3, on retrouve le tableau de bord classique à 5 cadrans avec le compte-tours central des autres 997, mais la zone rouge commence à un régime plus élevé (8 400 tr/mn) et le compteur est gradué jusqu'à 350 km/h.

Coffre

Contrairement aux Carrera dont le coffre offre une capacité de 135 litres, celui de la GT3 phase I ne propose que 105 litres car la GT3 est construite à partir de la coque de la Carrera 4.

**Transmission**

La 997 GT3 n'était livrable qu'avec une boîte manuelle 6 rapports couplée à un différentiel autobloquant mécanique asymétrique taré à 28 % en accélération et 40 % en décélération.

PCM

Comme toutes les 997, la GT3 était équipée en série du PCM, mais le module navigation était en option. En revanche, l'échappement sport et les amortisseurs PASM commandés par touches faisaient partie de la dotation de série.

Outillage

Au fond du coffre, on trouve une trousse rudimentaire permettant essentiellement de démonter une roue ou de la regonfler à l'aide d'un compresseur, mais en cas de crevaison, il y a de fortes chances de devoir faire appel à une dépanneuse...

Bouclier avant

Il est doté d'un extracteur d'air juste devant le capot avant. Cela permet d'évacuer l'air chaud derrière le radiateur central, ce qui améliore le refroidissement et augmente l'appui aérodynamique sur le train avant.

