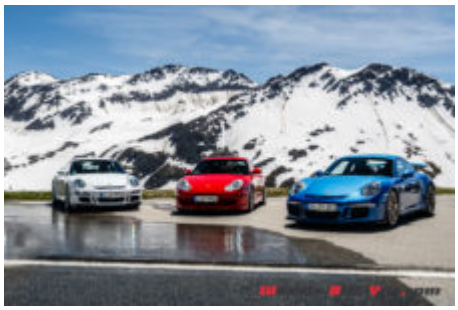
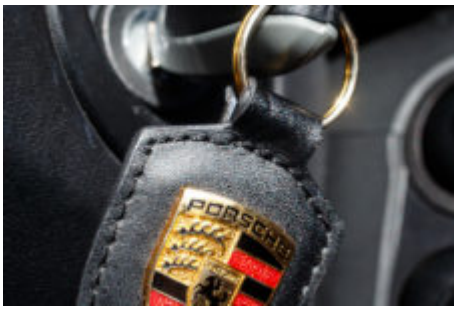
Evènement – Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

En 1999, Porsche présentait la première 911 GT3 d'une lignée qui compte désormais six modèles : la 996 Phase 1. La recette était simple : proposer une version GT optimisée aux performances supérieures à celle d'une 911 standard. Vingt ans plus tard, il y a toujours une 911 GT3 au catalogue et le sigle de trois caractères est devenu un mythe dans le mythe 911.

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Porsche Suisse a invité Wheels And You à la célébration de cet anniversaire où j'ai pu redécouvrir les six versions de la GT3 tout droit sorties du musée Porsche et en rouler quatre sur quelques belles routes alpines. Autant dire que je n'ai pas rechigné à rejoindre Andermatt, camp de base de cette journée particulière.





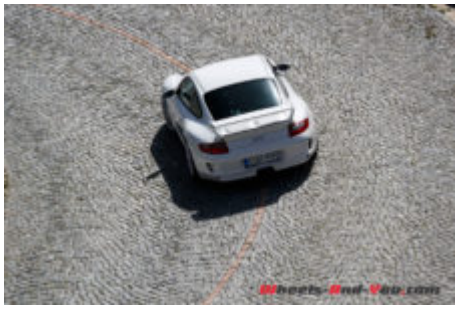
Il y a eu trois évolutions majeures de la GT3, chacune déclinée en deux versions : les 996 phase I et II, les 997 phase I et II et les 991 phase I et II.

Alors que je découvre les deux 996 dans des livrées rouge pour la phase I et

blanche pour la phase II, présentées à côté des modèles plus récents, leur design tout en rondeurs paraît vraiment daté aujourd'hui. Je n'ai jamais été fan des phares style « œufs au plat » de cette version 996. Le bouclier avant ne présente pas de spoiler très sportif, les entrées d'air ovales manquent de caractère. Excepté une hauteur de caisse rabaissée et un curieux double-aileron proéminent, le design n'affiche pas un caractère beaucoup plus sportif que le modèle de base, ce d'autant que les passages de roue ne sont pas élargis.

A son lancement en 2009, la 997 a introduit une évolution radicale du design de la 911 et la GT3 en bénéficie pleinement. Outre le retour à des phares ronds bien plus esthétiques, le style général affiche un caractère sportif nettement plus

affirmé. Gros bouclier avec entrées d’air de type Racing, ailes élargies, aileron proéminent ; aucun doute, il s’agit d’un modèle affûté ! Pour cette journée, la phase I est blanche alors que la phase II est rouge et arceautée ! C’est à mes yeux l’un des versions les plus plaisantes à l’œil.

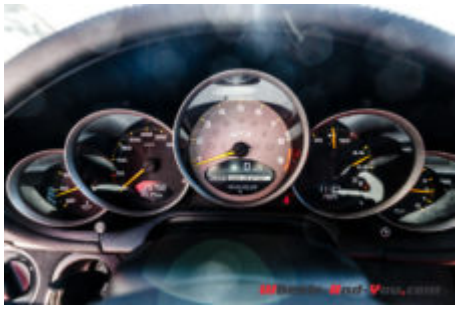


Quant à la 991, son évolution par rapport à la 997 est plus discrète dans ses volumes même si la voiture gagne en modernité. On y retrouve les récentes évolutions stylistiques de la marque, avec notamment des feux arrière affinés. Quant à l’aileron, il n’a jamais été aussi grand que sur la 991 phase II.

A l’intérieur aussi, les changements sont marqués entre des 996 dont l’intérieur paraît désuet et une 991 qui intègre les dernières évolutions en termes d’électronique et d’ergonomie. Malgré tout, les mythiques cinq compteurs alignés rappellent qu’il s’agit bien de sœurs appartenant à une même lignée. Une constante toutefois : les six versions proposent de véritables sièges baquet avec passage de harnais, équipement spécifique aux modèles sportifs.

Autre constante au fil de ces vingt ans, une qualité de finition exemplaire autant par la qualité des matériaux choisis que par un assemblage parfait. Du haut de ses vingt ans, même sur une route pavée et bien bosselée, la 996.1 ne souffrait d’aucun bruit parasite. Pourtant, l’une des constantes de la lignée GT3 a été la

chasse au poids, avec des versions allégées en comparaison des modèles standard.



Côté motorisation, les évolutions ont été constantes au fil des ans. Pour rappel, la 996 a été la première 911 à refroidissement liquide. Petit résumé des principales caractéristiques des six versions :
• 1999 : 996.1, Flat six de 3.6 l de 360 ch pour 1’350 kg. Les performances sont d’excellent niveau pour l’époque : 302 km/h et 4.8 sec pour le 0 à 100 km/h.
• 2003 : 996.2, Flat six de 3.6 l de 381 ch pour 1’380 kg → à 306 km/h et 4.5 sec pour le 0 à 100 km/h.
• 2006 : 997.1, Flat six de 3.8 l de 415 ch pour 1’395 kg → 310 km/h et 4.3 sec pour le 0 à 100 km/h.
• 2009 : 997.2, Flat six de 3.8 l de 435 ch pour 1’395 kg → 312 km/h et 4.1 sec pour le 0 à 100 km/h.
• 2013 : 991.1, Flat six de 3.8 l de 475 ch pour 1’430 kg → 315 km/h et 3.5 sec pour le 0 à 100 km/h.
• 2017 : 991.2, Flat six de 4.0 l de 500 ch pour 1’430 kg → 320 km/h et 3.9 sec pour le 0 à 100 km/h.

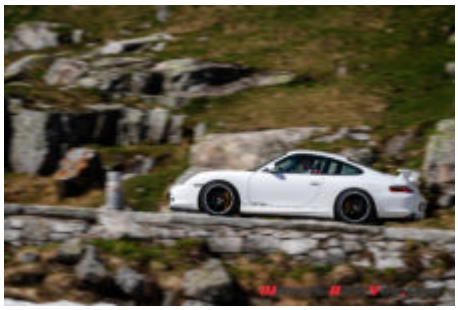
Excepté la 991 phase I disponible qu’avec la boîte à double embrayage PDK à 7 rapports, toutes les versions de la GT3 étaient disponibles avec une boîte manuelle à 6 rapports, boîte manuelle réintroduite en option sur la 991 phase II. La 991 voit aussi l’adoption de roues arrière directrices.

GT3

R 1 3 5
2 4 6

GT3

Alors que je débute la journée de roulage au volant de la 996.1, le retour de vingt années en arrière démontre le parcours de développement accompli depuis ! La direction est peu précise et l’avant cherche la route sur les bosses, la répartition de freinage n’est pas optimale avec une prépondérance marquée sur le train avant. Je retrouve aussi un agrément moteur caractéristique, avec un couple très haut perché qui oblige à tirer haut dans les tours pour disposer de la pleine puissance. Au-dessous de 4’000 t/min, il n’y a pas grand-chose et ce n’est qu’à 5’500 t/min que la cavalerie s’exprime vraiment. L’évolution de la 996.2 n’est pas énorme même si elle gagne un peu en précision du train avant.



C’est entre cette première génération et la 997.1 que l’évolution est la plus marquée. Je dirais même que la 911 a alors changé d’aire, au point que je considère la 997 comme la première 911 véritablement moderne. Le châssis progresse à tous les niveaux, avec une précision et un équilibre qui n’ont plus rien à voire avec ceux de sa devancière. S’il faut toujours aller chercher la puissance dans les hauts régimes, entre 6’500 et 8’500 t/min, le moteur est plus linéaire à l’usage. La commande de boîte est très précise, avec des verrouillages fermes. L’auto perd certes un peu du caractère typique de la 911 mais offre pour la première fois une sécurité active de haut niveau, assistée par les premières suspensions pilotées PASM.

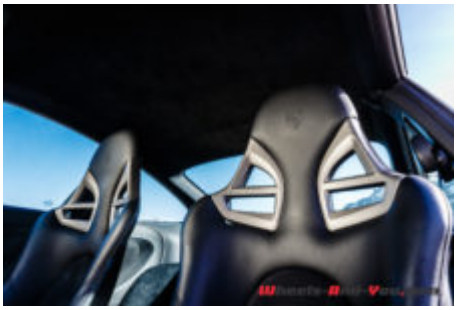
Quant à la 991.2 que j'ai essayée avec la boîte PDK, elle est bluffante de facilité et de sécurité active au point que je la trouve manquer du caractère qui a fait la réputation de la lignée. Non pas que les performances soient décevantes, bien au contraire, mais l'électronique omniprésente permet de la conduire pour ainsi dire sans aucune notion de pilotage tant la voiture veille au grain. Reste qu'une 911 de 500 ch avec boîte PDK demeure un jouet grisant, autant sur les cols alpins que sur circuit. Et que dire du look de la belle qui semble tout droit sortie d'un circuit, avec une belle lame de spoiler et des entrées d'air béantes à l'avant, cet immense aileron arrière ou la double sortie d'échappement centrale… C'est aussi spectaculaire que réussi pour qui ne cherche pas à être discret !

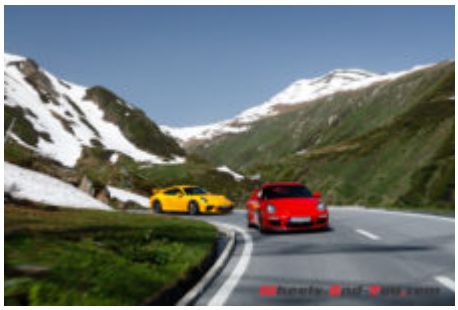
Cette journée m’a permis de me remémorer pourquoi le sigle GT3 a véritablement participé au maintien et même au développement du mythe 911. Même si aujourd’hui, la 996 ressemble plus à une oldtimer qu’à une sportive, elle est vite devenue une référence lorsqu’elle est apparue. La 997 constitue un véritable tournant dans la lignée, autant par son design que par l’apparition de l’électronique pour « domestiquer » l’architecture « sac à dos ». Quant à la 991, elle représente à mes yeux un splendide aboutissement, que ce soit en termes de comportement dynamique ou de sécurité active.

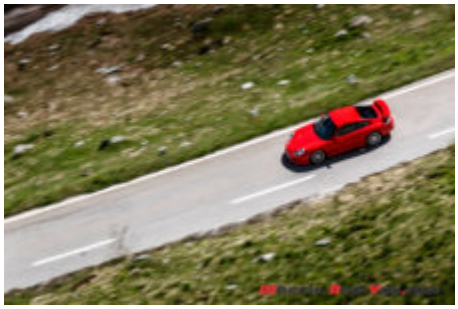
C’est grâce à de telles évolutions que Porsche parvient, au fil des ans, à toujours proposer une « nouvelle 911 » et demeure toujours aussi désirable aux yeux de beaucoup. Gageons que même si les jours des moteurs atmosphériques sportifs sont sans doute comptés, Porsche sortira encore quelques versions désirables de la 911 dans les années à venir…

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation à ce 20ème anniversaire de la mythique Porsche 911 GT3.







A lire aussi

Premier contact – Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d’agrément encore

Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement – Porsche Rennsport Reunion VI

Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Essai – Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

Premier contact – Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

Premier contact – Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Essai – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact – Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Premier contact – Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai – Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

Premier contact – Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Premier contact – Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai – Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Essai – Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai – Porsche Panamera Turbo S : Panamera… mais presque !

Premier contact – Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai – Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté – Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Speedster

Nouveauté – Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté – Porsche 718 T

Nouveauté – Porsche 911 (type 992)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation – Porsche 935 “réédition exclusive”

Présentation – Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté – Porsche Macan

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera T

Nouveauté – Porsche 718 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté – Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté – Porsche 911 GT2 RS

Présentation – Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté – Porsche Panamera Executive

Nouveauté – Porsche Panamera 4 E-Hybrid

Présentation – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster Spyder

Nouveauté – Porsche Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté – Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté – Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso – Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté – Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté – Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté – Porsche 918 Spyder

Nouveauté – Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days – 50 ans après la première 911

Nouveauté – Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire – La Porsche 911 fête ses 50 ans !

Présentation – Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté – Porsche Cayman

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation – Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Carnet noir – Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation – Porsche 918 Spyder

Genève 2012 – Porsche Boxster

Genève 2012 – Porsche Panamera GTS

Genève 2012 – Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster

Nouveauté – Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

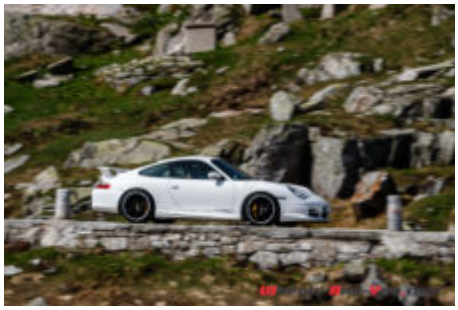
Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com