



# La reine de la piste

On a coutume de dire que les Porsche à eau décotent d'année en année. Pour la GT3, c'est tout le contraire. Clairement axée performance, elle est désormais la nouvelle coqueluche des gentlemen drivers, surtout depuis que la RS s'est envolée. Conséquence logique, sa cote affiche désormais une forte hausse. Après la 996, c'est désormais à la 997 de suivre ce chemin. Si vous avez prévu de concrétiser un achat, voici ce qu'il faut savoir sur la deuxième version de GT3 pour qu'elle vous donne entière satisfaction.



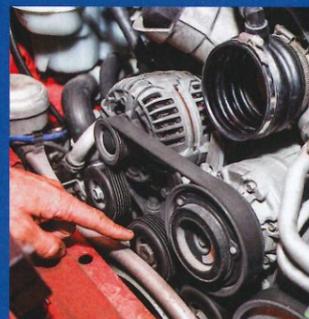
**A**vec l'apparition de la 996, Porsche a donné un nouvel élan à la 911. Le premier est bien évidemment l'adoption des moteurs refroidis par eau. La seconde, et non des moindres, est la naissance d'une nouvelle génération de 911 taillée pour la piste : la GT3.

Conçue pour ceux qui en veulent plus, elle se montre radicale et privilégie les performances de haut vol. Depuis la génération 964 (même 2.7), la marque de Zuffenhausen n'a jamais laissé de côté les pilotes qui aiment mettre en avant les qualités de leur auto sur piste. Les premières "RS" en étaient la preuve. À la veille des années 2000,

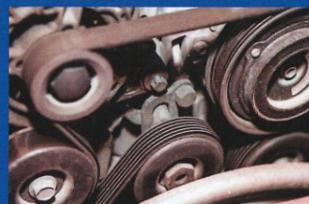
## LE MOTEUR

De prime abord, on peut être surpris par le flat-six. Les motoristes n'ont pas utilisé le 3.8 de la S, mais le « simple » 3.6 de la Carrera pour garantir son éligibilité dans certaines épreuves en compétition. Rassurez-vous, par rapport à la 997, tout est nouveau pour atteindre 415 ch à 7600 tr/mn et 402 Nm de couple à 5500 tr/mn. Mais le défi a été de taille. Il fallait que les organes soient performants, légers et surtout fiables. Le haut moteur bénéficie d'un taux de compression maximisé (12,0:1), de culasses à meilleur refroidissement et d'un calage variable d'arbres à cames. Pour réduire l'inertie d'action, le vilebrequin a été allégé (plus de 500 grammes), le piston a perdu 30 grammes et les bielles sont désormais en titane. On peut donc travailler en régime maxi à 8 000 tr/min. Enfin, la gestion, l'admission et l'échappement sont eux aussi spécifiques. Au niveau de

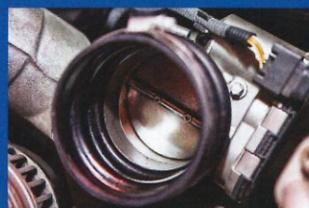
la transmission, on retrouve seulement la boîte mécanique à 6 rapports. Pour l'heure, la 997 GT3 en première génération est une bonne élève. Le moteur fait part d'une grande fiabilité et n'a pour l'heure aucun problème grave. Il faut néanmoins être attentif à quelques fuites sur le support (plus précisément l'embase) du filtre à huile, au niveau du joint SPI et du vilebrequin (comme la 997). Aujourd'hui, ces maladies sont connues. Il est assez facile de s'en rendre compte, vous remarquerez quelques gouttes sur le sol. Les réparations doivent bien évidemment être réalisées dans les plus brefs délais. Comptez 800 euros TTC (main d'œuvre comprise) pour le changement du joint SPI. Pour l'embase de filtre à huile, l'opération est plus délicate et se fait sur devis. Le moteur doit être déposé comme la pipe d'admission. Il faut compter en moyenne 2 000 euros. Au niveau de la boîte, quelques fuites peuvent aussi être à déplorer. Généralement, il s'agit des joints SPI de sorties de cardans. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ces petits soucis d'étanchéité ne viennent pas d'une trop forte utilisation. Bien au contraire. Les voitures touchées sont celles qui roulent le moins, car les joints se dessèchent. Certains propriétaires ont d'ailleurs remarqué que leur GT3 fuyait après un long moment d'immobilisation, mais moins une fois utilisée régulièrement. Le joint se réhydrate un peu, retrouve de l'élasticité et donc d'étanchéité.



7 On peut alors s'assurer du bon état de la courroie d'accessoires.



8 Il est également important de vérifier les galets qui peuvent rencontrer des problèmes de roulement.



9 Le papillon des gaz n'a pas de maladie, mais doit rester propre.



10 De dessous, on a accès à la valve de l'échappement sport. Il faut bien vérifier qu'elle fonctionne.

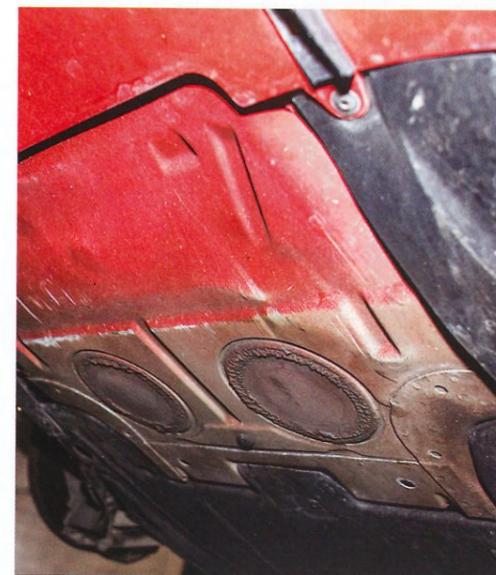
## LES SOUBASSEMENTS



Avec la GT3, l'inspection des dessous doit être poussée afin de s'assurer que les sorties de pistes n'ont pas fait de dégâts.



A B Les écopes de guidage d'air des freins sont très sensibles. Vérifiez qu'elles ne sont pas arrachées.



C Le plancher plat ne doit pas être trop meurtri.

## CE QUE VOUS DEVEZ EXIGER À L'ACHAT

Si vous pensez avoir dégotté la perle rare, encore faut-il qu'elle ait un historique limpide, les factures des gros entretiens (embrayage, vidange, filtres, freins, pneus, amortisseurs) et une carrosserie jamais accidentée. Exigez des preuves. C'est une auto de piste, son suivi doit donc être très rigoureux. Enfin, si l'auto n'a pas du tout de carnet d'entretien, que le propriétaire avoue faire les révisions lui-même et qu'il tente de le justifier en présentant des factures de pièces achetées sur internet, tournez les talons.

## LA CARROSSERIE

La peinture a été refaite ? Méfiance, l'auto est encore très jeune. Inspectez la carrosserie sous toutes les coutures avant l'achat. Même si elle est très propre, elle peut révéler un passé douteux. Les interstices entre les éléments doivent être réguliers et les pièces de carrosserie parfaitement alignées. Si tout vous paraît clair, approfondissez votre inspection. Relevez la moquette du coffre avant afin de déceler d'éventuelles traces de chocs. Vous apercevez des traces de soudure ? Passez votre chemin. Pensez aussi à comparer les numéros de série, les options, le code couleur. Ne paniquez pas si le capot ne porte pas les codes options. C'est tout à fait normal sur les GT3. Ils doivent néanmoins être présents sur le carnet.



1 En enlevant l'habillage du coffre avant, on peut juger de l'état des longerons. S'il n'y a pas eu de choc, ils doivent se présenter ainsi.



2 Les ouvertures portent les numéros d'identification.



3 Sur toutes les GT3, les codes options sont absents.

## LES GRAVIERS DERRIÈRE LE RADIATEUR DANS L'ÉCOPE

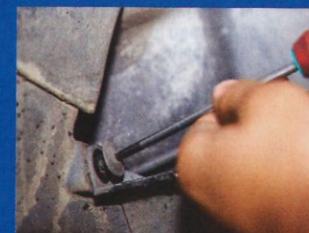
Toutes les GT3 qui font de la piste ont le même problème, les graviers qui se sont logés derrière le radiateur. Si le propriétaire vous dit qu'il n'est jamais allé sur circuit, passez directement votre main dans l'écope (derrière la roue) et voyez si vous trouvez de petits cailloux. Si c'est le cas, il vous aura menti. Pourtant, ce n'est pas problématique, il faut simplement les enlever après chaque sortie.



A B De l'avant, on ne peut pas savoir si des graviers sont venus se loger. Il faut passer la main dans l'écope située derrière la roue.



C Si vous sortez une belle poignée, il faudra procéder à un bon nettoyage.



D On retire dans un premier temps tous les vis du passage de roue.



E Les plastiques doivent ensuite être enlevés délicatement.



F On a désormais accès à l'arrière du radiateur. Dans notre exemple, de nombreux graviers sont venus se déposer. Il ne reste plus qu'à tout nettoyer.



1 Le joint d'embase du filtre peut parfois fuir, c'est une des maladies connues.



3 Assurez-vous que les radiateurs de ventilation soient correctement branchés.



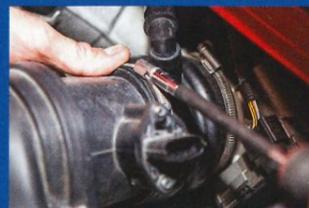
5 Seule l'huile Mobile 1 est recommandée par Porsche, en OW40.



2 Le filtre à air doit être propre si l'auto est bien entretenue.



4 Dans de rares cas, on peut noter des fuites sur le bocal de refroidissement.



6 Pour poursuivre l'inspection, on enlève le collier du bloc du filtre à air à l'aide d'un simple tournevis.



10 De dessous, on a accès à la valve de l'échappement sport. Il faut bien vérifier qu'elle fonctionne.

c'est l'appellation "GT3" qui reprend le flambeau de la sportivité à mi-chemin entre circuit et homologation route. La première du nom est commercialisée en mai 1999 (sur la 996, donc...). Elle reprend en partie la recette de la 2.7 RS. Puissance et efficacité sont les maîtres mots. Malgré ses 360 ch, elle a de quoi tenir la dragée haute à la 911 turbo forte de ses 420 ch, sans doute, mais plus lourde. Avec la naissance de la 997, la GT3 va de nouveau faire parler la poudre.

Plus efficace, elle jouit d'un aérodynamisme plus pointu et d'une puissance de 415 ch à 7600 tr/min. Conséquence logique, elle dévore d'une bouchée le 0 à 100 km/h en seulement 4,3 secondes. Sur le marché de l'occasion, elle s'arrache à prix d'or. Comme la GT3 RS est devenue inaccessible, les acheteurs s'intéressent désormais tous à elle.

Loi de l'offre et de la demande oblige, sa cote s'est alors mise à grimper. Affichée aux alentours des 80 000 euros l'an passé, elle prétend désormais à plus de 100 000 euros. En clair, c'est le dernier moment pour s'en porter acquéreur. Mais ne foncez pas tête baissée.

Comme toujours, il est important de réaliser le bon achat. Surtout avec une pistarde. ■

## SOUS LE CAPOT AVANT

Les accessoires prévus par Porsche doivent faire partie de la panoplie.



Au fond du bac, on doit retrouver une petite mallette d'outillage.



Accessoire d'origine indispensable pour aller sur la piste, le crochet de remorquage.

## L'HABITACLE À LA LOUPE



Le cockpit est bien évidemment axé vers les performances. Aussi, on retrouve des sièges baquets (en carbone avec l'option Club Sport) et les bacs de portières ont été remplacés par des mousses antichocs. Néanmoins, la GT3 n'est pas complètement dépouillée et s'offre de série ou en option des accessoires plutôt surprenants pour une auto de cette envergure : climatisation, GPS, phares au xénon, toit ouvrant, sièges sport adaptatifs et même pack audio.



A La planche de bord est similaire à la gamme 997. Si le volant en alcantara assure une parfaite prise en mains, le revêtement reste toutefois fragile.



B Une simple pression ici suffit à enlever tous les garde-fous. Essentiel !

## LA LIAISON AU SOL ET LE FREINAGE

En bonne pistarde, elle s'adapte aux besoins de chacun. À l'avant, on peut définir le réglage de carrossage pour un meilleur appui en courbe. Trois possibilités s'offrent à nous : réglage standard (avec les excentriques), réglage poussé avec des cales afin d'allonger le bras de carrossage, et pour aller plus loin, on peut tourner la coupelle d'amortisseur qui aura pour effet de la faire rentrer vers l'intérieur et d'augmenter encore plus de carrossage. Il est également possible de régler la fermeté des barres stabilisatrices avec les crans prévus à l'avant et à l'arrière.



1 Pour juger de la santé de l'auto, il est essentiel d'enlever les roues.



6 La biellette de barre stabilisatrice possède 4 trous de réglage à l'avant.



2 3 Les plaquettes sont mises à rude épreuve sur pistes. Elles doivent être surveillées régulièrement.



7 Ici, on remarque que le bras de carrossage avant peut recevoir des entretoises.



4 Les trous des disques ventilés ne doivent pas être obstrués.



8 Assurez-vous que tout soit bien en place : faisceaux, durites de frein...



9 10 Beaucoup de propriétaires ont débranché les témoins d'usure. Cela ne cache pas forcément un problème, c'est généralement pour éviter qu'ils ne brûlent à haute température.



12 Les graviers s'infiltrent de partout, y compris entre le ressort et l'amortisseur.



13 Chose importante sur piste, le liquide haute température.

### LA COTE DE FLAT SIX EXPERTISE

Jusqu'à l'an passé, on trouvait facilement des modèles entre 70 000 et 80 000 euros. Mais la cote s'est depuis considérablement envolée tellement la demande est forte. Les exemplaires en vente sont peu nombreux et démarrent désormais à 90 000 euros. Pour les GT3 3.6 de première main et peu kilométrées, elles culminent déjà à 120 000 euros. Et ce n'est que le début...

### EXEMPLE D'ENTRETIEN...

Dans le cadre d'une utilisation classique  
**CHEZ UN SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT**  
POUR UNE 997/1 (TTC, main-d'œuvre comprise) :

- Révision classique : 395 euros tous les 30 000 km ou tous les deux ans (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle)
- Révision poussée : 780 euros tous les 60 000 km tous les 4 ans (vidange, bougies, filtres, 110 points de contrôle)
- Changement du kit complet d'embrayage : 2 100 euros (avec disque, mécanisme, butée)
- Changement d'un jeu de plaquettes (non céramique) arrière : 801 euros
- Changement d'un jeu de plaquettes (non céramique) avant : 715 euros

### Dans le cadre d'une utilisation piste

Les exemples évoqués plus haut sont donnés à titre indicatif si l'auto ne va jamais (voire rarement sur piste). Pour 3 ou 4 sorties annuelles, il est conseillé d'effectuer tous les ans une révision (vidange, filtres, niveaux, 60 points de contrôle) et de changer l'huile de boîte. Après chaque sortie, la voiture doit être vérifiée par un professionnel (moteur, plaquettes) qui se chargera au besoin d'effectuer un « dégravillonnage » au niveau du radiateur. Enfin, n'oubliez pas qu'il est impératif d'utiliser du liquide frein haute température (forfait à 135 euros).

## LES CONSEILS DE NOTRE EXPERT TECHNIQUE

### PASCAL GERMAIN

Directeur de GT Sport à Villefranche-sur-Saône  
Spécialiste indépendant Porsche (www.gtsport.fr)



### Comment résumeriez-vous la 997/1 GT3 ?

Elle est très bien placée au niveau des performances et de la fiabilité. Aujourd'hui, sa cote augmente d'ailleurs confortablement. Il y a un an, on avait des véhicules qui se vendaient 70 000 euros et qui maintenant prétendent à 100 000 euros. Elle est très recherchée, elle est parfaite à tous les niveaux. La puissance autorise un pilotage aisé, le comportement est exceptionnel et le confort reste quand même préservé.

### Par rapport à la 997/2 ?

La GT3 de 3e génération est un peu plus pêchue avec son injection directe. Certes, elle est légèrement plus lourde, mais en terme de tenue de route ça se vaut. Il n'y a que le moteur qui change : 3.8 à la place du 3.6.

### Quelles sont les précautions à prendre avec la GT3 3.6 ?

Bien faire chauffer le moteur avant utilisation, même s'il n'y a pas de turbo. Pensez à roder ses freins quand ils sont neufs avant de se rendre sur circuit, vérifier ses pressions de pneus, dégonfler à chaque tour (pour pallier la pression qui augmente pendant que la gomme chauffe). Bref, tous les conseils que l'on peut donner à ceux qui font régulièrement du circuit. Enfin, il est essentiel de prendre rendez-vous avec son spécialiste après chaque sortie pour qu'il vérifie l'auto de A à Z.

### Peut-on l'utiliser au quotidien ?

J'ai des clients qui le font. Elle est parfaite, même sur la route. Néanmoins, elle est plus sèche que la Carrera. L'utilisation quotidienne est donc plus fatigante, mais elle reste adaptée pour les week-ends et les sorties gentlemen drivers.

### D'après-vous, quelle est la meilleure des GT3 ?

Difficile de répondre. La 1re en version 996 reste la plus plébiscitée. C'est la plus légère et on en voit très peu. Aujourd'hui la 997 phase 2 est la plus présente sur le marché de l'occasion.

### À l'achat du véhicule, comment juger de l'étendue des dégâts ?

Si l'on a de bonnes connaissances en mécanique, il faut mettre l'auto sur un pont pour examiner en profondeur l'état de la mécanique, des soubassements et des protections. Toutes ces pièces révèlent le passif de l'auto. Le fait qu'elle ait fait du circuit n'est pas rédhibitoire. Il faut néanmoins que le propriétaire présente les factures de l'entretien qui doit être fait en conséquence. Mais pour être certain de réaliser un bon achat, il reste préférable de confier l'auto à un spécialiste Porsche afin que ce dernier réalise un check-up complet du véhicule. De mon côté, je propose un forfait à 78 euros pour juger de l'état du véhicule, vérifier son passif et contrôler l'état mécanique général. À l'issue de ce contrôle, on peut présenter au client un diagnostic objectif et regarder éventuellement si les réparations sont financièrement judicieuses.