



PORSCHE



Der neue 911 GT3 RS und 911 GT3
Die reine Lehre



| | |
|----------------------------|------------|
| Die reine Lehre | 6 |
| Der 911 GT3 | 8 |
| Der neue 911 GT3 RS | 20 |
| Antrieb | 34 |
| Fahrwerk | 48 |
| Sicherheit | 58 |
| Komfort | 68 |
| Umwelt | 76 |
| Individualisierung | 80 |
| Porsche Motorsport | |
| Aktivitäten | 94 |
| Betreuung | 104 |
| Fazit | 106 |
| Technische Daten | 108 |
| Index | 114 |

Die reine Lehre

- **Über 50 Jahre Motorsport erfahrung**
- **Über 28.000 Porsche Rennsieg**e
- **Technik von der Rennstrecke**
- **Konzentration auf den Fahrer**

Es sind vor allem 2 Gründe, die die Geschichte der Porsche Sportwagen so erfolgreich werden ließen: ihre innovative Technik – und das Wissen der Ingenieure, daß diese Technik immer den Fahrer und seine jeweiligen Bedürfnisse im Fokus haben muß.

Nur die direkte und präzise Verbindung, die fast automatisch zwischen einem Porsche und seinem Fahrer entsteht, machte vieles erst möglich: über ein halbes Jahrhundert Porsche Motorsport mit über 28.000 Rennsiegen.

Wir haben beides erneut umgesetzt. Mit Technik, die alltags-tauglich und im Motorsport kompromißlos sportlich ist – und die mit dem Fahrer praktisch zu einer Einheit wird. Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3. Die reine Lehre.



Der 911 GT3

- **3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor**
- **19-Zoll GT3 Rad in Leichtbauweise**
- **Straßenzugelassene Sportreifen**
- **Effiziente Aerodynamik**
- **Clubsportpaket – wahlweise, ohne Mehrpreis**

Eigentlich genügt ein kurzer Satz, um den 911 GT3 zu charakterisieren: Er ist für die Straße gebaut. So selbstverständlich, wie es klingt, ist es nicht. Denn er wurde komplett von den Ingenieuren entwickelt, die auch die Porsche

Rennfahrzeuge bauen. Seine Technik stammt von der Rennstrecke – und ist für den Alltag geschaffen. Bei kaum einem anderen Sportwagen sind Sie als Fahrer so in das Fahrzeug integriert wie beim 911 GT3. Die Verbindung zum

Fahrzeug ist so intensiv, daß man fast das Gefühl bekommt, Teil der Technik zu sein. Jede noch so kleine Regung des 911 GT3 geht direkt unter die Haut.



Was hat Motorsport eigentlich mit dem Alltag gemein?

Die Technik, zum Beispiel.

Der 911 GT3.

Wer den 911 GT3 vornehmlich im Alltag nutzt, muß das Potential dieses Sportwagens nicht voll ausschöpfen. Zu wissen, daß es jederzeit bereitsteht, genügt.

Sein 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor ist eine Weiterentwicklung aus dem Rennsport. Er liefert 305 kW (415 PS) bei 7.600 1/min. Die maximale Drehzahl liegt bei 8.400 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 405 Nm bei 5.500 1/min. Das klingt gut auf

dem Papier. Und erst recht in der Praxis.

Auf den Asphalt gelangt diese Kraft über ein präzise geführtes 6-Gang-Schaltgetriebe und das sportlich abgestimmte Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM – s. Seite 54).

Alles, was für den Einsatz auf Rundstrecken entscheidend ist, läßt sich verstellen: Höhe, Sturz, Spur und Stabilisatoren an



Vorder- und Hinterachse sowie der Heckflügel.

Das einteilige 19-Zoll GT3 Rad in Leichtbauweise hat straßenzugelassene Sportreifen (s. Seite 53). Für höhere Kurvengeschwindigkeiten sowie exakteres Fahr- und Einlenkverhalten.

Eine verstärkte Bremsanlage inklusive Bremsluftspoiler sorgt für sehr hohe Bremsleistungen auch unter extremen Bedingungen. Auf Wunsch erhältlich: die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – s. Seite 62).

Die Crashstrukturen wurden weiter optimiert. Die Türen und die Kofferraumhaube sind aus Aluminium und sparen so erheblich Gewicht. Die Folge: ein Leistungsgewicht von nur 3,36 kg/PS. Für

4,3 s von 0 auf 100 km/h und 310 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Also eigentlich alles wie geschaffen für die Straße. Und den Motorsport. Aber die liegen ja beim 911 GT3 sehr eng beieinander.



Ein roter 6-Punkt-Gurt für die Fahrerseite und ein Feuerlöscher mit Halterung liegen zusätzlich bei. Die Vorrüstung für einen Batterie-hauptschalter gehört ebenfalls zum Umfang. Der Schalter selbst ist über die Motorsportabteilung von Porsche erhältlich.

Das Clubsportpaket ist ausschließlich in Verbindung mit den optionalen Leichtbau-Schalensitzen aus Kohlefaser (CfK) erhältlich. Die aus dem Carrera GT adaptierten Sitze bieten hervorragende Seitenführung, sind mit schwer entflammbarem Stoff bezogen und wiegen nur je ca. 10 kg.

Fehlt eigentlich nur noch eines: Ihre Fahrt bei einer Clubsportveranstaltung (s. Seite 101) – oder auch mal ins Büro.



Wer sich zu seiner Herkunft bekennt, weiß um die notwendige Ausrüstung.

Der 911 GT3 ist auf Motorsport ausgelegt. Seine Technik stammt von dort. Seine Leistungsfähigkeit ist dafür geschaffen. Seine Fahrer schätzen genau das.

Sicherheit, wenn er das Potential des Wagens voll ausschöpfen will. Denn in allen Teilen des Clubsportpakets steckt unsere langjährige Erfahrung im Motorsport.

Das Clubsportpaket für den 911 GT3.

Deshalb gibt es das Clubsportpaket – wahlweise, ohne Mehrpreis (nur in Verbindung mit den optionalen Leichtbau-Schalensitzen). Es macht dieses von Haus aus bereits extrem sportliche Straßenfahrzeug noch besser geeignet für gelegentlichen Rundstreckeneinsatz. Es bietet dem Fahrer noch mehr

Der Umfang des Pakets: Für noch mehr Schutz sorgt ein mit der Karosserie verschraubter Überrollkäfig hinter den vorderen Sitzen. Die für Motorsportveranstaltungen mit FIA-Zulassung geforderten Käfigbügel vorne erhalten Sie separat über die Motorsportabteilung von Porsche.



Gut, wenn schon die Oberfläche viel Tiefgang hat.

Die Aerodynamik des 911 GT3.

Der 911 GT3 beeindruckt optisch und technisch. Wobei das eigentlich keinen Unterschied macht. Denn sportliches Design vom Zeichenbrett allein reicht bei Porsche nicht. Jedes Detail der Karosserie muß seine Funktionalität beweisen.

Das Bugteil ist aerodynamisch optimiert – für eine verbesserte Kühlluftführung zu den vorderen Bremsen und zum Mittelkühler, der wegen der hohen thermischen Beanspruchung des Motors

benötigt wird. Das Besondere der Bugverkleidung: Sie trägt maßgeblich zum Abtrieb an der Vorderachse bei. Vor allem durch einen Luftauslaß an der Vorderkante des Kofferraumdeckels. Er leitet die durch den Mittelkühler strömende Luft nach oben über das Fahrzeug. Das sorgt für Abtrieb und erhöht so den Anpreßdruck.





Ein feststehender Doppelflügel dominiert das Heck. Das obere Flügelprofil ist für den Rundstreckeneinsatz im Neigungswinkel verstellbar. Der Doppelflügel sorgt auch bei Höchstgeschwindigkeit für die nötige Fahrstabilität. Ein sehr wirksames Detail: eine zusätzliche Gummilippe (die sogenannte Gurney Flap) auf dem unteren Flügel, die als zusätzliche Abrißkante dient.

2 Staudrucksammler auf dem Heckdeckel pressen mit steigender Geschwindigkeit sowohl zusätzliche Luft in den Motor als auch Kühlluft in den Motorraum. Kühlschlitze im hinteren Stoßfänger sorgen für die Entlüftung des Motorraums.

Die Folge all dieser aerodynamischen Optimierungen ist eine kleine Sensation: Der 911 GT3 hat keinerlei Auftrieb – nur Abtrieb. Vorne und hinten. In aerodynamischer Balance.

Für hohe Bodenhaftung, mehr Richtungsstabilität, mehr Fahr-sicherheit. Und ausgezeichnetes Handling auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Kurz: Der 911 GT3 sieht extrem sportlich aus. Weil er genau das ist.

Der neue 911 GT3 RS

- 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor
- 4,2 s von 0-100 km/h
- Breite Karosserie
- Spezielle Fahrwerksabstimmung
- Markantes Design
- Clubsportpaket serienmäßig
- Leichtbau-Schalensitze serienmäßig
- Straßenzulassung

RS. Ein Synonym für Grenzbereich – für die Bewegung am Limit. Es steht für Motorsport. Für Präzision und überzeugende Technik. Für die Reduzierung auf das Wesentliche. Kurz: für den neuen 911 GT3 RS.

Er stammt aus der Motorsportabteilung von Porsche. Und damit zu 100 % von der Rennstrecke – für die Rennstrecke. In jedem Detail: von der speziellen Fahrwerksabstimmung bis hin zu Gewichts-einsparungen, zum Beispiel beim

Getriebe, der Heckscheibe und dem Heckflügel aus Kohlefaser (CfK). Für ein sportliches Gesamtkonzept. Ein Konzept, mit dem Porsche seit über einem halben Jahrhundert Motorsportgeschichte schreibt.





Es sind manchmal nur Kleinigkeiten, die den neuen 911 GT3 RS von anderen unterscheiden.

Ein paar Zehntel pro Runde, zum Beispiel.

Leistung kann man natürlich in Pferdestärken messen. Das stand bei Porsche aber nie an erster Stelle. Entscheidender ist die perfekte Abstimmung aller Komponenten, die zur Gesamtpformance beitragen. Das beste Beispiel dieses Prinzips: der neue 911 GT3 RS – das Homologationsmodell für das Rennfahrzeug 911 GT3 RSR. Er wurde nach offiziellem FIA-N/GT- und ACO-Reglement konzipiert – und ist somit die straßenzugelassene Version eines reinrassigen Rennwagens.

Angetrieben wird der 911 GT3 RS von demselben Aggregat, das auch den 911 GT3 antreibt: einem 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor mit 305 kW (415 PS) bei 7.600 1/min. Das Hochdrehzahlkonzept des Motors ergibt eine Maximaldrehzahl von 8.400 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 405 Nm bei 5.500 1/min.

Trotz serienmäßigem Überrollkäfig und breiter Karosserie besitzt der neue 911 GT3 RS ein Gewicht von nur 1.375 kg und ist damit 20 kg leichter als der 911 GT3. Sein spezifisches Leistungsgewicht beträgt lediglich 3,31 kg/PS. Für nur 4,2 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h.

Die hohe Kraft überträgt ein kurz und präzise geführtes 6-Gang-Schaltgetriebe mit Seilzugschaltung auf die Räder. Im Gegensatz zum 911 GT3 kommt jedoch ein Einmassenschwungrad zum Einsatz. Es ist speziell auf die hohen Belastungen im Rennbetrieb ausgelegt. Sein geringes Gewicht steigert die Hochlaufdynamik des Motors spürbar: Vor allem in den ersten 3 Gängen dreht der Motor noch dynamischer bis an die Maximal-

drehzahl von 8.400 1/min – ein entscheidender Vorteil auf kurvenreichen Rundstrecken.

Wie der 911 GT3 besitzt auch der neue 911 GT3 RS ein Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM – s. Seite 54). Es ist jedoch nochmals rundstreckenorientierter abgestimmt – für hohe Kurvengeschwindigkeiten und präzises Handling.



Genau wie der 911 GT3 verfügt der neue 911 GT3 RS serienmäßig über leichte 19-Zoll GT3 Räder. Durch die verringerte Einpreßtiefe der Räder an der Hinterachse besitzt der neue 911 GT3 RS eine um 34 mm breitere Spur und damit eine nochmals erhöhte Wankstabilität. Straßenzugelassene Sportreifen sorgen für die nötige Traktion.

Unverzichtbar für den Rundstreckeneinsatz: die Feinabstimmung einzelner Komponenten. Wie beim 911 GT3 sind Höhe, Sturz und Spur sowie die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse verstellbar. Zusätzlich ist der Querlenker an der Hinterachse beim neuen 911 GT3 RS geteilt, damit der Sturz noch präziser auf die Anforderungen im Motorsport eingestellt werden kann. Zudem sorgt der um 5 mm längere Radstand für eine nochmals verbesserte Fahrstabilität und ein gesteigertes Performancepotential.

Auch in puncto Sicherheit verhält sich der neue 911 GT3 RS wie erwartet: kompromißlos. Das gilt

besonders für seine Bremsen. Er besitzt dieselbe Bremsanlage wie der 911 GT3. Mit 6-Kolben-Aluminium-Bremssätteln in Monobloc-Bauweise an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Bremssätteln in

Monobloc-Bauweise an der Hinterachse läßt sich die Bremskraft exakt dosieren. Die Stahlbrems-scheiben mit 350 mm Durchmesser vorne und hinten sind gelocht und innenbelüftet – für hohe

Bremsleistung auch bei Nässe. Auf Wunsch auch für den 911 GT3 RS erhältlich: die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB – s. Seite 62).

Eine Bremsanlage, die bereits im Rennsport, zum Beispiel beim Porsche Michelin Supercup, härtesten Anforderungen standhalten mußte.

Wie gesagt: Pferdestärken sind schön und gut. Aber noch lange nicht alles, was entscheidet.



Mit steigender Geschwindigkeit steigt der Auftrieb? Widerlegt.

Die Aerodynamik des neuen 911 GT3 RS.

Im Motorsport wird konsequent Gewicht gespart. Überflüssige Teile gibt es nicht. Nach diesen Vorsätzen wurde der neue 911 GT3 RS entwickelt. Ergebnis: Jedes verbaute Teil hat seine Funktion – und eine sehr sportliche Optik.

Eine gegenüber dem 911 GT3 zusätzliche Anspoilerung an der Bugspoilerlippe erhöht den Anpreßdruck – für nochmals mehr Abtrieb vorne. Zudem verbessert

sie die Kühlluftzufuhr zum Mittelluftkühler.

Die Karosserie ist über der Hinterachse um 44 mm breiter als beim 911 GT3. Für eine breitere Spur und damit für eine noch höhere Kurvendynamik. Typisch für das Heck der 911 GT3 Modelle: Das Doppelendrohr liegt in der Mitte.





Das Design des Heckflügels ist beim neuen 911 GT3 RS an die 911 GT3 Cup Fahrzeuge angelehnt. Er ist aus Kohlefaser (CfK) und damit leichter als beim 911 GT3. Zugleich ist er größer – für noch mehr Abtrieb hinten. Wie beim 911 GT3 ist er verstellbar. Für gute Fahrstabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Für eine weitere Gewichtsreduzierung sorgt beim 911 GT3 RS die Heckscheibe. Sie ist aus Kunststoff und damit ca. 3 kg

leichter als eine Glasheckscheibe – Leichtbau direkt von der Rennstrecke. Für Agilität wie auf der Rennstrecke. 2 separate Staudrucksammler auf dem leichten Heckdeckel aus Kunststoff pressen wie beim 911 GT3 mit steigender Geschwindigkeit zusätzliche Luft in den Motorraum und die Ansauganlage – für eine noch bessere Motorkühlung und eine höhere Motorleistung.

Das Ergebnis all dieser aerodynamischen Optimierungen: ein

c_w -Wert von nur 0,30 – und Abtrieb. Vorne und hinten. In aerodynamischer Balance. Für hohe Bodenhaftung, mehr Richtungsstabilität, mehr Fahr-sicherheit. Und ausgezeichnetes Handling auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Das Design des neuen 911 GT3 RS mag letztlich vielleicht ein wenig auffälliger sein. Aber Motorsport ist ja auch nicht wegen des Understatements so faszinierend.

Die Voraussetzung für sportliche Höchstleistungen: sie nie aus dem Blick zu verlieren.

Das Interieur des neuen 911 GT3 RS.

Der neue 911 GT3 RS ist ein Auto für den Alltag – insbesondere für den auf der Rundstrecke.

Anders als beim 911 GT3 ist das Clubsportpaket beim neuen 911 GT3 RS serienmäßig. Der mit der Karosserie verschraubte hintere Überrollkäfig sorgt für zusätzlichen Schutz. Die für Motor-

sportveranstaltungen mit FIA-Zulassung geforderten Käfigbügel vorne erhalten Sie separat über die Motorsportabteilung von Porsche. Ein roter 6-Punkt-Gurt für die Fahrerseite sowie ein Feuerlöscher mit

Halterung sind serienmäßig beigelegt. Zum Umfang gehört auch die Vorrüstung für einen Batterie Hauptschalter.

Ein weiterer Unterschied zum 911 GT3: die serienmäßigen Leichtbau-Schalensitze. Wie beim Carrera GT bestehen sie aus Kohlefaser (CfK), wiegen nur etwa 10 kg und gehören damit zu den leichtesten Schalensitzen bei Serienfahrzeugen überhaupt. Zudem bieten sie hervorragenden Seitenhalt und sind mit schwer entflammbarem Stoff bezogen.

Das Interieur des 911 GT3 RS ist ausschließlich in Schwarz erhältlich.

Der Lenkradkranz sowie der Schalt- und Handbremshebel sind – genau wie beim 911 GT3 – mit griffigem Alcantara bezogen. Die Türtafeln sind mit energieabsorbierenden Prallelementen gepolstert und haben keine Ablagen. Die Einstiegsblenden sowie die Verkleidung der Rückwand sind mit einem RS Schriftzug versehen.

Beim 911 GT3 RS befindet sich auf dem Lenkradkranz eine 12-Uhr-Markierung. Sie dient dem Fahrer als Orientierungspunkt für die Stellung der Vorderräder.



Interieur 911 GT3 RS

Antrieb

- 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor
- 305 kW (415 PS) bei 7.600 1/min
- Maximaldrehzahl 8.400 1/min
- Ventilsteuerungssystem VarioCam
- Trockensumpfschmierung
- Variable Sauganlage

Die 911 GT3 Modelle erkennt man mit geschlossenen Augen. Ihr Klang ist einzigartig. Ebenso wie ihre hohe Leistungsentfaltung: Der Hochdrehzahlmotor dreht bis zu 8.400 1/min.

Die Kraftentfaltung erfolgt präzise und direkt. Jeden leichten Druck auf das Gaspedal setzt das Aggregat sofort in energischen Vortrieb um.

Die Fahrleistung ist schlichtweg beeindruckend. Und mindestens ebenso unverwechselbar wie der bissige Sound. Aber das sollten Sie am besten selbst erfahren.





3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor

Der Motor.

Spricht spontan auf Sie an.
So wie Sie auf ihn.

Im Heck der 911 GT3 Modelle arbeitet ein wassergekühlter 6-Zylinder-Boxermotor mit 4-Ventil-Technik und VarioCam (s. Seite 40).

Der Saugmotor schöpft aus einem Hubraum von 3.600 cm³ eine Leistung von 305 kW (415 PS) bei 7.600 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 405 Nm bei 5.500 1/min. Betätigt man den „SPORT“-Schalter, werden im mittleren Drehzahlbereich unterhalb des maximalen Drehmoments

zusätzlich bis zu 25 Nm aktiviert. Maximale Drehzahl: 8.400 1/min. Den entscheidenden – und noch beeindruckenderen – Wert liefert neben dem Hochdrehzahlkonzept der 911 GT3 Modelle auch die hohe Literleistung von über 115 PS pro Liter Hubraum. Damit ist dieser 3,6-Liter-Motor der derzeit spezifisch höchstleistende Porsche Saugmotor bei Serienfahrzeugen. Von 0 auf 100 km/h benötigt er im 911 GT3 4,3 s. Beim neuen 911 GT3 RS sogar nur 4,2 s.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt jeweils bei 310 km/h.

Sämtliche Komponenten, die zur Kühlung des Motors beitragen, stammen aus dem Motorsport. Und sind entsprechend standfest.

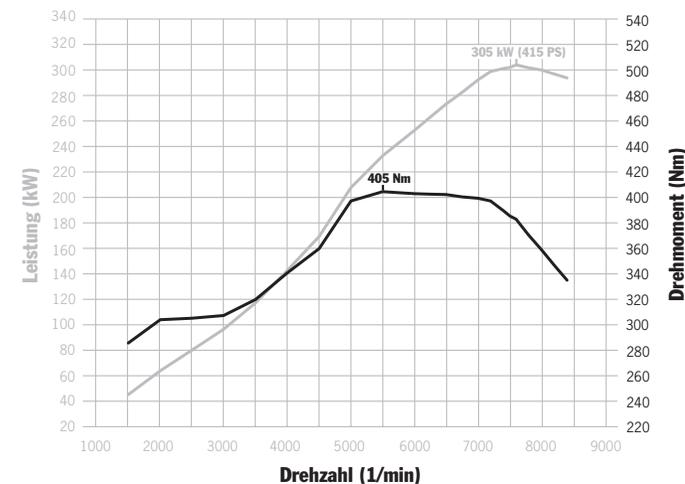
Die sichere Ölversorgung des Motors auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten erfolgt über eine Trockensumpfschmierung (s. Seite 40) mit externem Öltank. Die Ölkühlung mittels Öl-Wasser-Wärmetauscher. Beides im Motorsport erprobte Systeme.

Extrem leichte Titanpleuel und gewichtsoptimierte Kolben sorgen für geringe oszillierende Massen und damit für eine dynamische Drehzahlentfaltung. Auch beim Ventiltrieb kommen Lösungen aus dem Rennmotorenbau zum Einsatz: Die Ein- und Auslassventile werden von sehr leichten Stößeln betätigt. Selbstverständlich mit hydraulischem Ventilspielausgleich. Durch diesen Ventiltrieb begünstigt, liegt die Maximaldrehzahl bei 8.400 1/min. Das ermöglicht kurze Getriebeübersetzungen und führt letztendlich zu einem hohen Beschleunigungspotential.

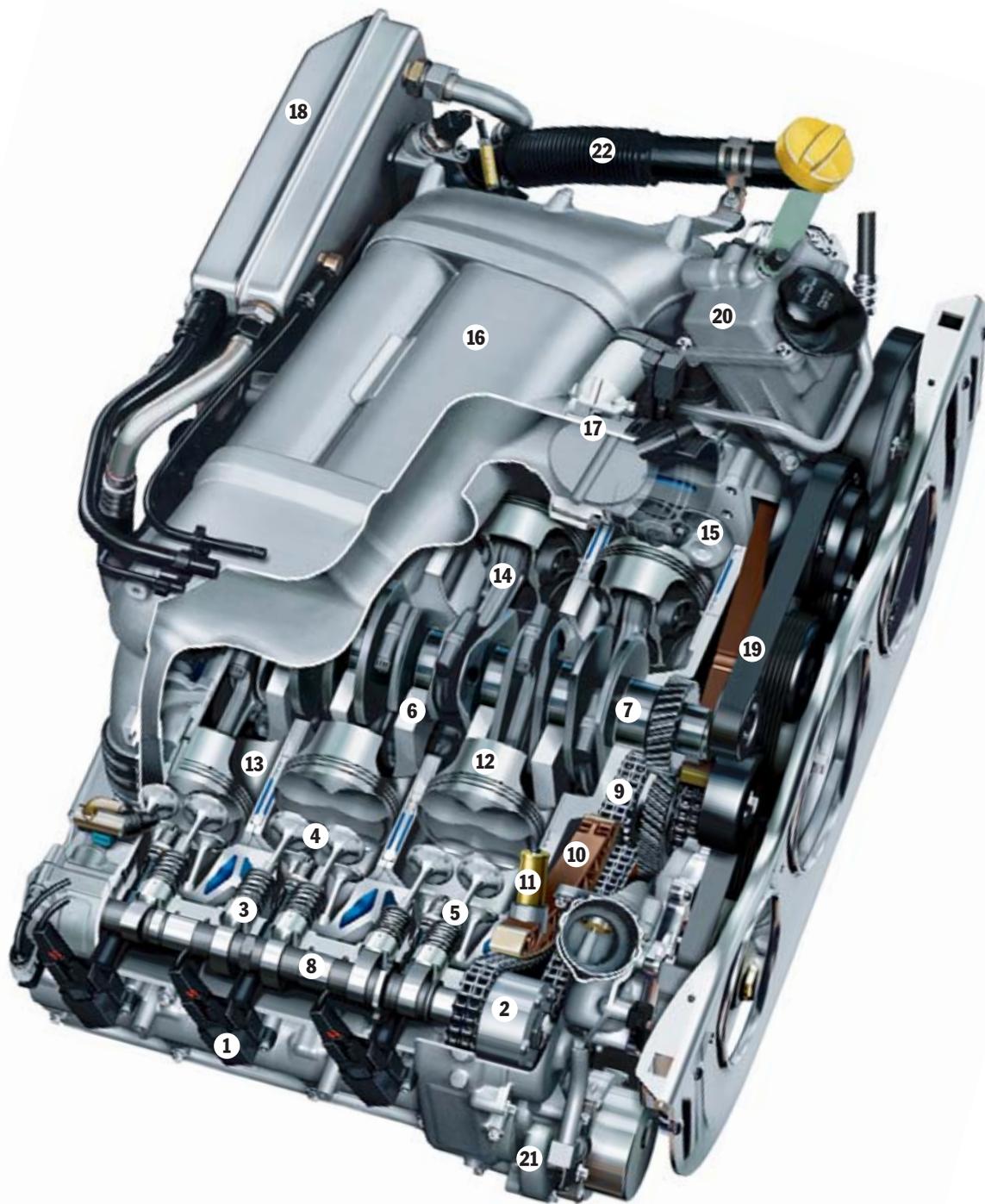
Hinzu kommt eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen (s. Seite 42), die zusammen mit der Sportabgasanlage (s. Seite 43), für einen effizienten Ladungswechsel und hohen Durchsatz sorgt. Das große Volumen der Abgasanlage ergänzt die widerstandsarme Sauganlage durch niedrigen Abgasgegendruck. Das verbessert den Ladungswechsel und erhöht die Leistung.

Die beiden Einlaßnockenwellen werden von stufenlosen Nockenwellenverstellern (VarioCam – s. Seite 40) so verstellt, daß Abgasverhalten, Drehmoment oder Leistung je nach Bedarf optimale Werte erreichen. Über den gesamten Drehzahlbereich.

Wie sich das alles beim neuen 911 GT3 RS und 911 GT3 in der Praxis bemerkbar macht? Durch spontanes Ansprechverhalten. Und durch vehementen Vortrieb – jeder noch so leichte Druck auf das Gaspedal wird mit einer unglaublichen Spontanität beantwortet. Aber nicht zuletzt auch durch einzigartigen Sound, der nach Motorsport pur klingt. Auch auf der Landstraße.



911 GT3 RS/911 GT3: 405 Nm bei 5.500 1/min, 305 kW (415 PS) bei 7.600 1/min



1. Einzelzündspulen
2. VarioCam
3. Stößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich
4. Einlaßventile
5. Ventildfedern
6. Kurbelwellenlagerstuhl
7. Kurbelwelle
8. Einlaßnockenwelle
9. Antriebskette der Nockenwellen
10. Spannschiene
11. Kettenspanner
12. Schmiedekolben
13. Nikasilbeschichtete Zylinderlaufbuchsen
14. Titanpleuel
15. Brennraum
16. Variable Sauganlage
17. Drosselklappe mit E-Gas-Steller
18. Separater Motoröltank der Trockensumpfschmierung
19. Antriebsriemen der Nebenaggregate
20. Ölvorratsbehälter für Servopumpe
21. Ölabsaugpumpe
22. Ölbefüllrohr

VarioCam.

Der Motor des neuen 911 GT3 RS und des 911 GT3 ist mit VarioCam ausgestattet, einem System zur drehzahl- und lastabhängigen Verstellung der Einlaßnockenwellen. Die stufenlose Steuerzeitenverstellung der Einlaßnockenwellen erfolgt durch je einen Flügelzellenversteller pro Zylinderbank.

VarioCam ist ein Motorsteuerungskonzept, das zwischen unterschiedlichen Lastzuständen unterscheidet und sich auf die jeweilige Leistungsanforderung einstellt.



VarioCam

Die Verstellung erfolgt unmerklich über das elektronische Motormanagement Motronic ME7.8. Es ermöglicht eine hohe Laufqualität, einen günstigen Kraftstoffverbrauch, geringe Emissionen und vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte über den gesamten Drehzahlbereich.

Die Trockensumpfschmierung.

Unverzichtbar für sportliches Fahren: Die Ölversorgung wird auch bei extremer Quer- und Längsbeschleunigung durch die Trockensumpfschmierung gesichert.

Je 2 Ölabsaugpumpen pro Zylinderkopf, angetrieben von den Auslaßnockenwellen, sowie 2 Absaugpumpen im Kurbelgehäuse befördern das Motoröl rasch und vollständig in den externen Motoröltank zurück.

Die Ölpumpen sind so ausgelegt, daß im Kurbelgehäuse Unterdruck entsteht. Dadurch wird der Bewegung der Kolben weniger Widerstand entgegengesetzt, wodurch sich Wirkungsgrad und Leistung verbessern. Ein weiteres Pumpenelement im Kurbelgehäuse versorgt die Schmierstellen im Motor aus dem externen Motoröltank.



Die 911 GT3 Modelle sind ab Werk mit dem vollsynthetischen Hochleistungsöl Mobil 1 befüllt. Aufgrund der ausgezeichneten Schmiereigenschaften sichert es einen zuverlässigen Kaltstart, auch bei tiefen Temperaturen. Und trägt nicht zuletzt auch zur Dauerhaltbarkeit des Motors bei.

Für den Motor bedeuten diese Details eine zuverlässige Ölversorgung des Kurbeltriebs und der beiden Zylinderreihen. Auch bei extremen Querbeschleunigungen, wie sie beim Betrieb mit Sportreifen auftreten können.

Und was bedeutet es für den Alltagseinsatz? Aufgrund der optimalen Schmierung einen wichtigen Beitrag zur Dauerhaltbarkeit des Motors.



Sauganlage

Die Sauganlage.

Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 besitzen eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen. Sie sorgt im Zusammenspiel mit der Abgasanlage mit 2 zentralen Endrohren für einen effizienten Ladungswechsel und hohen Durchsatz.

Wie funktioniert das? Um eine optimale Füllung der Zylinder mit Verbrennungsluft und damit hohe

Drehmoment- und Leistungswerte über einen großen Drehzahlbereich sicherzustellen, muß eine Sauganlage variabel gestaltet sein. Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 erreichen dies über eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen.

Neben einem konventionellen Verteilerrohr werden zusätzlich 2 Resonanzrohre mit Resonanzklappen eingesetzt. Bei niedrigen Motordrehzahlen sind die Reso-

nanzklappen geschlossen. Bei mittleren öffnet die erste Klappe. Bei hohen wird diese geschlossen und die zweite geöffnet. Das System nutzt so die Schwingungsverhältnisse der Luft im Ansaugtrakt für eine optimale Füllung der Zylinder.

Das Ergebnis: eine füllige Drehmomentkurve, hohe maximale Drehmomentwerte und eine hohe Leistung über einen großen Drehzahlbereich.



Sportabgasanlage

Die Sportabgasanlage.

Die gewichtsoptimierte Sportabgasanlage der 911 GT3 Modelle besteht aus 2 Vorschalldämpfern, 2 Katalysatoren und einem Endschalldämpfer, der in zweiflutige, zentrale Endrohre mündet. Das Volumen der Abgasanlage wurde weiter erhöht. Das reduziert den Abgasgegendruck – für mehr Leistung. Jede der beiden Zylinderreihen besitzt einen eigenständigen Abgasstrang. Deren Katalysatoren

ermöglichen eine schnelle Aufheizung für eine effektive Schadstoffumwandlung. Die schnelle Aufheizung der Katalysatoren nach einem Kaltstart wird durch eine Sekundärlufteinblasung unterstützt.

Eine Stereo-Lambda-Regelung überwacht beide Zylinderreihen getrennt. 2 korrespondierende Lambda-Sonden regeln im Zusammenspiel mit der Motronic ME7.8 die Gemischzusammensetzung individuell für jede Zylinderreihe.

Darüber hinaus überwacht je eine weitere Lambda-Sonde pro Abgasstrang die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator. * Dies erlaubt eine wesentlich genauere Abstimmung der Schadstoffreduzierung.

Das Ergebnis: kerniger, reiner Sound.

* Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



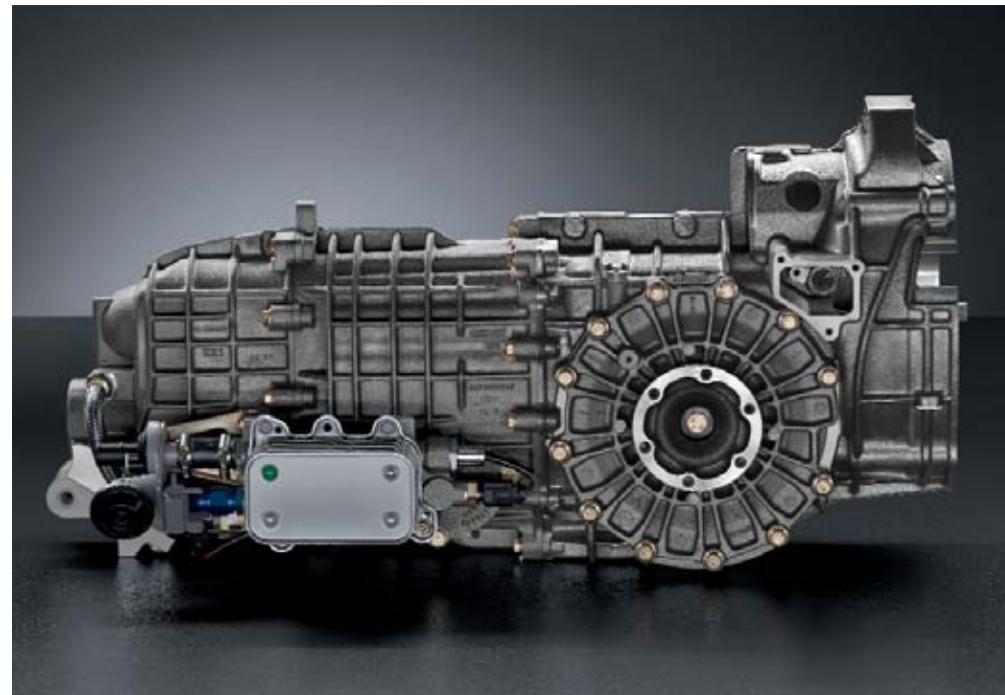
Die Kraftübertragung.

Das Thema Schaltgetriebe, kurz und bündig.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe in den 911 GT3 Modellen ist speziell auf die hohen Belastungen im Motorsport ausgelegt. Die einzelnen Gänge wurden exakt auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt. Die Schaltwege sind kurz und exakt – für präzise und schnelle Schaltvorgänge.

Im 911 GT3 bietet das 6-Gang-Schaltgetriebe in Verbindung mit der Seilzugschaltung und dem Zweimassenschwungrad ein

Höchstmaß an Präzision. Der 911 GT3 RS verfügt über ein Einmassenschwungrad. Es ist leichter als ein Zweimassenschwungrad und steigert so die Motordynamik. Der Motor dreht noch müheloser in die oberen Drehzahlregionen. Das Einmassenschwungrad führt jedoch im Vergleich zum Zweimassenschwungrad zu einem deutlich erhöhten Geräuschniveau.



Getriebe

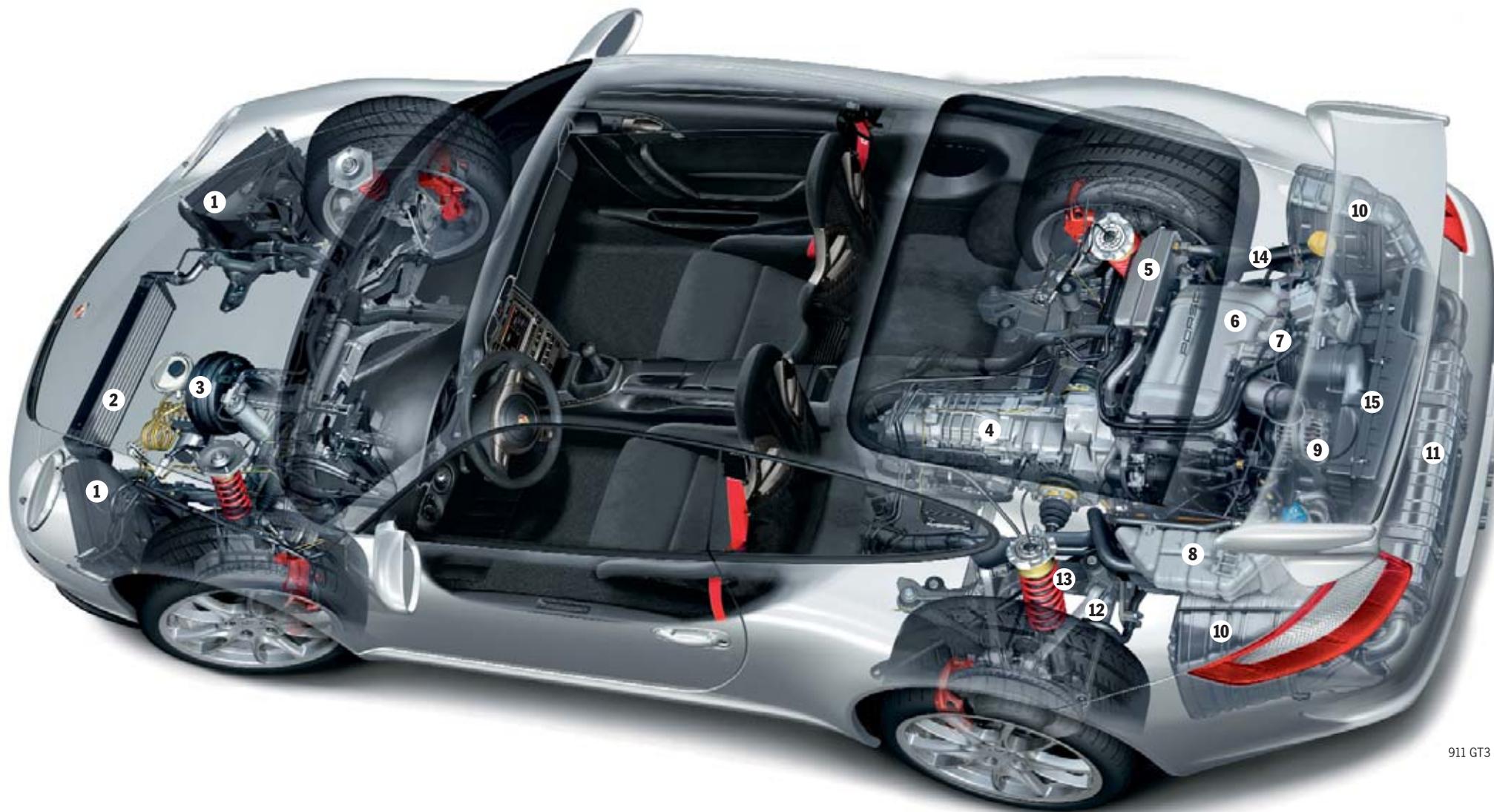
Die Getriebeabstufungen ermöglichen bei beiden Modellen eine dynamische Leistungsentfaltung durch kleine Drehzahlsprünge und damit optimalen Anschluß nach dem Hochschalten. Stabile und hitzeunempfindliche Stahlsynchronringe im 3. bis 5. Gang gewährleisten exakte Gangwechsel auch unter sehr hohen Belastungen.

Ein zusätzlicher Öl-Wasser-Wärmetauscher und eine Spritzölschmierung sorgen für die notwendige

Getriebeölkühlung. Für eine Getriebedauerhaltbarkeit auch unter hohen Belastungsbedingungen, wie sie beispielsweise auch beim Rundstreckeneinsatz auftreten können.

Eine Hinterachs-Quersperre teilt beim Beschleunigen in der Kurve dem höher belasteten kurvenäußeren Rad der Hinterachse mehr Kraft vom Motor zu. Für besseren Vortrieb und präziseres Kurvenverhalten.

Die Sperrwirkung ist dabei asymmetrisch zwischen Beschleunigung und Verzögerung. Dabei beträgt der maximale Sperrwert beim Beschleunigen 28% und beim Verzögern 40%.



911 GT3

1. Kühlermodul

2. Mittelkühler

**3. Tandem-Bremskraft-
verstärker**

4. 6-Gang-Schaltgetriebe

**5. Separater Motoröltank
der Trockensumpfschmierung**

6. Variable Sauganlage

7. Drosselklappe

mit E-Gas-Steller

**8. Kühlmittelausgleichs-
behälter**

9. Lichtmaschine

10. Vorschalldämpfer

**11. Endschalldämpfer
der Sportabgasanlage**

12. Mehrlenker-Hinterachse

13. PASM Dämpfer

14. Ölbehüllrohr

15. Luftfilter

Fahrwerk

- **McPherson-Vorderachse, Mehrlenker-Hinterachse**
- **Porsche Active Suspension Management (PASM)**
- **Traction Control (TC)**
- **19-Zoll GT3 Leichtbauäder mit Sportreifen**
- **Variable Lenkübersetzung**

Wenn es um den Kontakt zwischen Fahrer und Fahrzeug geht, zählt vor allem eines: die Rückmeldung des Fahrzeugs an den Fahrer. Hier sind der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 sozusagen die Referenz. Ihr Fahrwerk mit serienmäßigem

Porsche Active Suspension Management (PASM) und Traction Control (TC) liefert agiles Fahrverhalten, überlegene Handlungseigenschaften und hohe Fahrsicherheit. Die Lenkung ist präzise – und variabel übersetzt. Auf Rundstrecken sinnvoll: Das Fahrwerk kann an die

jeweilige Strecke angepaßt werden. Nur so kann der Fahrer ihre Eigenheiten zu seinem Vorteil nutzen. Beim 911 GT3 RS ist es nochmals neu abgestimmt – für noch höhere Kurvendynamik und ein noch präziseres Handling.



Das Fahrwerk.**Grundlagen der Fahrdynamik,
Teil 1.**

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 RS und des 911 GT3 wurde im wesentlichen vom aktuellen 911 GT3 Rennfahrzeug abgeleitet – und ist darum auch im Alltag extrem sportlich: Die Fahrzeuge liegen gegenüber dem 911 Carrera um rund 30 mm tiefer. Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Für überlegenes Handling, hohe Fahrsicherheit und stabiles Fahrverhalten besonders in Kurven.

Die Vorderachse ist eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern. So werden die Räder präzise geführt. Für hervorragende Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften in jeder Fahrsituation. Die Kühlluftzufuhr zu den vorderen Bremsen ist in Verbindung mit einem Bremsluftspoiler effizient gelöst.

Die Hinterachse ist eine Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept – leicht, stabil, agil. Die gewichtsoptimierte Konstruktion sorgt für hervorragende fahrdynamische Eigenschaften.

Unverzichtbar für den Einsatz im Motorsport: Sowohl Höhe, Sturz und Spur als auch die Stabilisatoren des Fahrwerks lassen sich an Vorder- und Hinterachse verstellen und so auf das gewünschte Fahrverhalten abstimmen. Beim neuen 911 GT3 RS ist der Querlenker an der Hinterachse zudem geteilt, damit der Sturz noch präziser auf die Anforderungen im Motorsport eingestellt werden kann.

Durch die fast spielfreie Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie, z. B. durch Metallstützlager vorne, ergeben sich geringere Übertra-

gungselastizitäten sowie eine exaktere Radführung und somit ein besseres Fahr- und Einlenkverhalten.

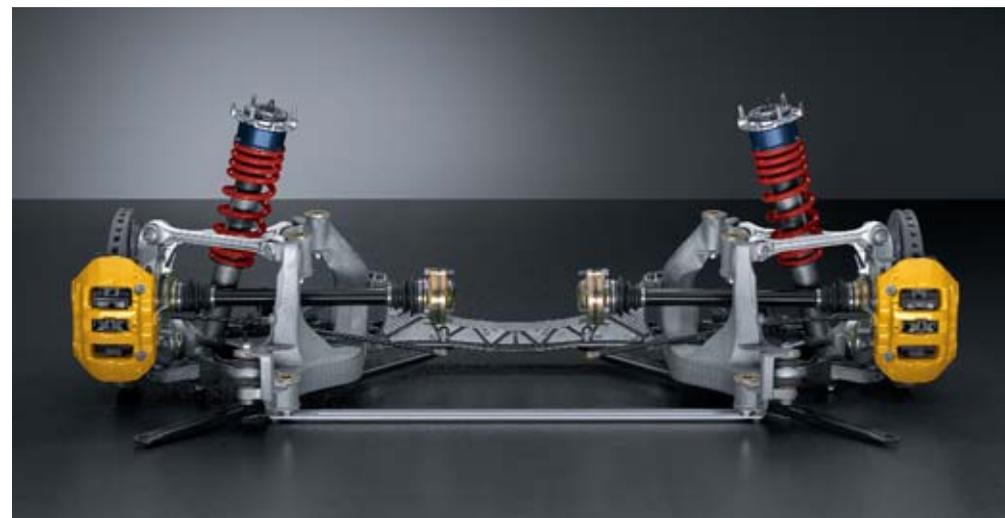
Das Stoßdämpfersystem ist elektronisch verstellbar: mit dem serienmäßigen Porsche Active Suspension Management (PASM). Der Fahrer hat die Wahl zwischen 2 Programmen: dem Normalmodus und dem Sportmodus. Mehr dazu erfahren Sie auf Seite 54.

Erstmalig kommt in den 911 GT3 Modellen die Traction Control (TC) mit ABD, ASR und MSR zum Einsatz, die sich auch im Carrera GT

bewährt hat. Die sehr sportlich abgestimmte Traktionskontrolle begrenzt z. B. die überschüssige Kraft, die bei starkem Beschleunigen eventuell zum unkontrollierten Ausbrechen des Hecks führen könnte. Der Grenzbereich ist dabei jedoch so hoch angesiedelt, daß er bei normaler Fahrweise und trockener Fahrbahn kaum erreicht wird. Deutlich später regelt Traction Control (TC), wenn man den „SPORT“-Schalter in der Mittelkonsole betätigt. Und wer noch mehr will: Mittels des separaten „TC OFF“-Schalters sind die Eingriffe komplett abschaltbar.



Vorderachse mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Hinterachse mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Räder und Reifen.**Grundlagen der Fahrdynamik,
Teil 2.**

Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 stehen auf einteiligen 19-Zoll GT3 Rädern mit Diebstahlsicherung und Radnabenabdeckungen mit RS bzw. GT3 Schriftzug. Die Räder sind für ihre Dimension sehr leicht. Die gewichtsoptimierte Bauweise steigert durch geringere ungefederte Massen die Fahrdynamik und die Performance. Das hochfeste Rad ermöglicht an der Vorderachse durch seinen großen Innendurchmesser den Einsatz größerer

Bremsen. Die Räder sind karosseriebündig und serienmäßig mit Sportreifen ausgestattet. Die Dimensionen: vorne 235/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19, hinten 305/30 ZR 19 auf 12 J x 19. Zur Optimierung der Spurbreite sind die Räder an der Hinterachse zudem mit 5-mm-Distanzscheiben versehen. Die Räder an der Hinterachse des neuen 911 GT3 RS verfügen über eine geänderte Einpreßtiefe zur Anpassung an die breite Karosserie.

Die 19-Zoll-Sportreifen wurden speziell für die 911 GT3 Modelle entwickelt. Die Radaufstandsfläche ist nochmals größer als bei 18-Zoll-Reifen. Die Vorteile: ein deutlich höheres Traktionspotential beim Beschleunigen und Bremsen, ein exakteres Fahr- und Einlenkverhalten sowie höhere Kurvengeschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn.* Und damit noch mehr Fahrspaß.

* Durch die geringere Profiltiefe besteht auf nasser Fahrbahn erhöhte Aquaplaninggefahr.

Das optional erhältliche Reifen-druckkontrollsystem (RDK) warnt mittels Anzeige im Display des Bordcomputers und über eine Kontrollampe frühzeitig vor zu geringem Reifendruck sowie vor schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Ein Reifenreparatursystem mit Kompressor ist serienmäßig.



19-Zoll GT3 Rad (911 GT3)



19-Zoll GT3 Rad in Kontrastfarbe schwarz (911 GT3 RS)



Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Sportlich oder sportlicher? Knopfdruck genügt.

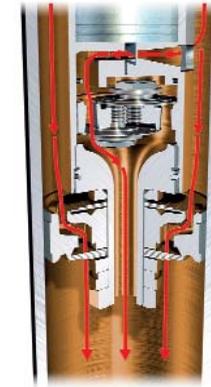
Die 911 GT3 Modelle verfügen über ein aktives Fahrwerk: das Porsche Active Suspension Management (PASM). PASM ist eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann zwischen 2 sportlichen Grundprogrammen entscheiden. Der Normalmodus ist ausgelegt für sportliches Fahren auf Straßen und unebenen Rundkursen. Der Sportmodus ist auf besonders ebene, moderne Rundstrecken abgestimmt, auf denen eine harte Dämpfung mit geringen Aufbaubewegungen von Vorteil ist.

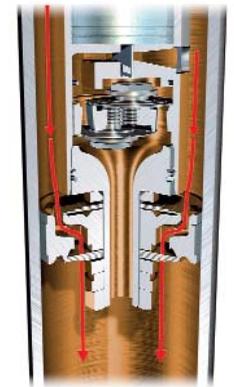
Abhängig vom per Tastendruck eingestellten Modus und dem erkannten Fahrzustand, wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

Sensoren erfassen hierfür die Karosseriebewegungen, z. B. beim starken Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät erkennt anhand der Meßwerte den aktuellen Fahrzustand und stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte ab: Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

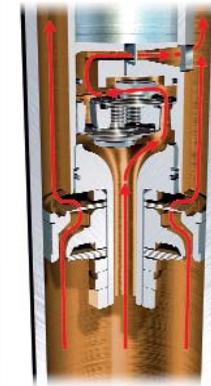
Ein Beispiel: Sie drücken die am Dämpfersymbol erkennbare PASM Taste. Die Dämpfer gehen auf eine „harte“ Kennlinie, die speziell auf den Einsatz auf ebenen Rundstrecken ausgelegt ist. Erkennt das System dann Unebenheiten der Fahrbahn, schaltet es zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb weniger Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb dieses Kennlinienfelds. Ist die Straße wieder eben, geht das PASM auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.



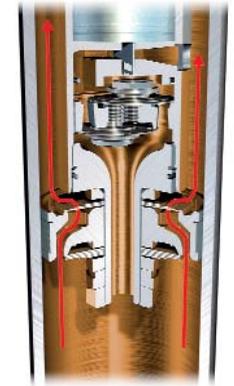
Zugstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Zugstufe – nur Arbeitskolben, kompromißlos-sportliche Abstimmung



Druckstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung



Druckstufe – nur Arbeitskolben, kompromißlos-sportliche Abstimmung

Die Lenkung.

Idealer an der Ideallinie.

Die Lenkung des neuen 911 GT3 RS und des 911 GT3 ist direkt und liefert eine feinfühligere Rückmeldung – für eine hohe Lenkpräzision, die sowohl im Motorsport als auch im Alltag unverzichtbar ist.

Eine Besonderheit: die variable Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittellage herum – zum Beispiel während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Die Gefahr des „Verreißen“ bei hoher Geschwindigkeit wird so verringert. Die gewohnte Agilität und die Rückmeldung von der Fahrbahn bleiben erhalten. Je

größer der Lenkeinschlag, um so direkter – und damit agiler – die Lenkübersetzung. Eine Maßnahme, die besonders in engen Kurven spürbar wird.

Dem Lenkstrang kommt auch in Sachen Sicherheit eine besondere Bedeutung zu. Denn im Falle eines Frontalaufpralls ermöglicht er einen Deformationsweg von 100 mm. Die Lenkzwischenwelle

besteht aus Aluminium, das Lenkschutzrohr sowie das Lenkschloßgehäuse aus Magnesium-Druckguß.

Das serienmäßige 3-Speichen GT3 Lenkrad beim 911 GT3 RS und beim 911 GT3 ist manuell längs- sowie höhenverstellbar. So können Sie zusammen mit der Sitzverstellung Ihre individuelle Sitzposition einrichten. Damit die

Verbindung zwischen Ihnen, dem Fahrzeug und der Fahrbahn so intensiv wie möglich wird. Der neue 911 GT3 RS besitzt darüber hinaus eine 12-Uhr-Markierung auf dem Lenkradkranz. Sie dient dem Fahrer als Orientierungspunkt für die Stellung der Vorderräder.



Sicherheit

- **Verstärkte Bremsanlage**
- **Porsche Side Impact Protection System (POSIP)**
- **2 Fullsize-Front-Airbags**
- **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) – optional**

Die Voraussetzung für sportliches Fahren mit einem Porsche ist Sicherheit. Was paradox klingt, macht Sinn: Ohne die Gewißheit, in einem der sichersten Sportwagen der Welt zu sitzen, würde kein Fahrer das volle Potential

eines 911 GT3 Modells ausschöpfen wollen.

Aus diesem Grund ist das aktive und passive Sicherheitsniveau der 911 GT3 Modelle so hoch wie nie zuvor. Durch ihre Bremsanlage

und ihre torsionssteife Karosserie. Durch ihre auf der Rennstrecke erprobten Komponenten. Und nicht zuletzt durch die unzähligen Prüfungen, die sie im Porsche Entwicklungszentrum in Weissach durchlaufen mußten.





Aktive Sicherheit: die Bremsen.

Unser Beitrag zum Gleichgewicht der Kräfte.

Die wahre Größe eines Sportwagens mißt man in Metern. Beim Anhalteweg.

Deshalb kommt bei den 911 GT3 Modellen eine besonders leistungsstarke Bremsanlage mit speziell abgestimmtem Bremskraftverstärker zum Einsatz: mit rot lackierten 6-Kolben-Aluminium-Bremssätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Bremssätteln an der Hinterachse.

Alle in Monobloc-Bauweise – für hohe Formsteifigkeit und ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen. Bei gleichzeitig niedrigem Gewicht.

Die Stahlbremsscheiben sind groß dimensioniert: mit 350 mm Durchmesser vorne und hinten. Sie sind gelocht und innenbelüftet – für hohe Bremsleistung auch bei Nässe. Deutlich verbesserte Bremsluftspoiler garantieren die

effektive Belüftung der Bremsen. Die Bremsanlage verfügt zudem über eine Bremsbelagverschleißanzeige.

Damit nicht genug. Das 4-Kanal-Antiblockiersystem (ABS 8.0) wirkt beim Bremsen auf jedes einzelne Rad – auch an der Hinterachse. Das Ergebnis: ein feinfühliges und schnelles Regelverhalten sowie ein gleichmäßiger Verzögerungsverlauf für ein sehr gutes Bremsverhalten.

Kurz: Die Bremsanlage liefert Spitzenwerte bei Verzögerung, Standfestigkeit und Spurtreue. Auf der Landstraße wie auf dem Rundkurs.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer.

Ebenfalls wichtig für die hohe aktive Sicherheit der 911 GT3 Modelle sind die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreini-

gungsanlage (SRA), die Sie auf Wunsch erhalten. Die Helligkeit ist rund zweimal so hoch wie die einer Halogenlampe. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – die Lichtausbeute wird verbessert und die Fahrbahn gleichmäßiger ausgeleuchtet.



Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Leicht, leistungsfähig, stabil – ganz 911 GT3 eben.

Auf Wunsch bieten wir Ihnen für die beiden 911 GT3 Modelle eine Bremsanlage, die bereits im Rennsport, zum Beispiel beim Porsche Michelin Supercup, härtesten Anforderungen standhalten mußte: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Ihre Keramik-Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozeß bei ca. 1.700 Grad Celsius

siliziert werden. Das Ergebnis sind Bremsscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlastsicherheit aufweisen.

Zur Absenkung der Scheibentemperaturen vor allem bei hoher Beanspruchung der Bremsen wurde die Scheibeninnenkühlung ständig verbessert. Die Kühlkanäle wurden in der Anzahl erhöht und in ihrer Form aerodynamisch optimiert.

Durch eine Verdoppelung der Steganzahl zwischen den Kühlkanälen konnte auch die Formsteifigkeit der Bremsscheiben erhöht werden. Äußerlich sind diese Optimierungen an der speziellen Lochung der Bremsscheibe erkennbar.

Die Keramik-Bremsscheiben sorgen zusammen mit speziellen Bremsbelägen für sehr hohe und vor allem konstante Reibwerte.

Unterstützt durch 6-Kolben-Aluminium-Bremssättel in Monoblock-Bauweise an der Vorderachse und 4-Kolben-Bremssättel an der Hinterachse, erfolgt das Ansprechen

der Bremse bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser. Die an der Vorderachse gegenüber der Serienbremsanlage vergrößerten Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 380 mm steigern nochmals die Belastungsgrenzen.

Selbst bei hohen Betriebstemperaturen sorgt die sehr geringe Wärmedehnung der Keramik-Bremsscheiben für exzellente Formstabilität. Die Keramik-Bremsscheiben sind korrosionsfrei und sorgen für eine bessere akustische Dämpfung.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der PCCB.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50% leichter als Graugußscheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung. Das auffallend niedrige Gewicht der PCCB wirkt sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv aus. Es reduziert auch die ungefederten und rotatorischen Massen.

Mehr Informationen hierzu erhalten Sie in der separaten PCCB Broschüre.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Die passive Sicherheit.

Nur ein gefestigter Charakter läßt sich nicht verbiegen.

Die Rohbaustruktur.

Die 911 GT3 Modelle erfüllen alle gültigen gesetzlichen Vorschriften im Bereich passiver Sicherheit zu Frontal-, Schräg-, Seiten- und Heckaufprall sowie Überschlag.

Die Rohbaustruktur bietet hohen Schutz bei einem Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne kommt eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) zum

Einsatz. Der Trägerverbund ermöglicht die Verteilung der beim Crash auftretenden Kräfte bei Minimierung der Innenraumdeformation.

Ein steifer Stirnwandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl stützt die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten Kräfte zusätzlich ab. Die Verformung des Fußraums wird vermindert: für mehr Fuß- und Beinschutz bei den Insassen.

Zur Versteifung der Gesamtstruktur tragen auch die im oberen Bereich verstärkten Türen (3) bei. Die bei einem Frontalcrash einwirkenden Kräfte werden über diesen oberen Lastpfad (4) in die Seitenstruktur übertragen. Dies wirkt sich positiv auf das Deformationsverhalten der Fahrgastzelle aus. Einfach austauschbare Prallelemente (5) schützen den Karosserierohbau bei kleineren Unfällen.

Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Die Zündung der beiden Fullsize-Airbags wird entsprechend der Unfallschwere zweistufig gezündet. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückgehalten. Die Luftsäcke sind dabei weicher und senken die Belastung für die Insassen.

Das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Die 911 GT3 Modelle verfügen serienmäßig über das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es schützt den Brustkorb sowie den Kopfbereich. Das System besteht aus einem Seitenaufprallschutz in den Türen und seitliche Kopf-Airbags. Durch das große Airbagvolumen ist der Schutz über den gesamten Sitzverstellbereich gewährleistet. Zusätzlich besitzt der 911 GT3 in den Seitenwangen der Sportsitze integrierte Thorax-Airbags und der 911 GT3 RS an den Türtafeln befestigte Polsterelemente.

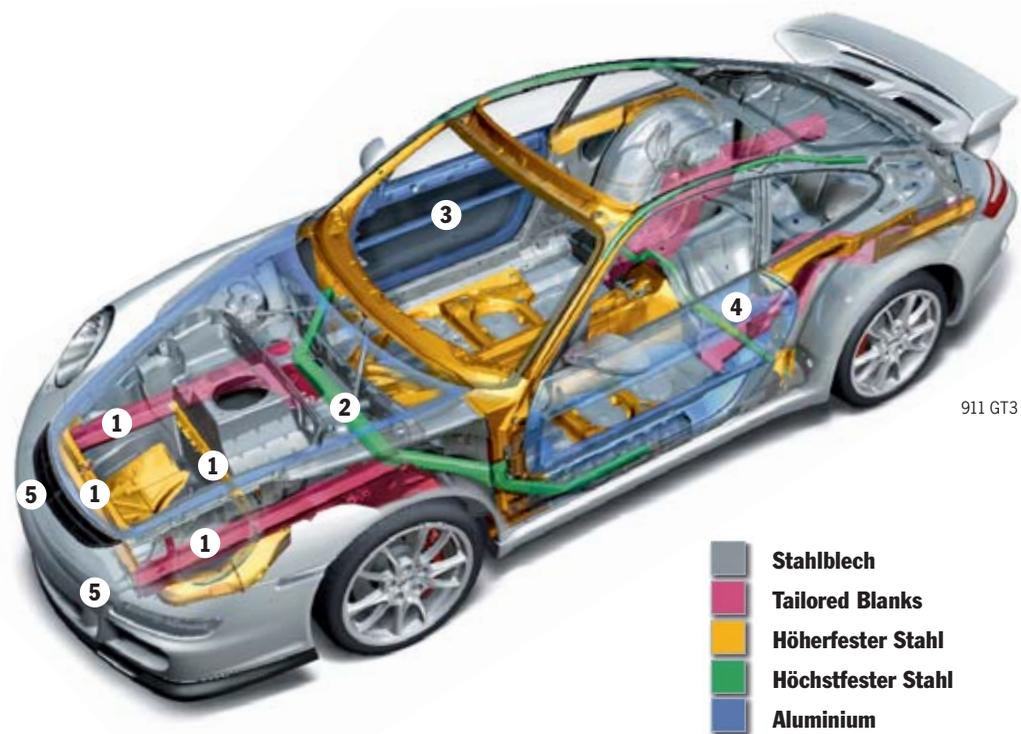
Weitere Sicherheitsmerkmale der 911 GT3 Modelle sind in die Lehne integrierte Kopfstützen, eine Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer, energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel und schwer entflammable Materialien im Innenraum. Für zusätzlichen Schutz sorgt beim neuen 911 GT3 RS der serienmäßige Überrollkäfig hinten.

Der Diebstahlschutz.

Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 verfügen zudem serienmäßig über einen Diebstahlschutz: eine Wegfahrsperrung mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhautüberwachung und Radar-Innenraumüberwachung. Aktiviert und deaktiviert wird die Alarmanlage mittels Funkfernbedienung im Zündschlüssel.

Das Vehicle Tracking System.

Auf Wunsch erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Vehicle Tracking System aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in weiten Teilen Europas und erfordert u. a. die Vorrüstung einer Batterie mit erhöhter Kapazität.



Das Clubsportpaket.

Serienmäßig beim neuen 911 GT3 RS, wahlweise beim 911 GT3. Das Clubsportpaket bietet zusätzlichen Schutz bei

Einsätzen auf der Rundstrecke. Es besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkäfig hinter den Vordersitzen, einem beigelegten 6-Punkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, einem beigelegten

Feuerlöscher mit Halterung sowie einer Vorrüstung für den Batterie-hauptschalter. Dieser ist separat über die Porsche Motorsport-abteilung bestellbar. Die Türtafeln ohne Ablagefach sind mit Pads

gepolstert. Das Clubsportpaket gibt es beim 911 GT3 nur in Verbindung mit den optional erhältlichen Leichtbau-Schalensitzen aus Kohlefaser (CfK). Beim 911 GT3 RS sind diese serienmäßig. Sie wurden

auf Basis der Sitze des Carrera GT entwickelt, sind speziell für das Clubsportpaket mit schwer entflammbarem Material bezogen und besitzen keinen Thorax-Airbag. Die für Motorsportveranstaltungen mit

FIA-Zulassung erforderlichen Käfigbügel vorne erhalten Sie ebenfalls separat über die Porsche Motorsportabteilung.



Clubsportpaket

Komfort

- 3-Speichen GT3 Lenkrad
- Klimaautomatik
- Bordcomputer
- Audiosystem CDR-24

Auf einer Rundstrecke bleibt wenig Zeit zum Nachdenken. Alles muß fast instinktiv geschehen. Jede Bewegung des Fahrzeugs muß schnell und millimetergenau sein – jede Bewegung des Fahrers ebenso.

Das erfordert einen Innenraum, der auf das Notwendigste reduziert ist. Und in dem alles gut im Blickfeld und in Griffweite ist. Die aus dem Motorsport abgeleitete Ergonomie der 911 GT3

Modelle kommt Ihnen auch im Alltag zugute. Und bietet trotz aller Sportlichkeit genug Komfort für den täglichen Einsatz.





Schalttafel 911 GT3 mit Individualausstattung, u.a. PCM und Chrono Paket Plus

Das Interieur.

So gut können Mensch und Maschine zusammenpassen.

Die Instrumente.

Daß die 911 GT3 Modelle kompromißlose Fahrmaschinen sind, beweisen ihr Design, ihre Technik und ihr Sound. Daß Sie dennoch nicht auf Komfort verzichten müssen, beweist ihr Interieur. Es wurde gegenüber den Vorgängermodellen komplett überarbeitet

und auf extrem sportliche Anforderungen abgestimmt.

Das sieht man schon beim Blick auf die Instrumente: Der Drehzahlmesser mit GT3 Schriftzug und titanfarbenem Zifferblatt hat einen bis über 8.400 1/min erweiterten Drehzahlbereich, Zeiger und Skalierung im Kombiinstrument sind gelb.

Neu bei den 911 GT3 Modellen ist die Hochschaltanzeige im Drehzahlmesser: Ein mittig platzierter, gut sichtbarer Pfeil signalisiert, wann spätestens für eine optimale Beschleunigung hochgeschaltet werden sollte.

Der Bordcomputer.

Der integrierte Bordcomputer versorgt Sie mit Informationen über Durchschnittsverbrauch, Geschwindigkeit, Restreichweite, Fahrzeit und Außentemperatur. Die Daten des auf Wunsch erhältlichen Reifendruckkontrollsystems (RDK) sind ebenso abrufbar wie die der Stoppuhr des optionalen Chrono Pakets

und des Chrono Pakets Plus. Über den Lenkstockhebel lassen sich diese Informationen im Kombiinstrument anzeigen.

Eine Klimautomatik mit Aktivkohlefilter ist Serie. Beim 911 GT3 RS kann sie auf Wunsch entfallen – für eine Gewichtseinsparung von ca. 20 kg.



Schalttafel 911 GT3 mit Individualausstattung, u.a. PCM und Chrono Paket Plus

Die Leichtbau-Schalensitze.

Serienmäßig beim 911 GT3 RS und optional für den 911 GT3 erhalten Sie vom Carrera GT adaptierte Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK). Sie sind auf besonders gute Seitenführung ausgelegt. Die Längsverstellung erfolgt manuell. Sie wiegen zusammen nur ca. 20 kg – für etwa 24 kg Gewichtseinsparung gegenüber den Sportsitzen.

In Verbindung mit dem Clubsportpaket (Serie beim 911 GT3 RS) sind die Leichtbau-Schalensitze mit schwer entflammablem Stoff bezogen.

Die Interieur-Materialien.

Im Interieur unterstreichen vor allem 2 hochwertige Materialien ihre Sportlichkeit: edles Leder und Alcantara. Die Vorteile von Alcantara: Es ist griffig, abwaschbar und pflegeleicht. Deshalb findet es sich vor allem dort, wo man Griffkontakt hat: am Lenkradkranz sowie am Schalt- und am Handbremshebel.

Außer beim Clubsportpaket (Serie beim 911 GT3 RS) sind beim 911 GT3 alle Sitzarten mit Leder bezogen, und die Sitzmittelbahnen sind in Alcantara gehalten. Die 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind schwarz. Optional sind sie auch in silbergrau, indischrot oder speedgelb erhältlich.

Das Lenkrad.

Der Lenkradkranz des 3-Speichen GT3 Lenkrads ist mit Alcantara überzogen und manuell längs- und höhenverstellbar. Wahlweise erhalten Sie das 3-Speichen-Sportlenkrad in Glattleder oder in Glattleder, aufgepolstert. Ausschließlich beim Serienlenkrad des 911 GT3 RS: die 12-Uhr-Markierung am Lenkradkranz.

Die Sportsitze.

Die serienmäßigen Sportsitze des 911 GT3 mit Thorax-Airbag in den Seitenwangen sind straff gepolstert. Hohe Seitenwangen des Sitzkissens und der Sitzlehne bewirken eine starke Seitenführung. Die Längs- und Höhenverstellung erfolgt mechanisch, die Lehnenverstellung elektrisch.

Die adaptiven Sportsitze.

Auf Wunsch für den 911 GT3 erhältlich: die adaptiven Sportsitze mit elektrischer Längs- und Höhenverstellung. Die Seitenwangen der Sitzfläche und der Lehne sind zusätzlich verstellbar. Für präzise Seitenführung auf Rundstrecken und in Kurven sowie mehr Komfort auf Langstrecken.



Leichtbau-Schalensitz



Das Audiosystem CDR-24.

Das serienmäßige Audiosystem CDR-24 ist mit 4 Lautsprechern, CD-Laufwerk und FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity ausgestattet. Es können 20 UKW- und 10 MW-Sender gespeichert werden. Dynamisches Autostore bietet Ihnen die jeweils 9 stärksten Sender zur direkten Auswahl an.

Das Porsche Communication Management (PCM).

Auf Wunsch erhalten Sie für die 911 GT3 Modelle das Porsche Communication Management (PCM) mit Navigation und einem Farbbildschirm in 16:9-Aufteilung mit gestochen scharfer Darstellung. Das PCM ist die zentrale Steuereinheit für Radio, CD, Soundein-

stellungen, Bordcomputer, Navigation und Telefon (optional). Über das integrierte CD-Laufwerk lassen sich auch CDs mit MP3-Audiodateien abspielen. Darüber hinaus erlaubt das PCM die Bedienung der Performance-Anzeige und des individuellen Memory des auf Wunsch erhältlichen Chrono Pakets Plus.

Das Chrono Paket.

Für den Einsatz der 911 GT3 Modelle auf Rundstrecken hilfreich: das optionale Chrono Paket. Das Chrono Paket ist für das Audiosystem CDR-24 erhältlich und beinhaltet eine schwenkbare, analoge und digitale Stoppuhr auf der Schalttafel. Die Bedienung erfolgt über den Lenkstockhebel des Bordcomputers. Sie zeigt analog die gemessenen Stunden, Minuten und Sekunden an. Sekunden, Zehntel- und Hundertstelsekunden erscheinen auf einem Display – parallel läuft eine digitale Anzeige im Kombiinstrument mit.

Auswertung von gemessenen Rundenzeiten wird das PCM um die Performance-Anzeige erweitert. Der Fahrer kann sich damit über Zeit und gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Zeiten informieren. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite angezeigt. Es lassen sich sowohl beliebige Wegstrecken aufzeichnen als auch Referenzstrecken definieren. Das ebenfalls über das PCM steuerbare individuelle Memory des Chrono Pakets Plus speichert persönliche Licht-, Wischer-, Klima- und Türverriegelungseinstellungen.

Das Sound Package Plus.

Ausschließlich für den 911 GT3: das optional erhältliche analoge Sound Package Plus, bei dem die interne Linearendstufe des Audiosystems CDR-24 bzw. PCM durch einen externen Verstärker im Kofferraum ergänzt wird. Eine Gesamt-Nennleistung von 235 Watt und 9 hochwertige Lautsprecher sorgen für ein eindrucksvolles Klangerlebnis – perfekt abgestimmt auf den Innenraum des 911 GT3.

Das Chrono Paket Plus.

Das optionale Chrono Paket Plus ist nur in Verbindung mit dem PCM erhältlich. Zusätzlich zu der analogen und digitalen Stoppuhr auf der Schalttafel bietet es folgende Funktionen: Für die Anzeige, Speicherung und



Chrono Stoppuhr

Umwelt

- Wiederverwertbarkeit über 85 %
- Kennzeichnung aller Kunststoffe für Recyclingzwecke
- Leichtmetallanteil ca. 20 %
- Asbestfrei
- FCKW-frei
- Umweltfreundliche Wasserbasislacke

Einen Sportwagen wie den neuen 911 GT3 RS oder 911 GT3 zu bauen ist eine Herausforderung. Ihre sportliche Performance soll dem Fahrer das Gefühl geben, in einer reinrassigen Fahrmaschine auf die Strecke zu gehen – und

zugleich muß diese Fahrmaschine den hohen Porsche Umweltstandards genügen.

Darum standen bei der Entwicklung auch Themen wie Kraftstoffverbrauch, Abgasreinigung, Wartungs-

freundlichkeit, Geräuschreduzierung und die Wiederverwendbarkeit der Materialien im Vordergrund. Und natürlich die Langlebigkeit des Fahrzeugs. Denn eine besonders lange Lebensdauer ist immer noch der bessere Umweltschutz.





Fragen zu Ihrem 911 GT3 Modell beantworten Sie gern.

Besonders zum Thema Umwelt.

Porsche Sportwagen werden seit über 50 Jahren gefertigt. Auch heute noch fahren über zwei Drittel aller jemals gebauten Porsche auf der Straße oder auf der Rennstrecke. Die Verwertung eines Porsche als „Altauto“ spielt also nur eine sehr untergeordnete Rolle. Diese lange Lebensdauer ist ein wesentlicher Teil der Porsche Philosophie und des Porsche Umweltkonzeptes.

Und sollte es doch einmal zum Recycling kommen: Die 911 GT3 Modelle können mit heutigen Verfahren zu über 85% wiederverwertet werden. Alle Kunststoffe sind für das spätere Recycling gekennzeichnet. Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten.

Ebenfalls ein vorrangiges Ziel bei der Entwicklung eines Porsche: der intelligente Leichtbau. Intelligent, weil sich ein niedriges Fahrzeug-

gewicht auch positiv auf den Verbrauch auswirkt. Die 911 GT3 Modelle bestehen zu etwa 20% aus Leichtmetallen. Ein Anteil, der höher ist als bei manchen sogenannten „Aluminiumautos“.

Im neuen 911 GT3 RS und 911 GT3 finden ausschließlich moderne und umweltschonende Bauteile Verwendung. Sie sind absolut frei von Asbest, FCKW und Teilen, die mit FCKW hergestellt werden.

Und: Bei Porsche kommen nur umweltfreundliche Wasserbasislacke zum Einsatz. Sie verringern das Anfallen von Lösungsmitteln in der Produktion und im Werkstattbereich.

Sie merken: Umweltentlastung beginnt bei Porsche nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sie beginnt bereits in der Planung und Entwicklung.

Die Abgasreinigung.

Die 911 GT3 Modelle erfüllen nicht nur die Euro-4-Abgasnorm oder

LEV II in den USA. Sie erfüllen alle gültigen Abgasvorschriften mühelos. Weltweit. Dafür sorgen 2 Katalysatoren – und die Stereo-Lambda-Regelung.

Sie überwacht beide Zylinderreihen getrennt. 2 korrespondierende Lambda-Sonden regeln die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Zudem überwacht je eine weitere Sonde pro Zylinderreihe die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.*

Die Wartung.

Lange Wartungsintervalle ermöglichen den ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Und reduzieren die Werkstattkosten. Die Service-Intervalle sprechen dabei für sich: Motoröl alle 20.000 km bzw. alle 2 Jahre. Öl- und Luftfiltereinsatz sowie Zündkerzen alle 40.000 km bzw. alle 4 Jahre. Kraftstofffilter alle 80.000 km. Der Wechsel von Kühlflüssigkeit entfällt.

Das Geräusch.

Die 911 GT3 Modelle erfüllen alle gültigen Geräuschvorschriften weltweit. Ohne jegliche Motorabkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Was bleibt, ist das, was Sie von einem reinrassigen Porsche gewohnt sind: begeisternder Sound.

Das Kraftstoffsystem.

Beim Kraftstoffsystem haben wir die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen weiter reduziert. Der großvolumige Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie die besondere Beschichtung des Kraftstofftanks. Alle kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Aluminium, dampfführende Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Individualisierung

- Exterieur
- Fahrwerk
- Interieur
- Audio und Kommunikation

Es gibt alltagstaugliche Sportwagen. Es gibt Sportwagen für die Rundstrecke. Es gibt individuelle Sportwagen. Aber es gibt nur sehr wenige, die alles zugleich sind. So wie der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3.

Und: Beide lassen sich zudem noch individueller gestalten. Außen wie innen. Sie haben die Wahl zwischen einzelnen Paketen und Produkten, die wir auf den folgenden Seiten nach Themengebieten übersichtlich geordnet haben.

Die Farben. Motorsport mal nicht schwarz-weiß kariert.

Bei Ihrem 911 GT3 haben Sie die Wahl zwischen 4 Uni- und gegen Aufpreis 6 Metallic- sowie 7 Sonderfarben. Neben der

Interieurfarbe schwarz können Sie auf Wunsch auch eine Leder- ausstattung in Schwarz sowie Naturleder dunkelgrau wählen. Schließlich soll bei Ihrem neuen 911 GT3 alles stimmen. Vom Klang bis zum Farbton.

Der neue 911 GT3 RS ist serienmäßig in den Farben arktissilbermetallic und schwarz (uni) erhältlich, optional in orange oder grün. Kombiniert mit der Kontrastfarbe orange bzw. schwarz – je nach Außenfarbe. Die Interieurfarbe im 911 GT3 RS ist schwarz.



911 GT3 RS: Exterieurfarbe arktissilbermetallic und Kontrastfarbe orange



911 GT3 RS: Exterieurfarbe schwarz und Kontrastfarbe orange



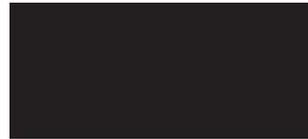
911 GT3 RS: Exterieurfarbe orange und Kontrastfarbe schwarz



911 GT3 RS: Exterieurfarbe grün und Kontrastfarbe schwarz

Farben 911 GT3.

Uni-Farben Exterieur.



schwarz



indischrot



carraraweiß



speedgelb

Metallic-Farben Exterieur.



basaltschwarzmetallic



arktissilbermetallic



nachtblaumetallic



atlasgraumetallic

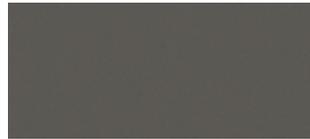


meteorgraumetallic



cobaltblaumetallic

Sonderfarben Exterieur.



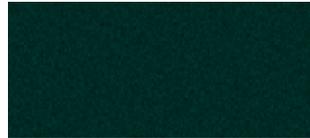
schiefermetallic



GT-silbermetallic



lapisblaumetallic



tannengrünmetallic



dunkelolivemetallic



lagogrünmetallic



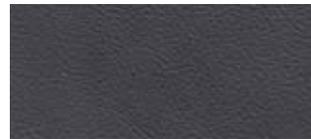
carmonarotmetallic

**Serienfarbe Interieur.
Kunstleder/Leder/Alcantara.**



schwarz

Naturalleder/Alcantara Interieur.



dunkelgrau natur¹

Farben 911 GT3 RS.

**Serienfarben/Kontrastfarbe²
Exterieur.**



arktissilbermetallic



orange



schwarz



orange

**Sonderfarben/Kontrastfarbe²
Exterieur.**



orange³



schwarz



grün⁴



schwarz

Käfigfarbe.



orange



orange

Käfigfarbe.



orange



grün

**Serienfarbe Interieur.
Kunstleder/Leder/Alcantara.**



schwarz

¹ Nicht in Verbindung mit dem wahlweise erhältlichen Clubsportpaket.

² Seitliche Dekorstreifen inkl. „GT3 RS“ Schriftzug, Außenspiegel, Seitenteile am Heckflügel, Räder.

³ Frühestens verfügbar ab 10/2006.

⁴ Frühestens verfügbar ab 11/2006.



Bi-Xenon-Scheinwerfer

Exterieur.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|--|---------|------------|-------|--------|
| • Metallic-Lackierung* | o | w | Code | 83 |
| • Sonderfarben | o | o | Code | 84, 85 |
| • Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive Scheinwerferreinigungsanlage | o | o | P74 | 61, 86 |
| • Ohne Modellbezeichnung | w | - | 498 | |
| • Windschutzscheibe mit Graukeil | o | o | 567 | |
| • Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor | o | - | P12 | |
| • Elektrisches Schiebe-/Hubdach | o | - | 650 | |



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Felgenstern lackiert

Fahrwerk.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|---|---------|------------|-------|--------|
| • Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage | o | o | 450 | 62, 87 |
| • Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen | o | - | 446 | |
| • Räder silberfarben | • | w | 346 | |
| • Felgenstern lackiert inklusive Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen** | o | - | XD9 | 87 |
| • Reifendruckkontrollsystem (RDK) | o | o | 482 | 53 |

* Beim 911 GT3 RS nur in arktissilbermetallic. ** Frühestens verfügbar ab 10/2006.
Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen.
Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Ihren Porsche Händler.
o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich
Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Clubsportpaket

Interieur.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|--|---------|------------|-------|------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Clubsportpaket Überrollkäfig hinten in geschraubter Ausführung, Vorrüstung für Batterie Hauptschalter. Beigelegt: 6-Punkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, Feuerlöscher mit Halterung. Nur in Verbindung mit Leichtbau-Schalensitzen aus Kohlefaser (CfK) | ○ | ● | 003 | 12, 66, 88 |
| <ul style="list-style-type: none"> Entfall Klimaanlage | – | w | 574 | |
| <ul style="list-style-type: none"> Überrollkäfig in Schwarz | – | w | 595 | 88 |



Leichtbau-Schalensitz



Adaptiver Sportsitz

Interieur.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|--|---------|------------|-------|------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Tempostat (automatische Geschwindigkeitsregelung) | ○ | ○ | 454 | |
| <ul style="list-style-type: none"> Zifferblätter Kombiinstrument indischrot mit GT3 Schriftzug* | ○ | – | XFG | |
| <ul style="list-style-type: none"> Vorrüstung Vehicle Tracking System | ○ | ○ | 674 | 65 |
| <ul style="list-style-type: none"> Adaptive Sportsitze | ○ | – | P01 | 73, 89 |
| <ul style="list-style-type: none"> Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK) für Fahrer- und Beifahrerseite. In Verbindung mit Clubsportpaket mit schwer entflammbarem Material bezogen | ○ | ● | P02 | 67, 73, 89 |

* Frühestens verfügbar ab 10/2006.

○ als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau

Interieur.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|---|---------|------------|------------------------|-------|
| • Sitzheizung | o | - | 342 | |
| • Sicherheitsgurte silbergrau/indischrot/speedgelb | o | o | XSH/XSX/ 66, 88 XSY | |
| • Mittelkonsole hinten lackiert | o | o | XME | |
| • Feuerlöscher* | o | • | 509 | 88 |
| • Fußstütze in Sportoptik | o | o | XXZ | |
| • Fußmatten mit Porsche Schriftzug, zweiteiliger Satz | o | o | 810 | |



Porsche Wappen auf Kopfstütze



3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder

Interieur Leder.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|---|---------|------------|-------|-------|
| • Lederausstattung schwarz | o | o | Code | |
| • Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau | o | - | 998 | 90 |
| • Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Leder | o | - | EAA | 90 |
| • Interieur-Zusatzpaket Türtafel Leder** | o | - | XTV | 90 |
| • 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder | w | w | 460 | 91 |
| • 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder, aufgepolstert | w | w | XPA | |
| • Porsche Wappen auf Kopfstützen (geprägt), nur in Verbindung mit Sportsitzen | o | - | XSC | 91 |
| • Mittelkonsole hinten Leder | o | - | XMZ | |

* Beim 911 GT3 RS spezielle Ausführung für Clubsportrennen. ** Frühestens verfügbar ab 10/2006.
 o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Interieur Carbon

Interieur Carbon.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|---|---------|------------|-------|-------|
| • Interieur-Paket Carbon* | o | o | EZA | 92 |
| • Interieur-Zusatzpaket Carbon* | o | o | EZB | 92 |
| • Mittelkonsole hinten Carbon | o | o | XMJ | 92 |
| • Einstiegsblenden aus Carbon mit GT3* bzw. GT3 RS** Schriftzug | o | o | X69 | |

* Frühestens verfügbar ab 10/2006. ** Frühestens verfügbar ab 12/2006.



PCM



Chrono Paket Plus

Audio & Kommunikation.

| Bezeichnung | 911 GT3 | 911 GT3 RS | I-Nr. | Seite |
|---|---------|------------|-------|--------|
| • PCM inklusive Navigationsmodul | o | o | P16 | 74, 93 |
| • Telefonmodul für PCM | o | o | 666 | |
| • Telefonvorbereitung Mobiltelefon, nicht in Verbindung mit PCM | o | – | 618 | |
| • Sound Package Plus, Zusatzverstärker mit 9 Lautsprechern | o | – | 490 | 75 |
| • Chrono Paket | o | o | 639 | 75 |
| • Chrono Paket Plus, nur in Verbindung mit PCM | o | o | 640 | 75, 93 |
| • Stabantenne | w | w | 461 | |
| • Werksabholung | o | o | 900 | |

o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

Porsche Motorsport Aktivitäten

- American Le Mans Series
- Porsche Michelin Supercup
- Porsche Carrera Cup
- Porsche Sports Cup
- Porsche Clubsport
- Porsche Sportfahrschule

Mit einem 911 GT3 Modell jeden Tag zur Arbeit fahren zu können ist eigentlich selbstverständlich. Mit demselben Wagen am Wochenende über die Start- und Zielgerade zu fahren, ist es auch.

Denn mit dem neuen 911 GT3 RS und dem 911 GT3 können Sie direkt auf die Rundstrecke, um dort deren fahrdynamisches Potential zu erfahren. Oder Sie lassen sich von Instruktoren der

Porsche Sportfahrschule auf einigen internationalen Rennstrecken zeigen, was man braucht, um einen 911 GT3 RS oder 911 GT3 im Grenzbereich zu bewegen.





Letztlich ist auch eine Rennstrecke nur eine Straße.

Wenn auch mit etwas anderen Regeln.

Die American Le Mans Series.

Die 1999 gegründete American Le Mans Series (ALMS) hat sich in den USA als wichtigste Rennserie für GT-Sportwagen und Prototypen etabliert.

Porsche Kundenteams gewannen hier in 7 Jahren mehrere GT-Fahrer-, -Team- und -Markentitel. Bislang unterstützte Porsche zahlreiche 911 GT3 RSR Kundenteams.

Seit der Saison 2006 wird ein bei Porsche für den Kundensport entstandener Prototyp, der RS Spyder, in der ALMS eingesetzt. Dies ist der erste nicht auf einem Serienmodell basierende Rennwagen seit dem erfolgreichen Le-Mans-Gewinner 911 GT1 von 1998.

Durch das von Porsche Cars North America und Porsche Motorsport North America initiierte Programm ist Porsche der einzige Hersteller, der sowohl mit GT-Sportwagen als auch mit Prototypen an den Start geht – beste Voraussetzungen also,

um die Erfolgsgeschichte von Porsche in der ALMS zukünftig fortzusetzen.



Die Porsche Markenpokale.

Die Idee der Markenpokale lautet: Chancengleichheit. So auch bei Porsche – durch technisch identische Fahrzeuge, die von Kundenteams mit ambitionierten Fahrern eingesetzt werden.

Mit den 400 PS starken und 1.120 kg leichten 911 GT3 Cup Fahrzeugen, direkten Ablegern der 911 GT3 Modelle, werden Sprintrennen von 30–40 Minuten Dauer im Rahmen von führenden internationalen Rennveranstaltungen ausgetragen. Weltweit gibt es derzeit 7 Porsche Carrera Cups –

von Australien bis Frankreich – sowie den schnellsten internationalen Markenpokal, den Porsche Michelin Supercup.

Die Philosophie: Es zählt die Leistung der Fahrer und der Teams – deswegen treten sie mit technisch identischen Rennwagen gegenein-

ander an. Das Ergebnis sind harte und spannende Wettkämpfe auf höchstem Niveau. Porsche liefert für alle Porsche Markenpokale die Rennwagen einsatzbereit an die privaten Teams, organisiert die Rennserien und übernimmt die Betreuung der Fahrer, Teams sowie deren Partner vor Ort.

Der Porsche Michelin Supercup.

Der Porsche Michelin Supercup ist der schnellste internationale Markenpokal der Welt. Er wird seit 1993 ausschließlich im Rahmenprogramm der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft ausgetragen.

Neben 9 Rennen im Zuge der europäischen Formel-1-Grand Prix begleitet der Supercup die Formel 1 auch nach Übersee.

Das hochkarätige Teilnehmerfeld setzt sich aus bekannten Fahrerpersönlichkeiten und ehrgeizigen Nachwuchstalenten zusammen, die bei 12 Rennen um die Meisterschaft kämpfen. Und das vor einer Kulisse von durchschnittlich mehr als 120.000 Zuschauern.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-84096.

Der Porsche Carrera Cup.

Der Porsche Carrera Cup Deutschland hat sich seit seiner Premiere im Jahr 1990 zu einem der schnellsten nationalen Markenpokale der Welt entwickelt.

Er ist ein fester Bestandteil der Deutschen Tourenwagen Masters (DTM). Einer Rennserie, die nicht nur durch sportliche Höchstleistungen, sondern auch durch ein äußerst attraktives Veranstaltungsprogramm begeistert. Und er bietet seinen Zuschauern vor allem eines: Motorsport zum Anfassen.

Pro Saison werden 9 Wertungsläufe in Deutschland und im benachbarten Ausland ausgetragen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-84041.



Der Porsche Sports Cup.

2005 entstand eine weitere spannende Rennveranstaltung ganz im Sinne der Porsche Tradition: der Porsche Sports Cup.

Bei diesen 2-Tages-Veranstaltungen können sowohl straßenzugelassene als auch für den Rennsport modifizierte Porsche Sportwagen in verschiedenen Klassen starten.

Auf dem Programm stehen neben Stiltfahren und Gleichmäßigkeitsprüfungen auch lizenzpflichtige

Sprintrennen – und als Höhepunkt des Wochenendes ein Langstreckenrennen mit einem Pflichtboxenstopp für den Fahrerwechsel. Für ambitionierte Porsche Fahrer, die noch keine Lizenz erworben haben, werden 2 attraktive Prüfungen geboten. Dabei zählen nicht Millisekunden in der Rundenzeit.

Ziel ist vielmehr die Perfektionierung des Fahrstils durch eine möglichst homogene Fahrweise.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-12384.

Der Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen private Fahrer sich in unterschiedlichen Klassen dem Wettbewerb stellen. Der erste Porsche Club wurde bereits 1952 von einem kleinen Freundeskreis gegründet. Heute gibt es in über 60 Ländern etwa 550 Clubs mit ca. 115.000 Mitgliedern. Tendenz steigend. Die Porsche Club Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten der Welt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-78307.

Die Porsche Sportfahrschule.

Die Veranstaltungen der Porsche Sportfahrschule bieten dem ambitionierten Fahrer die Möglichkeit, sein eigenes oder ein gestelltes Porsche Fahrzeug im Grenzbereich noch besser kennenzulernen und zu beherrschen. Onroad, offroad und auf Eis. Die Trainings werden für Einsteiger und fortgeschrittene

Teilnehmer angeboten – inklusive spezieller Vorbereitungskurse zur Erlangung einer Motorsportlizenz. Sie haben die Wahl zwischen der FIA-zertifizierten Einfahr- und Prüfstrecke in Leipzig und anderen renommierten nationalen und internationalen Rennstrecken wie z. B. dem Hockenheimring, dem Nürburgring, Imola oder Magny-Cours. Selbstverständlich finden sämtliche Kurse unter Anleitung von erfahrenen Porsche Instruktoren statt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-78315.



Die Porsche Motorsport-Kundenbetreuung.

Unseren Motorsportkunden möchten wir mehr bieten als einen der besten Rennwagen der Welt. So sind Sie nicht nur in unseren Autos bestens aufgehoben. Sondern

auch bei uns. Denn Porsche bietet Ihnen eine Betreuung, die weit über das übliche Maß hinausgeht. Ganz gleich, ob in Weissach oder auf der Rennstrecke.

Die Betreuung in Weissach.

Ihren neuen 911 GT3 RS oder 911 GT3 erhalten Sie direkt bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Der Verkauf von Porsche Rennfahrzeugen – wie des 911 GT3 Cup – erfolgt direkt durch die Abteilung

lichen Bedürfnisse geht oder Sie Umbauarbeiten an Ihrem Rennwagen vornehmen lassen möchten – unsere Motorsportabteilung steht Ihnen mit technischer Unterstützung zur Seite.

Doch das ist noch nicht alles: Von Weissach aus koordinieren wir Ausstellungen von Rennfahrzeugen. Weltweit. Sportteile, Kits und Accessoires erhalten Sie ebenfalls bei uns. Genau wie eine Beratung bei Reglementfragen. Auch für klassische Porsche Rennfahrzeuge.

Die Betreuung auf der Rennstrecke.

Wir beraten Sie bei der Fahrzeugabstimmung Ihres 911 GT3 Modells auf die jeweils ausgewählte Rennstrecke. Dabei gehören Änderungen an der Getriebeübersetzung und Aerodynamik ebenso zum Programm wie die Fahrwerkeinstellung. Und selbst wenn während eines Rennens technische Probleme auftreten sollten, können Sie auf unsere

Beratung zählen. Bei ausgewählten Langstreckenrennen stehen Ihnen sogar Porsche Mechaniker zur Verfügung. Und sollten Sie während einer Rennveranstaltung einmal Teile benötigen, die nicht dem normalen Verschleiß unterliegen – wir halten diese für Sie bereit.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-84113 oder -84114.



Porsche Zentrum/Händler

Hier werden Sie von erfahrenen Fachleuten absolut zuverlässig betreut. Sie bieten Ihnen eine Vielfalt an Serviceleistungen, Original-Ersatzteilen, Zubehör und Accessoires von höchster Qualität.

Porsche Assistance

Sie bietet eine europaweite Pannen- und Unfallhilfe inklusive einer umfassenden Reisemobilitätsversicherung und vieles mehr. Sie erhalten sie automatisch beim Kauf eines Neuwagens.

Porsche Financial Services

Ob attraktive Leasingraten, Mietkauf, Finanzierungsmodelle, Versicherungen oder die Porsche Card – die Finanzdienstleistungen der Porsche Financial Services GmbH sind produktadäquat, zukunftsorientiert und innovativ.

Porsche Exclusive

Hier finden Sie viele Anregungen, wie Sie einen Serien Porsche ab Werk nach Ihren persönlichen Vorgaben veredeln lassen können. Optisch, technisch oder beides. Auf jeden Fall aber in Handarbeit.

Porsche Tequipment

Unser Zubehör, mit dem Sie Ihren Porsche ganz individuell nachrüsten lassen können. Mit perfekt auf Ihren Porsche abgestimmten Produkten. Mit voller Gewährleistung.

Porsche Design

Driver's Selection

Das Produktprogramm zeichnet sich durch Funktionalität, Qualität und Design aus – ganz gleich, ob Lifestyle-Accessoires, Mode oder speziell auf Ihren Porsche zugeschnittenes Gepäck.

Betreuung

Porsche Gebrauchtwagen

Das Porsche Approved Gebrauchtwagenprogramm bietet Ihnen weltweit hohe Fahrzeugqualität sowie eine umfassende Garantie. Und ein Fahrgefühl, das Sie nur in einem Porsche erleben können.

Porsche Classic

Ihr Partner für Originalteile, technische Literatur, Teileverkauf sowie Werkstatteleistungen wie Wartung, Reparatur und Restauration von klassischen Porsche. Näheres unter www.porsche.de.

„Christophorus“

Unsere Kundenzeitschrift, die alle 2 Monate erscheint. Mit Neuigkeiten, interessanten Berichten und Interviews rund um die Marke Porsche.

Porsche Clubs

Die Clubs mit weltweit ca. 115.000 Mitgliedern engagieren sich im gesellschaftlichen und sportlichen Bereich. Informationen unter +49 (0)711 911-78307 oder unter www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Der Porsche Travel Club. Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Onroad und offroad. Infos unter +49 (0)711 911-78155 bis -78157. E-Mail: travel.club@porsche.de

2. Die Porsche Sportfahrschule.

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken nicht nur Ihre eigene Fahrsicherheit verbessern, sondern auch Ihren Porsche besser kennenlernen. Infos unter +49 (0)711 911-78315. E-Mail: sportfahrschule@porsche.de



Porsche im Internet

Erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet unter www.porsche.com.



Die neuen Kataloge von Exclusive, Tequipment, Porsche Design Driver's Selection sowie der Porsche Driving Experience erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

Fazit

- Leidenschaft
- Motorsport
- Alltagstauglichkeit

Die 911 GT3 Modelle. Kaum ein anderer Sportwagen verkörpert die Leidenschaft für sportliches Fahren so eindrucksvoll, so eindeutig. Optisch und technisch.

Ihre Performance auf Rundkursen ist außergewöhnlich. Ihre Sportlichkeit im Alltag ebenso. Durch Technologie von der Rennstrecke. Durch Ingenieure, deren Herz

für einen einzigartigen Sportwagen schlägt. Durch die reine Lehre – entstanden im Motorsport.



Technische Daten

| | 911 GT3 | 911 GT3 RS |
|---------------------------|--|--|
| Motor | | |
| Zylinderzahl | 6 | 6 |
| Hubraum | 3.600 cm ³ | 3.600 cm ³ |
| Leistung (DIN) | 305 kW (415 PS) | 305 kW (415 PS) |
| bei Drehzahl | 7.600 1/min | 7.600 1/min |
| Max. Drehmoment | 405 Nm | 405 Nm |
| bei Drehzahl | 5.500 1/min | 5.500 1/min |
| Verdichtung | 12,0:1 | 12,0:1 |
| Kraftübertragung | | |
| Antrieb | Heck | Heck |
| Schaltgetriebe | 6-Gang | 6-Gang |
| Fahrwerk | | |
| Vorderachse | McPherson-Federbeinachse | McPherson-Federbeinachse |
| Hinterachse | Mehrlenker-Hinterachse LSA | Mehrlenker-Hinterachse LSA |
| Lenkung | variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch | variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch |
| Wendekreis | 10,9 m | 10,9 m |
| Bremse | 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht | 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht |
| Antiblockiersystem | ABS 8.0 | ABS 8.0 |
| Räder | VA: 8,5 J x 19 ET 53 HA: 12 J x 19 ET 68 | VA: 8,5 J x 19 ET 53 HA: 12 J x 19 ET 51 |
| Reifen | VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19 | VA: 235/35 ZR 19 HA: 305/30 ZR 19 |

| | 911 GT3 | 911 GT3 RS |
|--|----------------------|----------------------|
| Leergewicht | | |
| Nach DIN | 1.395 kg | 1.375 kg |
| Nach EG-Richtlinie* | 1.470 kg | 1.450 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 1.680 kg | 1.680 kg |
| Fahrleistungen | | |
| Höchstgeschwindigkeit | 310 km/h | 310 km/h |
| Beschleunigung 0–100 km/h | 4,3 s | 4,2 s |
| Beschleunigung 0–160 km/h | 8,7 s | 8,5 s |
| Elastizität (80–120 km/h), | | |
| 5. Gang | 6,2 s | 6,1 s |
| Verbrauch/Emission | | |
| Nach 80/1268/EWG | | |
| Innerstädtisch in l/100 km | 19,8 | 19,8 |
| Außerstädtisch in l/100 km | 8,9 | 8,9 |
| Gesamt in l/100 km | 12,8 | 12,8 |
| CO₂-Emissionen in g/km | 307 | 307 |
| Abmessungen/c_w-Werte | | |
| Länge | 4.445 mm | 4.460 mm |
| Breite | 1.808 mm | 1.852 mm |
| Höhe | 1.280 mm | 1.280 mm |
| Radstand | 2.355 mm | 2.360 mm |
| Kofferraumvolumen (VDA) | 105 l | 105 l |
| Tankinhalt (Nachfüllvolumen) | 90 l | 90 l |
| Luftwiderstandsbeiwert | c _w =0,29 | c _w =0,30 |
| *Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert. Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt. | | |



Technische Daten: der 911 GT3

Motor

- Wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer-Saugmotor mit 4-Ventil-Technik
- Spezifische Leistung ca. 85 kW/l (115 PS/l)
- Trockensumpfschmierung zur Motorölversorgung auch bei extremen Querbeschleunigungen
- Optimierte oszillierende Massen in Kurbeltrieb und Ventilsteuerung durch gewichtsoptimierte Titanpleuel und Kolben sowie leichte Stößel und Ventile
- Maximaldrehzahl 8.400 1/min
- Drehzahl- und lastabhängige Verstellung der Einlaßnockenwellen durch VarioCam
- Elektronisches Motormanagement Motronic ME7.8
- Variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen
- Sportabgasanlage mit 2 zentralen Endrohren
- Abgasstandards: Euro 4/LEV II

Kraftübertragung

- 6-Gang-Schaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad und Seilzugschaltung
- Kurze Schaltwege
- Getriebeübersetzungen für Motorsporteinsatz wechselbar
- Stahlsynchronringe 3. bis 5. Gang
- Getriebeölkühlung über zusätzlichen Öl-Wasser-Wärmetauscher und Spritzölschmierung
- Sperrdifferential mit asymmetrischer Sperrwirkung
- Traction Control (TC)

Fahrwerk

- Tieferlegung um ca. 30 mm gegenüber 911 Carrera mit angepaßter Vorder- und Hinterachskinematik
- Porsche Active Suspension Management (PASM): aktives Fahrwerk mit variabler Dämpferverstellung
- Fahrwerk für Motorsporteinsatz einstellbar (Höhe, Sturz, Spur)
- Stabilisatoren mit angepaßtem Durchmesser für Motorsporteinsatz einstellbar
- Spezielle Feder- und Dämpferabstimmung
- Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung
- Verstärkte Bremsanlage mit 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln vorne
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) optional erhältlich
- Leichte 19-Zoll GT3 Räder inklusive Radnabenabdeckung mit GT3 Schriftzug
- Sportbereifung
- Reifendruckkontrollsystem (RDK) optional erhältlich

Karosserie

- Aerodynamisch optimierte Karosserie mit Abtrieb
- Türen und Kofferraumdeckel aus Aluminium
- Heckdeckel mit 2 Staudrucksammlern, feststehendem Doppelflügel und GT3 Schriftzug
- Tankinhalt 90 l
- Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK) optional erhältlich
- 6 Airbags: 2 Fullsize-Airbags, 2 seitliche Kopf-Airbags, 2 Thorax-Airbags in den Seitenwangen der Sportsitze



Technische Daten: der neue 911 GT3 RS

Ergänzend zu den technischen Daten des 911 GT3 (siehe Seite 110/111) weist der 911 GT3 RS folgende unterschiedliche bzw. zusätzliche Umfänge auf:

Kraftübertragung

- 6-Gang-Schaltgetriebe mit Einmassenschwungrad und Seilzugschaltung

Fahrwerk

- Spezielle Fahrwerksabstimmung für den Einsatz auf der Rundstrecke
- Geteilter Querlenker an der Hinterachse, einstellbar
- Leichte 19-Zoll GT3 Räder inklusive Radnabenabdeckung mit RS Schriftzug

Karosserie

- Über der Hinterachse 44 mm breitere Karosserie
- Bugspoilerlippe mit zusätzlicher Anspoilerung
- Heckscheibe aus Kunststoff
- Gewichtsreduzierter, großer Heckflügel aus Kohlefaser (CfK)
- Seitliche Dekorstreifen inkl. GT3 RS Schriftzug, Außenspiegel, Seitenteile am Heckflügel, Räder und Überrollkäfig in Kontrastfarbe
- Heckdeckel mit GT3 RS Schriftzug

Interieur

- Innenausstattung in Schwarz
- Clubsportpaket serienmäßig, bestehend aus:
 - geschraubtem Überrollkäfig hinten
 - Türtafeln ohne Ablagefächer, mit energieabsorbierenden Prallelementen gepolstert
 - Vorrüstung für Batterie Hauptschalter
 - 6-Punkt-Gurt für die Fahrerseite (beigelegt)
 - Feuerlöscher mit Halterung (beigelegt)
- Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK) mit schwer entflammbarem Bezugstoff
- 4 Airbags: 2 Fullsize-Airbags, 2 seitliche Kopf-Airbags
- 12-Uhr-Markierung auf dem Lenkradkranz
- RS Schriftzug auf den Einstiegsblenden sowie auf der Verkleidung der Rückwand

Index

| Bezeichnung | Seite | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------|-----------------------|--------|------------------------|-------|---------------------------|-----|---------------------------|--------|-------------------------|-----|
| 6-Zylinder-Boxermotor | 36 | C | | I | | O | | R | | T | |
| | | Chrono Paket | 75 | Individualisierung | 80 | Ölversorgung | 37 | Räder | 52 | Technische Daten | 108 |
| A | | Chrono Paket Plus | 75 | Instrumente | 70 | | | Recycling | 78 | Traction Control | 51 |
| Abgasanlage | 43 | Clubsportpaket | 66 | Interieur | 32,70 | P | | Reifendruckkontrollsystem | | Trockensumpfschmierung | 40 |
| Abgasreinigung | 79 | | | Interieur-Materialien | 72 | Porsche Active Suspension | | (RDK) | 53 | | |
| ABS 8.0 | 61 | D | | | | Management (PASM) | 54 | Rohbaustuktur | 64 | U | |
| Adaptive Sportsitze | 73 | Design | 14, 31 | K | | Porsche Carrera Cup | 99 | | | Umwelt | 76 |
| Aerodynamik | 14, 26 | Diebstahlschutz | 65 | Katalysator | 43 | Porsche Ceramic | | S | | | |
| Airbag | 65 | | | Klimaautomatik | 71 | Composite Brake (PCCB) | 62 | Sauganlage | 42 | V | |
| Alarmanlage | 65 | E | | Komfort | 68 | Porsche Clubsport | 101 | Schaltgetriebe | 44 | Vehicle Tracking System | 65 |
| American Le Mans Series | 96 | Einmassenschwungrad | 23 | Kraftstoffsystem | 79 | Porsche Communication | | Sicherheit | 58 | Vorderachse | 50 |
| Antrieb | 34 | | | Kraftübertragung | 44 | Management (PCM) | 74 | Sound Package Plus | 75 | VarioCam | 40 |
| Audiosystem CDR-24 | 74 | F | | | | Porsche Markenpokale | 98 | Sportabgasanlage | 43 | | |
| | | Fahrwerk | 48 | L | | Porsche Michelin Supercup | 99 | Sportreifen | 52 | W | |
| B | | Farben | 82 | Leder | 84 | Porsche Motorsport | | Sportsitze | 73 | Wartung | 79 |
| Betreuung | 104 | | | Leichtbau-Schalensitze | 73 | Aktivitäten | 94 | Staudrucksammler | 19, 31 | | |
| Bi-Xenon-Scheinwerfer | 61 | G | | Lenkrad | 72 | Porsche Motorsport- | | Stereo-Lambda-Regelung | 43 | Z | |
| Bordcomputer | 71 | Geräusch | 79 | Lenkung | 56 | Kundenbetreuung | 102 | | | Zweimassenschwungrad | 44 |
| Bremsanlage | 60 | | | | | Porsche Side Impact | | | | | |
| | | H | | | | Protection System (POSIP) | 65 | | | | |
| | | Hinterachse | 50 | | | Porsche Sportfahrschule | 101 | | | | |
| | | Hinterachs-Quersperre | 45 | | | Porsche Sports Cup | 100 | | | | |

