



PORSCHE



Der neue 911 GT3 RS und 911 GT3
Nichts als die Wahrheit



Der 911 GT3	6
Der neue 911 GT3 RS	18
Antrieb	30
Fahrwerk	46
Sicherheit	58
Komfort	70
Motorsport	80
Umwelt	90
Individualisierung	94
Betreuung	108
Fazit	110
Technische Daten	112
Index	114

Der 911 GT3

Für viele ist Motorsport Vergnügen.
Für uns die innere Haltung.





System zur Verstellung der Ein- und auch der Auslassnockenwellen. Für noch mehr Leistung und höhere Drehmomentwerte.

Ergebnis: 320 kW (435 PS) bei 7.600 1/min. Die maximale Drehzahl liegt bei 8.500 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 430 Nm bei 6.250 1/min. Beeindruckende Werte. Vor allem, wenn man auf die damit möglichen Rundenzeiten blickt.

Ein puristisches 6-Gang-Schaltgetriebe überträgt die Kraft effektiv auf die Straße. Die Schaltwege: kurz. Die Führung: präzise.

Thema Vortrieb: 2 Werte, die das Leistungspotenzial des 911 GT3 im Kern zusammenfassen. Erstens die Beschleunigung: 4,1 Sekunden als bestmöglicher Wert für den Spurt auf 100 km/h. Zweitens die Höchstgeschwindigkeit: Erst bei 312 km/h hat der Vortrieb ein Ende.

Eine Steigerung der Fahrdynamik mit noch stabilerem Fahrverhalten bieten die neuen optionalen dynamischen Motorlager (S. 48). Ein System zur Reduzierung von Schwingungen und Bewegungen träger Massen des Antriebsaggregats durch eine automatische Veränderung der Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager.

Man kann einen Sportwagen mit Erfahrung entwickeln. Oder aus tiefstem Inneren.

Der 911 GT3.

Allein mit Erfahrung baut man vielleicht einen Sportwagen. Aber keinesfalls einen Porsche. Und schon gar keinen 911 GT3. Dafür braucht es deutlich mehr: Ingenieure, deren Hingabe der Entwicklung von Rennfahrzeugen gilt. Von Anfang an. Deren Leidenschaft sich auf den Motorsport konzentriert. Ganz und gar. Ingenieure,

die sich vehement gegen jegliche Form von Kompromissen sträuben. Aus tiefstem Inneren. Der 911 GT3.

Genau daher kommt auch das Herzstück des 911 GT3: der Motor. Eine Weiterentwicklung aus dem Motorsport – selbstverständlich. Mit mehr Leistung gegenüber

dem Vorgängermodell. Bei vergleichbarem Verbrauch.

Die Eckdaten: 6-Zylinder-Boxermotor, tief im Heck. Für einen niedrigen Schwerpunkt und hohe Traktion auf der Antriebsachse. Der Hubraum beträgt 3,8 Liter. Der Motor verfügt über das weiterentwickelte VarioCam, ein



Das Porsche Active Suspension Management (PASM, S. 56) sorgt dabei für ein agiles Fahrverhalten und überlegene Handlungseigenschaften.

Alles, was für den Einsatz auf Rundstrecken entscheidend ist, lässt sich am Fahrwerk verstellen: Höhe, Sturz, Spur und die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse.

Der 911 GT3 verfügt über das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM, S. 54) mit 2 Regelsystemen: Stability Control (SC) dient der Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Traction Control (TC) regelt die Längsdynamik und verbessert die Beschleunigung auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen. Beide Systeme lassen sich dabei in 2 Stufen komplett abschalten – für rennsportorientierte Fahrtechnik.

Direkt aus dem Rennsport übernommen: der Zentralverschluss der 19-Zoll GT3 Räder (S. 52). Das Reifendruckkontrollsystem (RDK) ist serienmäßig. Straßenzugelassene Sportreifen liefern enormen Grip. Für hohe Kurvengeschwindigkeiten und ein exaktes Fahrverhalten auf der Straße oder der Rundstrecke.



Alles am 911 GT3 ist auf Leichtbau ausgelegt. Die Türen und die Kofferraumhaube sind beispielsweise aus Aluminium, der Heckdeckel aus Kunststoff. Ergebnis: ein spezifisches Leistungsgewicht von lediglich 3,2 kg/PS. Aber damit nicht genug: Speziell für den Rundstreckeneinsatz bietet Porsche anstelle der konventionellen Batterie eine optionale Lithium-Ionen-Batterie (S. 75) an. Der Hauptvorteil: eine Gewichtsersparnis von über 10 kg.

Auch die Alltagstauglichkeit wurde nochmals verbessert. Mit dem neuen optionalen Liftsystem für die Vorderachse (S. 51) lässt sich das Fahrzeug vorne um ca. 30 mm anheben.

Das Thema Sicherheit: gewohnt kompromisslos. Aktiv wie passiv. Eine leistungsstarke, leichte Bremsanlage liefert sehr gute Verzögerungswerte auch unter Dauerbelastung. Zur Gewichtsreduzierung sind die Bremstöpfe der Verbund-Bremsscheiben aus Aluminium.

Optional: die Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, S. 64).

Zusätzlichen Schutz auf der Rennstrecke bietet das ohne Aufpreis erhältliche Clubsportpaket (S. 68).

Modernste Technik auch bei der Kommunikation: mit dem serienmäßigen Audiosystem CDR-30 oder dem optionalen Porsche Communication Management (PCM, S. 77).

Der 911 GT3. Entwickelt aus dem Ehrgeiz, keine Kompromisse eingehen zu müssen. Aus tiefstem Inneren eben.

Auf der Ideallinie.

Die Aerodynamik und das Design des 911 GT3.

Im Motorsport gelten klare Regeln. Eine davon: Die inneren Werte zählen. Das heißt: hohe Leistung. Ein Attribut, das der 911 GT3 auch eindrucksvoll nach außen trägt. Mit einem Design, das in jeder Hinsicht der Funktion folgt.

Das Bugteil verfügt über ein im Wirkungsgrad optimiertes Abluftmanagement des mittleren

Kühlers. Sichtbar an der charakteristischen Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel. In Kombination mit der Bugspoilerlippe sorgt es für noch mehr Abtrieb an der Vorderachse. Typisch Motorsport: Sämtliche Kühlluftöffnungen werden durch Lufteinlassgitter geschützt. Sie sind dunkelgrau pulverbeschichtet.

Das Lichtdesign unterstreicht die kraftvolle Erscheinung des 911 GT3. Bi-Xenon-Scheinwerfer sind Serie. Blinker und das in LED-Technik ausgeführte Tagfahr- und Positionslicht sind harmonisch in die separate Bugleuchte über den äußeren Lufteinlässen integriert.



Die markanten LED-Heckleuchten sind weit in die Kotflügel gezogen und laufen spitz nach außen zu. Unverkennbar – genau wie der feststehende Doppelflügel. Er sorgt für aerodynamischen Abtrieb und hohe Fahrstabilität auch bei Höchstgeschwindigkeit. Hergestellt in Sandwichbauweise. Gefertigt aus Leichtbau-Kunststoff. Das spart Gewicht. Das obere Flügelprofil ist für den Rundstreckeneinsatz im Neigungswinkel verstellbar. In die

Seiten des Flügels eingepreßt: „3,8“. Ein klarer Leistungshinweis. 2 Staudrucksammler auf dem Heckdeckel pressen mit steigender Geschwindigkeit zusätzliche Luft in den Motor und Motorraum.

Ein typisches Merkmal des 911 GT3: das mittig integrierte, schwarz lackierte Doppelendrohr der Sportabgasanlage.

Ergebnis aller aerodynamischen Maßnahmen: ein niedriger c_w -Wert von 0,32. Und hoher Abtrieb. In aerodynamischer Balance. Für hohe Bodenhaftung, mehr Richtungsstabilität, mehr Fahr-sicherheit.

Innere Werte. Man muss sie fühlen. Und darf sie auch sehen.

Der neue 911 GT3 RS

Das Leben ist kein Zuschauersport.





Werte, die für sich sprechen. Für Fahrleistungen, die Ehrfurcht wecken. Aus dem Stand beschleunigt der neue 911 GT3 RS in nur 4,0 s auf Tempo 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h.

Die Kraftübertragung? Manuell. 6 Gänge. Kurze Schaltwege. Präzise Führung. Die Übersetzung der Gänge 1 bis 5 ist um ca. 13% kürzer als beim 911 GT3. Für bessere Beschleunigungswerte und

stärkeren Durchzug. Statt eines Zweimassenschwungrads wie beim 911 GT3 kommt beim neuen 911 GT3 RS ein Einmassenschwungrad zum Einsatz. Es ist leichter und verleiht dem Motor noch mehr Drehfreude.

Die Abstimmung des Porsche Active Suspension Management (PASM, S. 56) ist nochmals sportlicher als beim 911 GT3. Natürlich lassen sich auch beim neuen

911 GT3 RS Höhe, Sturz und Spur sowie die Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse individuell für den Rundstreckeneinsatz verstellen. Der Querlenker an der Hinterachse des neuen 911 GT3 RS ist zudem geteilt. Der Sturz kann so noch präziser auf die Anforderungen im Motorsport eingestellt werden.

Keine Illusionen. Keine Kompromisse. Nichts als die Wahrheit.

Der neue 911 GT3 RS.

Ein neuer RS? War denn mit der letzten Entwicklungsstufe sein Zenit nicht schon erreicht? Es ließ uns keine Ruhe. Packte unseren Ehrgeiz. Wir definierten eine Rundzeit, die selbst für einen 911 GT3 RS unerreichbar schien. Wir wurden eines Besseren belehrt.

Die Basis: der 911 GT3. Beste Voraussetzungen also. Die Aufgabe an unsere Ingenieure war klar definiert: Mehr Leistung. Höhere Performance. Für noch niedrigere Rundzeiten.

Zur Leistungssteigerung des Motors: Das Ansaugsystem mit neuem Luftfilter wurde optimiert, die Sauganlage überarbeitet.

Ergebnis: ein Aggregat für die Bewegung am Limit. 6-Zylinder in Boxer-Anordnung. Mit 3,8 Litern Hubraum und dem weiterentwickelten VarioCam (S. 36).

Die Fakten 331 kW (450 PS) bei 7.900 1/min. Maximales Drehmoment: 430 Nm bei 6.750 1/min. Erst bei 8.500 1/min hat die Drehfreude ein Ende.



Die neuen dynamischen Motorlager (S. 48) sind beim 911 GT3 RS serienmäßig. Sie reduzieren Schwingungen und Bewegungen des Antriebsaggregats durch eine automatische Veränderung der Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager. Für eine spürbare Steigerung der Fahrdynamik.

Verantwortlich für die hohe Fahrstabilität ist das Porsche Stability Management (PSM, S. 54), ausge-

stattet mit den beiden Regelsystemen Stability Control (SC) und Traction Control (TC). Wer sein fahrerisches Können auf der Rundstrecke perfektionieren möchte: PSM lässt sich in 2 Stufen komplett abschalten.

Auf den 19-Zoll GT3-Rädern (S. 52) mit Zentralverschluss und „RS“ Schriftzug sind straßenzugelassene Sportreifen aufgezogen. Im Vergleich zum 911 GT3 jedoch mit

breiteren Reifen vorne und hinten sowie einer verringerten Einpresstiefe an der Vorder- und Hinterachse. Die dadurch um 12 mm bzw. 30 mm verbreiterte Spur führt zu einer nochmals erhöhten Wank- und Einlenkstabilität. Und damit zu einer noch höheren Performance.

Neben Leistung und Präzision dominiert beim neuen 911 GT3 RS ein weiterer zentraler Gedanke:



Leichtbau – natürlich. Beginnen wir mit dem Ergebnis: ein spezifisches Leistungsgewicht von lediglich 3,0 kg/PS. Erreicht durch die Verwendung motorsporttypischer Materialien wie Titan, Aluminium und Carbon. Zudem verfügt der neue 911 GT3 RS über leichte Türtäfel mit Öffnerschlaufen und eine Heckscheibe aus Kunststoff. Für den Einsatz auf der Rundstrecke bietet Porsche erstmals eine optionale Lithium-Ionen-Batterie an (S. 75). Über 10 kg können so zusätzlich eingespart werden.

Eine Fahrmaschine wie den neuen 911 GT3 RS zu entwickeln bedeutet aber auch, Verantwortung zu übernehmen. In erster Linie für die Sicherheit des Fahrers. Wie beim 911 GT3 wurde die Bremsanlage verstärkt – neue Verbund-Brems Scheiben mit Bremstöpfen aus Aluminium liefern hervorragende Verzögerungswerte. Die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, S. 64) ist auf Wunsch erhältlich. Das Club-sportpaket (S. 68) und Sportscha-

lensitze mit integriertem „RS 3.8“ Schriftzug in den Kopfstützen sind Serie.

Mehr Leistung. Mehr Fahrdynamik. Weniger Gewicht. Keine einfache Aufgabe. Und alles für ein paar Zehntel weniger. Weil sie Ihnen – und uns – alles bedeuten.

Das Design spricht eine deutliche Sprache. Die der Funktion.

Die Aerodynamik und das Design des neuen 911 GT3 RS.

Die Bedingungen waren unmissverständlich: keine Spielereien. Nicht das Auge entscheidet – sondern der Zeiger auf der Stoppuhr. Obwohl man durchaus anderer Meinung sein könnte.

Den Unterschied zum 911 GT3 erkennt man auf den ersten Blick: Die Karosserie des neuen 911 GT3 RS ist breiter. 44 mm an der Hinterachse und erstmals

auch 26 mm an der Vorderachse. Dies ermöglicht eine breitere Spur und den Einsatz breiterer Reifen. Das Ergebnis: erhöhte Wankstabilität und verbessertes Einlenkverhalten.

Wie der 911 GT3 besitzt der 911 GT3 RS neue Lufteinlassgitter – ein effektiver Schutz der Kühlluftöffnungen.

Optisches Markenzeichen: der feststehende Heckflügel. Technologie direkt von der Rennstrecke. Für hohe Fahrstabilität und Abtrieb. Die Flügelstützen sind aus geschmiedetem Aluminium. Der Heckflügel aus Carbon ist für den Einsatz auf der Rundstrecke einstellbar.



Der Heckdeckel mit GT3 RS Schriftzug und die Heckscheibe sind aus leichtem Kunststoff. Genau wie das neue Heckmittelteil. Typisch: der zusätzliche große Lufteinlass auf dem Heckdeckel (Ram Air). Für eine nochmals verbesserte Kühlung und Luftansaugung.

Das Doppelendrohr ist mittig in die Karosserie integriert. Der Endschalldämpfer und die beiden Endrohre sind aus leichtem Titan.

Der Durchmesser: 5 mm größer als beim 911 GT3. Das sieht man – und hört es auch.

Ein weiterer, besonders auffälliger Unterschied zum 911 GT3: die Lackierung. Der Lufteinlassrahmen am Bugteil, die Räder, die Außen- spiegel, der Schriftzug über den Kotflügeln und auf dem Heck- deckel sowie die Sideplates am Heckflügel sind in Kontrastfarbe lackiert – genau wie das Dekor

oberhalb der Seitenschweller. Sportlichkeit im Detail: der neue Tankdeckel in Alu-Optik.

Fassen wir zusammen: Er fällt auf. Durch sein Design – sicher. Vor allem aber durch seine effektive Aerodynamik. Ergebnis: hoher Abtrieb vorne und hinten. Für gute Bodenhaftung, stabiles Fahrverhalten und ausgezeichnetes Handling.

Antrieb

Viele vernachlässigen Stellen hinter dem Komma. Wir messen uns daran.



Näher kann man der Wahrheit kaum kommen.

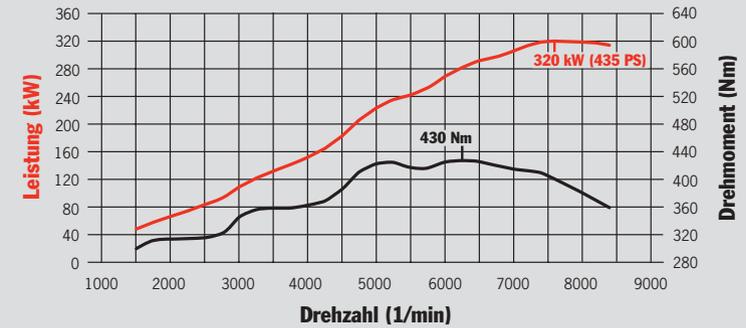
Die Motoren.

Angetrieben werden die 911 GT3 Modelle von einem wassergekühlten 6-Zylinder-Boxermotor mit 4-Ventil-Technik und dem weiterentwickelten VarioCam (S. 36). Das Hochdrehzahlkonzept der Aggregate erlaubt eine Maximaldrehzahl von beeindruckenden 8.500 1/min.

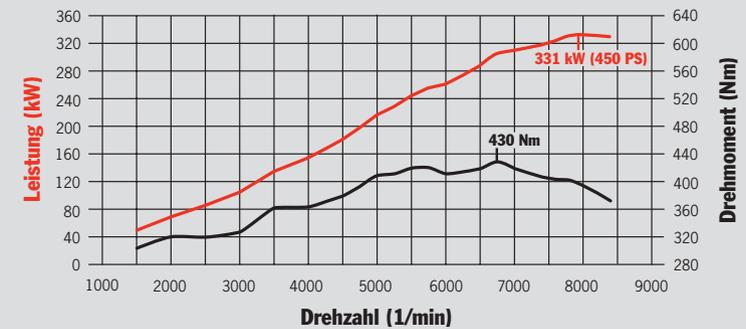
Beim 911 GT3 schöpft der Motor aus einem Hubraum von 3.797 cm³ 320 kW (435 PS), was einer Literleistung von 115 PS pro Liter entspricht. Das maximale Drehmoment: 430 Nm bei 6.250 1/min. In 4,1 s beschleunigt der 911 GT3 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h.

Der 3,8-Liter-Motor des neuen 911 GT3 RS leistet noch mehr: 331 kW (450 PS). Die Literleistung: 118 PS pro Liter Hubraum. Verantwortlich für den Leistungszuwachs sind das neue zweiflutige Luftfiltergehäuse und die neue Sauganlage mit gegenüber dem 911 GT3 vergrößerten

3,8-Liter-Boxermotor



911 GT3: 430 Nm bei 6.250 1/min, 320 kW (435 PS) bei 7.600 1/min



911 GT3 RS: 430 Nm bei 6.750 1/min, 331 kW (450 PS) bei 7.900 1/min

Saugrohren. Der höhere Luftdurchsatz steigert die Motorleistung. Zurück zu den Leistungsdaten: Das maximale Drehmoment von 430 Nm liegt bei 6.750 1/min an.

Betätigt man bei beiden Modellen die SPORT Taste, werden im mittleren Drehzahlbereich unterhalb des maximalen Drehmoments bis zu 35 Nm zusätzlich aktiviert.

Die 100 km/h-Marke passiert der neue 911 GT3 RS nach 4,0 s.

Kurze Übersetzungen erhöhen das Durchzugs- und Beschleunigungspotential in allen sechs Gängen. Eine konsequent auf Abtrieb abgestimmte Aerodynamik ermöglicht hohe Kurvengeschwindigkeiten sowie eine herausragende Fahrstabilität und Fahrperformance. Die Höchstgeschwindigkeit liegt dennoch bei beeindruckenden 310 km/h.

Das Leistungsgewicht des 911 GT3 liegt bei 3,2 kg pro PS. Das des neuen 911 GT3 RS bei 3,0 kg pro PS.

Fazit: ein deutliches Plus an Leistung und Performance – bei vergleichbarem Verbrauch gegenüber den Vorgängermodellen. Zudem erfüllen beide Motoren die strenge EU5 Norm.

Die konstant sichere Ölversorgung der Motoren auch bei hoher Querschleunigung erfolgt über eine Trockensumpfschmierung (S. 36) mit externem Motoröltank. Die Ölkühlung mittels Öl-Wasser-Wärmtauscher. Beides im Motorsport bewährte Systeme.

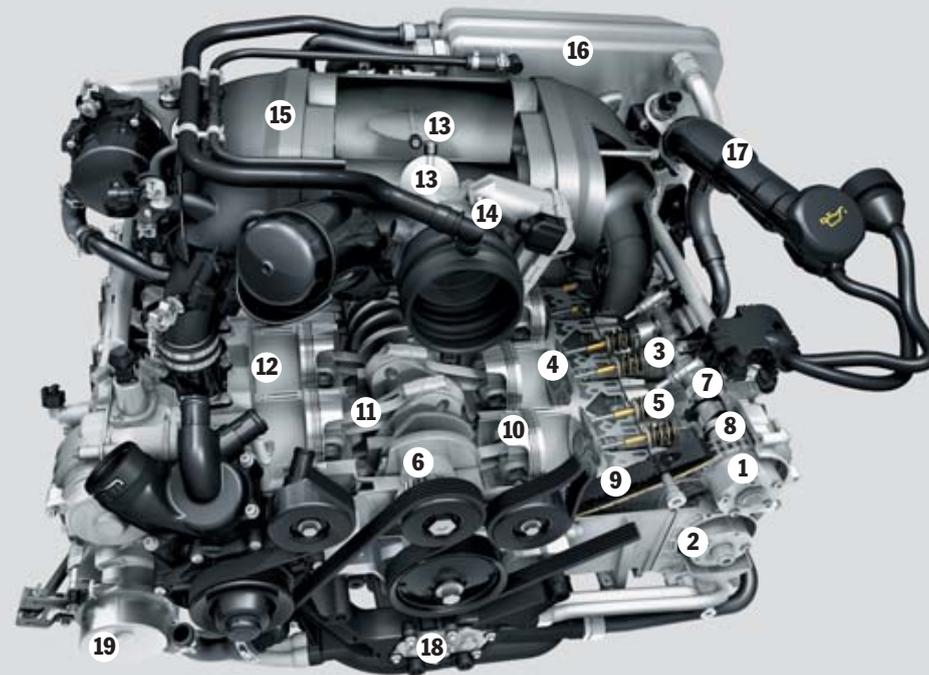
Extrem leichte Titanpleuel und gewichtsoptimierte Kolben sorgen für geringe oszillierende Massen und damit für eine dynamische Drehzahlentfaltung. Die Ein- und Auslassventile werden von besonders leichten Stößeln betätigt. Selbstverständlich mit hydraulischem Ventilspielausgleich.

Dieser Ventiltrieb ermöglicht eine Maximaldrehzahl von 8.500 1/min. Die Konsequenz: Zusammen mit der kurzen, sportlichen Getriebeübersetzung ergibt sich ein hohes Beschleunigungspotenzial.

Hinzu kommt eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen (S. 38), die zusammen mit der Sportabgasanlage 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.

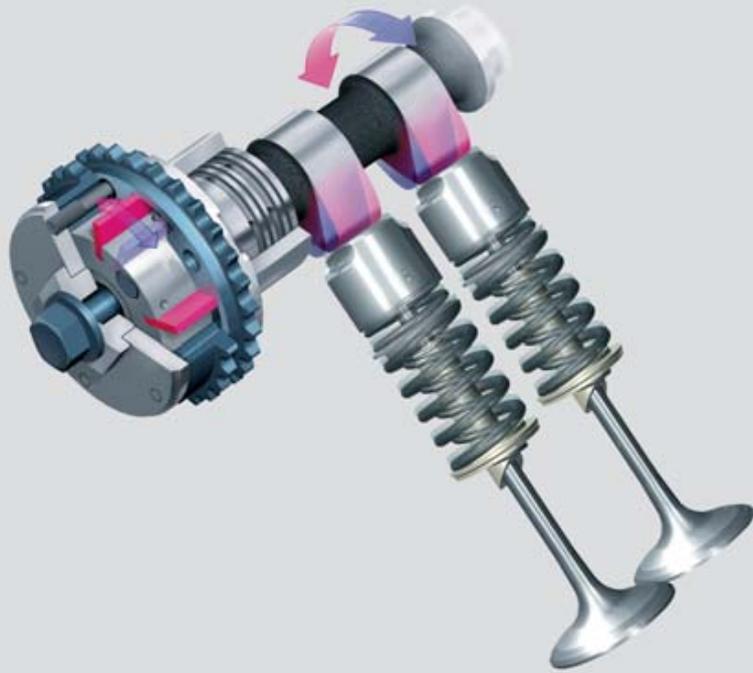
Kurz: Es geht um Leistung. Auch um die des Fahrers. Die Voraussetzung dafür haben wir geschaffen.



3,8-Liter-Boxermotor 911 GT3



- | | | |
|---|--|---|
| 1. VarioCam für Einlassventile | 8. Antriebskette der Nockenwellen | 15. Variable Sauganlage |
| 2. VarioCam für Auslassventile | 9. Spannschiene | 16. Separater Motoröltank der Trockensumpfschmierung |
| 3. Stößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich | 10. Aluminium-Schmiedekolben | 17. Ölbefüllrohr |
| 4. Einlassventile | 11. Titanpleuel | 18. Ölabsaugpumpen für Zylinderköpfe |
| 5. Ventildfedern | 12. Nikasilbeschichtete Zylinderlaufbuchsen | 19. Unterdruckpumpe |
| 6. Kurbelwelle | 13. Resonanzklappe | |
| 7. Einlassnockenwelle | 14. Drosselklappe mit E-Gas-Steller | |



Die Ölpumpen sind so ausgelegt, dass im Kurbelgehäuse Unterdruck entsteht. Dadurch wird der Bewegung der Kolben weniger Widerstand entgegengesetzt – Wirkungsgrad und Leistung verbessern sich. Eine weitere Pumpe im Kurbelgehäuse versorgt die Schmierstellen im Motor aus dem externen Motoröltank.

Für den Motor bedeutet das: eine zuverlässige Ölversorgung des Kurbeltriebs und der beiden Zylinderreihen. Auch bei sehr hohen Querbeschleunigungen, wie sie beim Betrieb mit Sportreifen auftreten können.

Der 911 GT3 und der neue 911 GT3 RS 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.

VarioCam

VarioCam.

Beide Motoren der 911 GT3 Modelle sind mit dem weiterentwickelten VarioCam ausgestattet. Das System regelt nicht nur die drehzahl- und lastabhängige Verstellung der Einlassnockenwellen – sondern auch die der Auslassnockenwellen. Für noch mehr Leistung und Drehmoment. Die stufenlose Steuerzeitenverstellung erfolgt durch je einen Flügelzellenversteller pro Nockenwelle.

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

Die Verstellung erfolgt unmerklich über das elektronische Motormanagement Motronic ME7.8.2. 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. Sie wird auch bei hoher Quer- und Längsbeschleunigung durch die Trockensumpfschmierung gesichert.

Je 2 Ölabsaugpumpen pro Zylinderkopf sowie 2 Absaugpumpen im Kurbelgehäuse fördern das Motoröl schnell in den externen Motoröltank zurück.



Die Sauganlage.

Die 911 GT3 Modelle besitzen eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen – im Fall des neuen 911 GT3 RS mit vergrößerten Saugrohren. Die Sauganlage sorgt im Zusammenspiel mit der Sportabgasanlage mit 2 zentralen Endrohren für einen effizienten Ladungswechsel und einen hohen Durchsatz.

Um hohe Drehmoment- und Leistungswerte über einen großen Drehzahlbereich sicherzustellen, werden beim 911 GT3 und beim neuen 911 GT3 RS neben einem konventionellen Verteilerrohr zusätzlich 2 Resonanzrohre mit Resonanzklappen eingesetzt. Bei niedrigen Motordrehzahlen sind beide Resonanzklappen geschlossen. Bei mittleren öffnet die erste, kleinere. Steigt die Drehzahl weiter an, schließt sich

diese und die zweite, größere Klappe wird geöffnet. Bei hohen Drehzahlen sind beide Resonanzklappen offen. Das System nutzt so die Schwingungsverhältnisse der Luft im Ansaugtrakt für eine optimale Füllung der Zylinder.

Ergebnis: beeindruckender Drehmomentverlauf, ein hohes maximales Drehmoment und hohe Leistung über einen weiten Drehzahlbereich.

Sauganlage 911 GT3



Sportabgasanlage 911 GT3



Die Sportabgasanlage.

Die leichte Sportabgasanlage der 911 GT3 Modelle besteht aus 2 Vorschalldämpfern, 2 Katalysatoren und einem Endschalldämpfer, der in zweiflutige, zentrale Endrohre mündet. Die des 911 GT3 sind schwarz lackiert. Die des neuen 911 GT3 RS aus Titan. Das große Volumen der Abgasanlage reduziert den Abgasgegendruck – für mehr Leistung.

Jede der beiden Zylinderreihen besitzt einen eigenständigen Abgasstrang. Lage und Bauart der Katalysatoren ermöglichen eine schnelle Aufheizung für eine effektive Schadstoffumwandlung.

Dank fortschrittlicher Abgastechologie erfüllen beide 911 GT3 Modelle strenge Abgasnormen, z.B. EU5 in den EU-Märkten, LEV II in den USA.

Die Stereo-Lambda-Regelung regelt über 2 Lambda-Sonden die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren.*

Was Sie davon haben: mehr Leistung – aber nicht auf Kosten der Umwelt.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Regel Nr. 1 auf der Rundstrecke: Nicht unnötig Zeit verlieren.

Die Kraftübertragung.

An diese Regel haben wir uns gehalten: Das 6-Gang-Schaltgetriebe in den 911 GT3 Modellen ist speziell auf die hohen Belastungen im Motorsport ausgelegt. Zudem bietet das leichte Schaltgetriebe einen hohen Wirkungsgrad und somit eine hervorragende Leistungseffizienz. Die Schaltwege

sind kurz und präzise. Für schnelle Schaltzeiten und ein direktes Fahrerlebnis. Im Zusammenspiel mit der reibungsoptimierten Seilzugschaltung bietet das Schaltgetriebe ein hohes Maß an Präzision und Belastbarkeit. Im Gegensatz zum 911 GT3 mit Zweimassenschwungrad

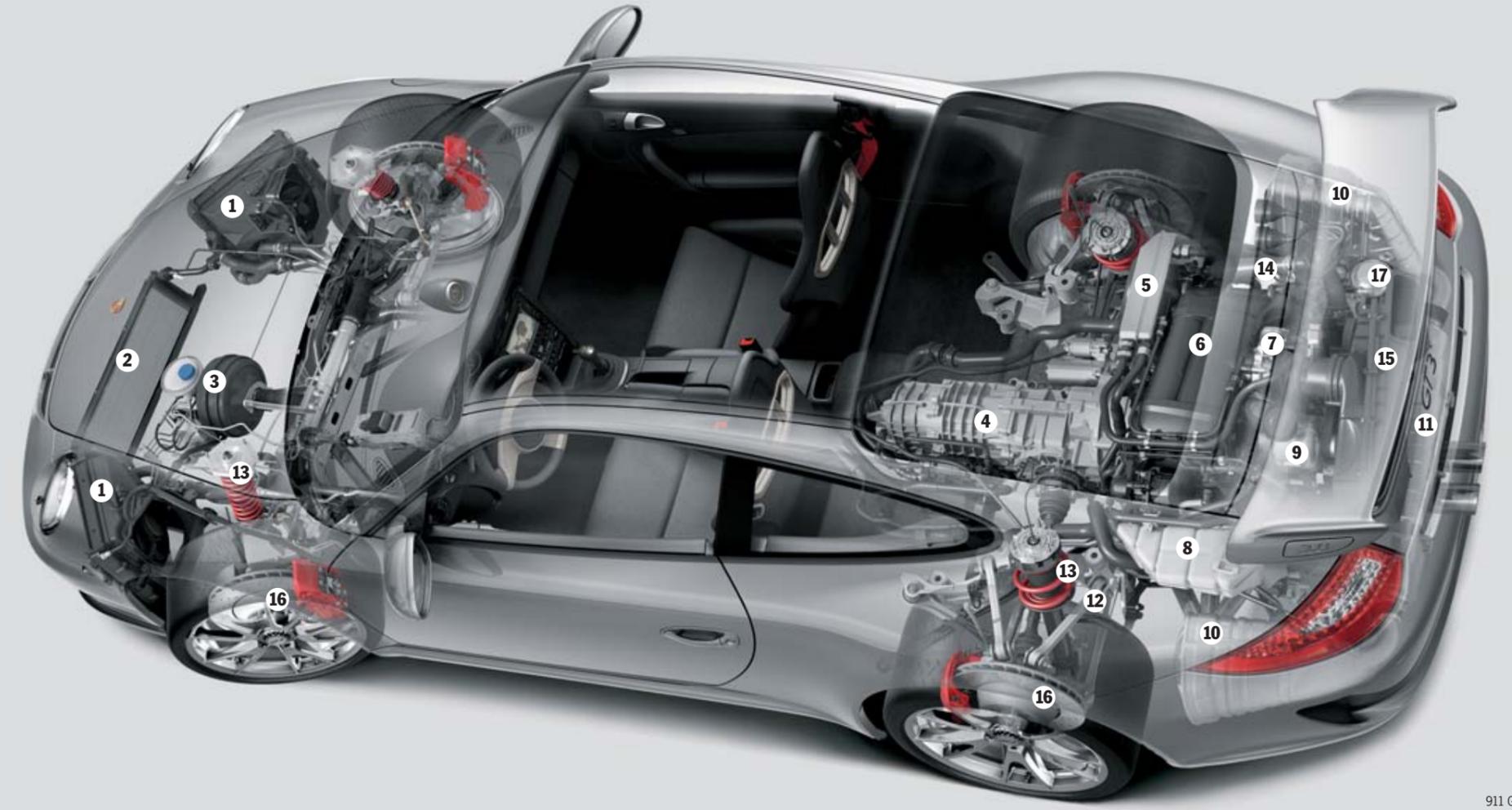
kommt beim neuen 911 GT3 RS ein Einmassenschwungrad zum Einsatz. Es ist leichter und steigert so die Motordynamik. Der Motor dreht noch müheloser in die oberen Drehzahlregionen – bei einem etwas erhöhten Geräuschniveau.





911 GT3 RS

- | | | | | | |
|--------------------------------|---|------------------------------------|---|------------------|--------------------------|
| 1. Kühlermodul | 5. Separater Motoröltank der Trockensumpfschmierung | 7. Drosselklappe mit E-Gas-Steller | 10. Vorschalldämpfer | 13. PASM Dämpfer | 16. Verbund-Bremsscheibe |
| 2. Mittelkühler | 6. Variable Sauganlage | 8. Kühlmittelausgleichsbehälter | 11. Endschalldämpfer der Sportabgasanlage | 14. Ölbefüllrohr | 17. Motorlager |
| 3. Tandem-Bremskraftverstärker | | 9. Lichtmaschine | 12. Mehrlenker-Hinterachse | 15. Luftfilter | |
| 4. 6-Gang-Schaltgetriebe | | | | | |



911 GT3

- | | | | | | |
|--------------------------------|---|------------------------------------|---|------------------|--------------------------|
| 1. Kühlermodul | 5. Separater Motoröltank der Trockensumpfschmierung | 7. Drosselklappe mit E-Gas-Steller | 10. Vorschalldämpfer | 13. PASM Dämpfer | 16. Verbund-Bremsscheibe |
| 2. Mittelkühler | 6. Variable Sauganlage | 8. Kühlmittelausgleichsbehälter | 11. Endschalldämpfer der Sportabgasanlage | 14. Ölbefüllrohr | 17. Motorlager |
| 3. Tandem-Bremskraftverstärker | | 9. Lichtmaschine | 12. Mehrlenker-Hinterachse | 15. Luftfilter | |
| 4. 6-Gang-Schaltgetriebe | | | | | |

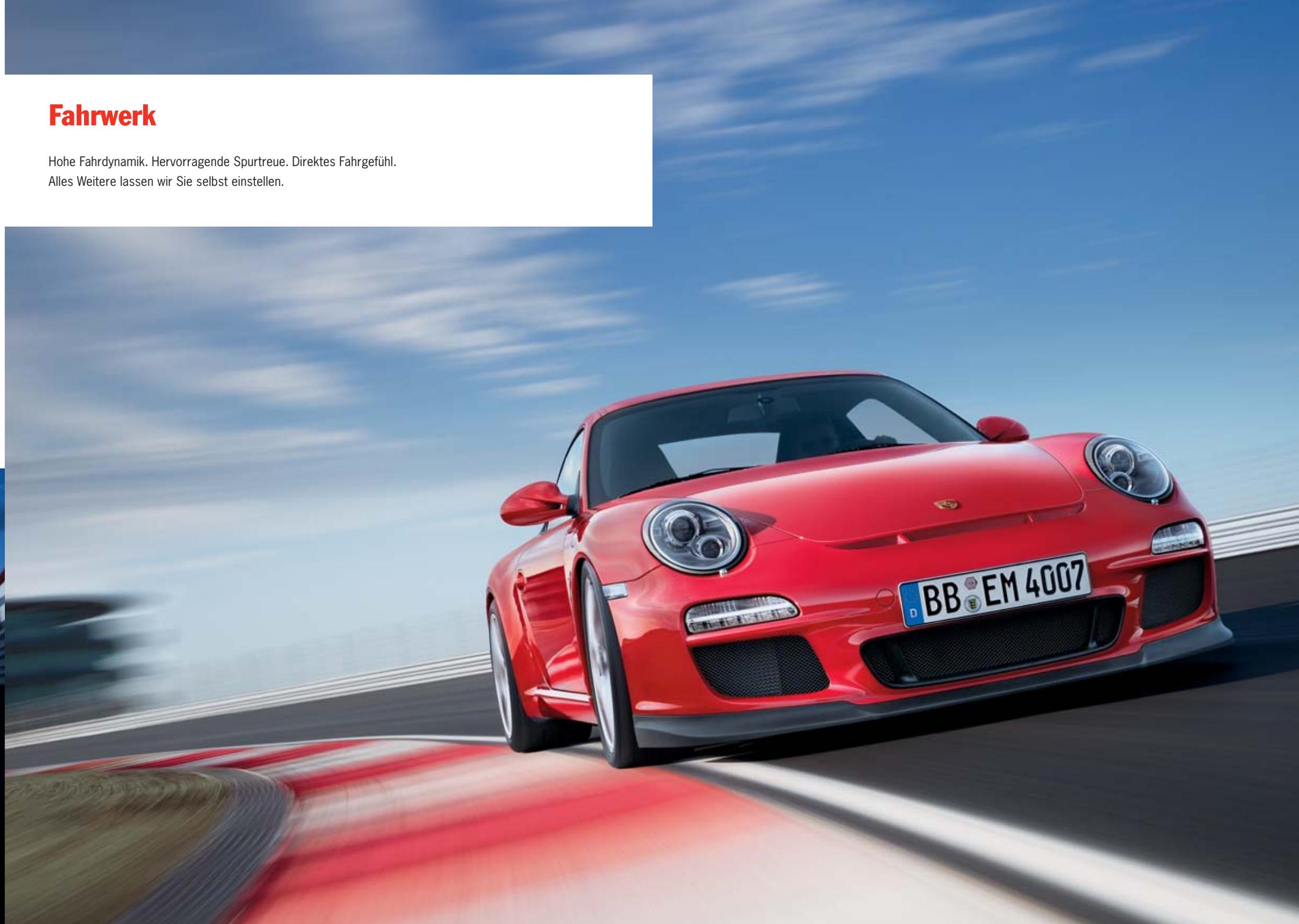
Die Übersetzungen der Gänge sind exakt auf die beiden 3,8-Liter-Motoren abgestimmt. Im Vergleich zum 911 GT3 sind die des neuen 911 GT3 RS im 1. bis 5. Gang um ca. 13% verkürzt. Für eine noch dynamischere Leistungsentfaltung. Die Höchstgeschwindigkeit wird im 6. Gang erreicht.

Stabile und hitzeunempfindliche Stahlsynchronringe im 3. bis 5. Gang ermöglichen exakte Gangwechsel auch unter sehr hohen Belastungen. Ein zusätzlicher Öl-Wasser-Wärmetauscher und eine Spritzölschmierung sorgen für die notwendige Getriebeölkühlung. Für eine Getriebehaltbarkeit auch unter extremen Bedingungen, wie sie beim Rundstreckeneinsatz auftreten können.

Die Sperrwerte der für beide Modelle serienmäßigen Hinterachs-Quersperre von 28% im Zug und 40% im Schub sind optimal auf die Leistungs- und Drehmomentcharakteristik der Motoren abgestimmt. Für hohe Traktion. Und damit besseren Vortrieb sowie ein präziseres Kurvenverhalten.

Fahrwerk

Hohe Fahrdynamik. Hervorragende Spurtreue. Direktes Fahrgefühl. Alles Weitere lassen wir Sie selbst einstellen.



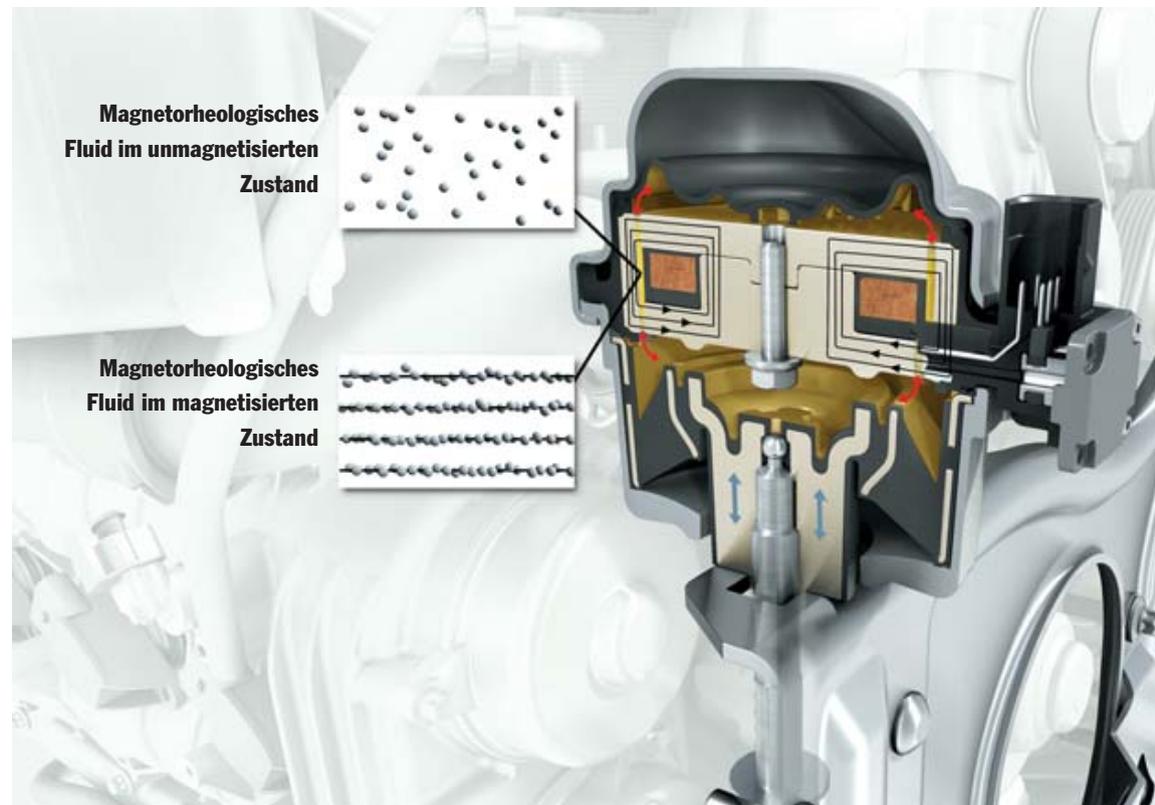
**Jede Masse ist von Natur aus träge.
Die Gesetze der Physik waren für uns schon immer eine Herausforderung.**

Die neuen dynamischen Motorlager.

Ein Beitrag zur Fahrdynamik: die für den 911 GT3 auf Wunsch erhältlichen und im neuen 911 GT3 RS serienmäßigen dynamischen Motorlager. Ein elektronisch geregeltes System zur Minimierung von spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsaggregats, insbesondere des Motors.

Die Motoren der 911 GT3 Modelle sind hinten über 2 Lager mit der Karosserie verschraubt. Nach dem Trägheitsprinzip der Massen verharret ein Körper im Zustand der gleichförmig geradlinigen Bewegung, sofern er nicht durch einwirkende Kräfte zur Änderung seines Zustandes gezwungen wird. Vereinfacht ausgedrückt: Wenn

Sie in eine Kurve fahren, folgt das Fahrzeug Ihrer Lenkbewegung. Die Masse des Motors zunächst nicht. Die Folge: Das Heck des Fahrzeugs wird aufgrund der einwirkenden Trägheitskräfte der Motor-masse beim Einlenken in die Kurve an der Hinterachse zeitverzögert nach außen geschoben.



Dynamische Motorlager



Die dynamischen Motorlager minimieren diesen Effekt: Lenkwinkel, Längs- und Querbeschleunigungswerte werden permanent von Sensoren erfasst. Je nach Fahrweise und Fahrbahnbeschaffenheit erfolgt eine automatische Veränderung der Charakteristik der beiden Motorlager. Dies geschieht mittels einer magnetisierbaren (magnetorheologischen) Flüssigkeit und einem elektrisch erzeugten Magnetfeld. Die magnetisierbaren Partikel

richten sich aus. Die Zähigkeit der Flüssigkeit verändert sich. Ebenso wie Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager: weicher für mehr Komfort und weniger Vibration bei normaler Fahrweise. Härter für ein direkteres Fahrgefühl bei sportlicher Fahrweise. In Anlehnung an die 911 GT3 Rennfahrzeuge, bei denen das Aggregat direkt mit der Karosserie verschraubt ist.

Zudem reduzieren die dynamischen Motorlager die vertikalen Schwingungen des Motors bei einer Beschleunigung unter Vollast. Ergebnis: eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse, höhere Traktion und eine bessere Beschleunigung.

Im Alltag und auf der Rundstrecke bedeutet das: ein spürbar stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven.



Vorderachse 911 GT3 mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Die Verbindung von Herz und Verstand. Übertragen auf Fahrzeug und Straße.

Das Fahrwerk.

Das Fahrwerk des 911 GT3 und des neuen 911 GT3 RS ist auf die hohen Anforderungen im Motorsport ausgelegt. Die Fahrzeuge liegen gegenüber dem 911 Carrera um 30 mm tiefer. Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Für außergewöhnliche Agilität, hohe Fahrsicherheit und stabiles

Fahrverhalten besonders in Kurven.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. Federung und Dämpfer wurden für die beiden 911 GT3 Modelle individuell abgestimmt. Für eine präzise Radführung, hohe

Spurtreue und überlegene Handlingeigenschaften.

Die Hinterachse ist eine Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil), ebenfalls mit spezieller Dämpferabstimmung – für hervorragende Fahrdynamik. Sowohl Höhe, Sturz und Spur als auch die Stabilisatoren des Fahrwerks lassen sich für

den Einsatz auf der Rundstrecke individuell abstimmen. Eine Besonderheit beim neuen 911 GT3 RS: Der Querlenker an der Hinterachse ist geteilt. Der Sturz lässt sich so noch präziser auf die Anforderungen im Motorsport einstellen.

Durch die sehr steife Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie ergibt sich eine exaktere Radführung und somit ein besseres Fahr- und Einlenkverhalten.

Das Liftsystem Vorderachse.

Bordsteine, Rampen, Garageneinfahrten waren für Sportwagen wie die 911 GT3 Modelle bislang diffizile Herausforderungen. Waren, exakt. Eigens dafür haben unsere Ingenieure ein Liftsystem für die Vorderachse entwickelt. Das Fahrzeug kann so bei der Gefahr des Aufsetzens vorne um 30 mm angehoben werden. Über einen Kompressor wird Luftdruck erzeugt, der die vorderen Dämpfer des PASM (S. 56) anhebt.

Über eine Taste in der Mittelkonsole wird das optionale Liftsystem aktiviert bzw. wieder deaktiviert*. Im Stand oder bis zu einer gefahrenen Geschwindigkeit von ca. 50 km/h.

* Bei abgestelltem Fahrzeug sollte das Liftsystem in die tiefe Position gefahren werden, da der Luftdruck nur für eine bestimmte Zeit aufrechterhalten wird.

Hinterachse 911 GT3 mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Die Lenkung.

Im Alltag wichtig, auf der Rundstrecke unverzichtbar: eine Lenkung, die jeden Lenkbefehl mit hervorragender Präzision und Zuverlässigkeit direkt umsetzt. So wie die Lenkung der 911 GT3 Modelle mit variabler Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittellage – zum Beispiel während der Fahrt auf der Autobahn –

bleibt die Übersetzung toleranter. Hohe Agilität und eine direkte Rückmeldung bleiben jedoch erhalten. Je größer der Lenkeinschlag, umso direkter – und damit agiler – die Lenkübersetzung. Eine Maßnahme, die besonders in engen Kurven spürbar wird.

Die Räder und Reifen.

Die 911 GT3 Modelle stehen auf einteiligen 19-Zoll GT3 Rädern. Die sind beim 911 GT3 titanfarben, beim neuen 911 GT3 RS in Kontrastfarbe lackiert.

Direkt aus dem Motorsport: der Zentralverschluss mit „GT3“ bzw. „RS“ Schriftzug. Die Vorteile gegenüber einer konventionellen



5-Loch-Verschraubung: gesteigerte Fahrdynamik und Performance durch geringere rotatorische Massen. Und natürlich: schnellere Radwechsel. Ein enormer Vorteil – vor allem beim Einsatz auf der Rundstrecke.

Die Dimensionen beim 911 GT3: vorne 235/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19, hinten 305/30 ZR 19 auf 12 J x 19. Die des neuen 911 GT3 RS sind noch etwas beeindruckender: vorne 245/35 ZR 19 auf 9 J x 19, hinten 325/30 ZR 19 auf 12 J x 19.

Straßenzugelassene Sportreifen sorgen bei den 911 GT3 Modellen für den notwendigen Grip. Durch die geringere Profiltiefe besteht auf nasser Fahrbahn jedoch erhöhte Aquaplaninggefahr.

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt mittels Anzeige im Bordcomputer bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust.



19-Zoll GT3 Rad mit Zentralverschluss (911 GT3)



19-Zoll GT3 Rad mit Zentralverschluss in Kontrastfarbe indischrot (911 GT3 RS)



Eigentlich paradox: Je mehr Sie abschalten, desto dynamischer die Fahrweise.

Das Porsche Stability Management (PSM).

Für die Unterstützung der Sicherheit und der Fahrstabilität im fahrdynamischen Grenzbereich sind der 911 GT3 und der neue 911 GT3 RS mit dem Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM) ausgestattet. Neben dem Antiblockiersystem (ABS) umfasst

es 2 automatische Regelsysteme: Stability Control (SC) und Traction Control (TC). Stability Control (SC) regelt die Querdynamik. Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbeschleunigung

des Fahrzeugs. Aus diesen Werten wird die tatsächliche Bewegungsrichtung errechnet. Weicht sie von der gewünschten Richtung ab, initiiert Stability Control (SC) z.B. gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern zur Fahrzeugstabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich.

Traction Control (TC) mit den integrierten Funktionen automatisches Bremsendifferenzial (ABD), Antriebsschlupfregelung (ASR) und Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) regelt die Längsdynamik. Diese sehr sportlich abgestimmte Traktionskontrolle verbessert beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen die Traktion. Zusätzlich begrenzt Traction Control (TC) 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.

Das Besondere am PSM der 911 GT3 Modelle: Die Regelein- griffe dieser beiden Systeme erfolgen spät und lassen sich komplett in 2 Stufen abschalten. Für bewusst sportliches Handling, z.B. auf der Rundstrecke. In der

ersten Stufe deaktivieren Sie mittels „SC OFF“-Taste in der Mittelkonsole die Stability Control (SC). Im „SC OFF“-Modus greift die Regelung nicht mehr in querdynamische Kursabweichungen ein. Das Fahrzeug kann nun neben gezielten Lenkbewegungen auch durch Steuerung per Gaspedal sehr dynamisch in Kurven gefahren werden. Traction Control (TC) ist in diesem Modus weiterhin aktiv.

In der zweiten Stufe schalten Sie mittels separater „SC + TC OFF“-Taste zusätzlich noch die Traction Control (TC) ab. In diesem Modus sind sowohl die Funktionen der Querdynamikregelung als auch der Traktionskontrolle deaktiviert. Das Fahrzeug wird nun ausschließlich vom Fahrer beeinflusst.

In der ersten Stufe (SC OFF) als auch in der zweiten Stufe (SC + TC OFF) wird die Querdynamikregelung selbst beim starken Bremsen auch im ABS-Regelbereich nicht wieder

reaktiviert. Diese Funktions- und Schaltstrategie ermöglicht renn-sportorientierte Fahrdynamik – für individuelle Ansprüche an eine extreme Performance auf der Rundstrecke. Im Vergleich zum 911 GT3 wurde das PSM beim neuen 911 GT3 RS nochmals deutlich sportlicher abgestimmt.

Das im PSM integrierte Antiblockiersystem (ABS 8.0) bleibt bei allen genannten Einstellungen aktiv. ABS sorgt für einen möglichst kurzen Bremsweg – und damit für mehr Sicherheit.

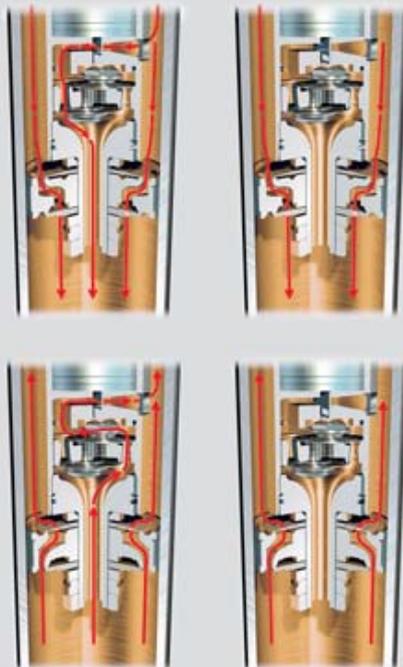
Normalmodus? Eine Frage des inneren Standpunkts.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Beide 911 GT3 Modelle verfügen über das Porsche Active Suspension Management (PASM) – eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Die Abstimmung beim neuen 911 GT3 RS ist nochmals rundstreckenorientierter.

PASM regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad. Zusätzlich ist die Karosserie bei beiden Modellen um 30 mm gegenüber dem 911 Carrera abgesenkt.

Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 sportlichen Grundprogrammen entscheiden. Der Normalmodus ist ausgelegt für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen und auf Rundkurven bei Nässe. Der Sportmodus



Links: Zugstufe Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung

Rechts: Zugstufe nur Arbeitskolben, sportlich-straftige Abstimmung

Links: Druckstufe Arbeitskolben und Bypass, sportlich-komfortable Abstimmung

Rechts: Druckstufe nur Arbeitskolben, sportlich-straftige Abstimmung

ist speziell für maximale Querbearbeitung und bestmögliche Traktion auf der Rundstrecke abgestimmt.

Abhängig vom 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 Fahr-

bahn. Das Steuergerät stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte gezielt ab: Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

Ein Beispiel: Im Sportmodus gehen die Dämpfer auf eine „harte“ Kennlinie, die speziell für den Einsatz auf 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 des sportlich-straftigen Kennlinienfelds. Wenn die Straße wieder eben ist, geht das PASM auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.

Wird im Normalmodus die Fahrweise dynamischer, stellt das System automatisch auf eine sportbetontere Kennung innerhalb des sportlich-komfortablen Kennlinienfelds um. Die Dämpfung wird straffer, Fahrstabilität und Fahrsicherheit erhöhen sich.

Sicherheit

Hohe Leistung erfordert hohe Sicherheit.
Und hoher Anspruch hohe Kompetenz.





Bi-Xenon-Scheinwerfer und LED-Positionslicht

Sehen und gesehen werden. Und dabei immer im richtigen Licht stehen.

Die aktive Sicherheit.

Das Beleuchtungskonzept.

Die 911 GT3 Modelle verfügen serienmäßig über Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischer Leuchtweitenregulierung. Sie sind rund zweimal so hell wie Halogenlampen. Ob Abblendlicht oder Fernlicht – die Lichtausbeute wird verbessert, die Fahrbahn gleich-

mäßiger ausgeleuchtet und ermüdungsfreieres Fahren ermöglicht. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist integriert.

Für den konsequenten Einsatz auf der Rundstrecke: die ohne Aufpreis erhältlichen Leichtbau-Halogen-scheinwerfer ohne SRA und Leuchtweitenregulierung.

Niedrige Rundenzeiten erfordern eben ein möglichst niedriges Gewicht.

Die Bugleuchten umfassen Blinker sowie das LED-Tagfahr- und Positionslicht. Für gute Sichtbarkeit – und eine hohe Wiedererkennung, selbst bei Dunkelheit.

Für Blinker, Rück- und Bremslichter, die zusätzliche Bremsleuchte im Heckdeckel sowie die Nebelschlussleuchte kommt ebenfalls LED-Technik zum Einsatz. Die Vorteile: hohe Leuchtkraft und ein extrem schnelles Ansprechverhalten. Der nachfolgende Verkehr wird somit früher gewarnt. Dazu kommen Energiesparsamkeit, Umweltfreundlichkeit sowie eine höhere Lebensdauer im Vergleich zu konventionellen Glühlampen. Und ein unverwechselbares Design bei Tag und Nacht.

Das dynamische Kurvenlicht.

Optional erhalten Sie das dynamische Kurvenlicht für eine besonders effektive Ausleuchtung der Straße. Sensoren erfassen permanent Geschwindigkeit, Querschleunigung sowie Lenkeinschlag und berechnen hieraus den Kurven-

verlauf. Daraus werden die Winkel zur Steuerung des dynamischen Kurvenlichts ermittelt. Das Abblendlicht ist dazu um bis zu 15 Grad in die Kurve schwenkbar. So können Sie den Fahrbahnverlauf und Hindernisse auf kurvigen Straßen deutlich früher erkennen.

Heckleuchten in LED-Technik und dritte Bremsleuchte



Die Bremsen.

Porsche Bremsen sind bekannt für ihr hohes Leistungsvermögen. Sie setzen Maßstäbe bei Verzögerung und Standfestigkeit. Sie sind auf extreme Belastungen ausgelegt.

Der neue 911 GT3 RS und der 911 GT3 verfügen über besonders leistungsstarke und gleichzeitig gewichtsreduzierte Bremsanlagen mit speziell abgestimmtem Bremskraftverstärker. Die rot lackierten 6-Kolben-Aluminium-Bremssättel

an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Hinterachse sind in Monoblock-Bauweise ausgeführt. Für hohe Formstabilität und ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen.



Die Verbund-Bremsscheiben sind groß dimensioniert: mit 380 mm Durchmesser vorne und 350 mm hinten. Durch ihren 2-teiligen Aufbau mit Grauguss-Bremsscheiben und Aluminium-Bremstöpfen reduzieren sie das Gewicht und damit die ungefederten sowie rotatorischen Massen. Sie sind gelocht und

innenbelüftet – für hohe Bremsleistung auch bei widrigen Wetterbedingungen.

Bremsluftspoiler an der Vorderachse und neue zusätzliche Bremsluftkanäle an der Hinterachse gewährleisten eine effektive Belüftung der Bremsanlage.

Ebenfalls auf extreme Belastungen ausgelegt: das 4-Kanal-Antiblockiersystem (ABS 8.0). Für ein feinfühliges und schnelles Regelverhalten sowie einen gleichmäßigen Verzögerungsverlauf und ein sehr gutes Bremsverhalten.



Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Optional für den 911 GT3 und den neuen 911 GT3 RS erhalten Sie eine Bremsentechnik, die bereits im Rennsport härtesten Anforderungen standhalten musste: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die Keramik-Verbund-Bremsscheiben der PCCB haben einen Durchmesser von 380 mm vorne und 350 mm hinten – für hohe Brems-

leistung. Die 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 gegenüber Grauguss-scheiben aufweisen.

Für die PCCB typisch, verhindert die geringe Wärmeexpansion Verformungen bei starker Beanspruchung. Darüber hinaus gewährleisten

die Keramik-Bremsscheiben Korrosionsfreiheit und eine bessere akustische Dämpfung.

Der Einsatz von 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.

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 die serienmäßige Grauguss-scheibe. Zudem sind die Bremstöpfe für die 911 GT3

Modelle an Vorder- und Hinterachse aus gewichtsparendem Aluminium. Pro Fahrzeug werden so – im Vergleich zu Bremstöpfen aus Edelstahl – zusätzlich ca. 4,8 kg eingespart. Faktoren, die sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar machen, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduzieren.

Die Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr

Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.

Gut, wenn auch die Polster austrainiert sind.

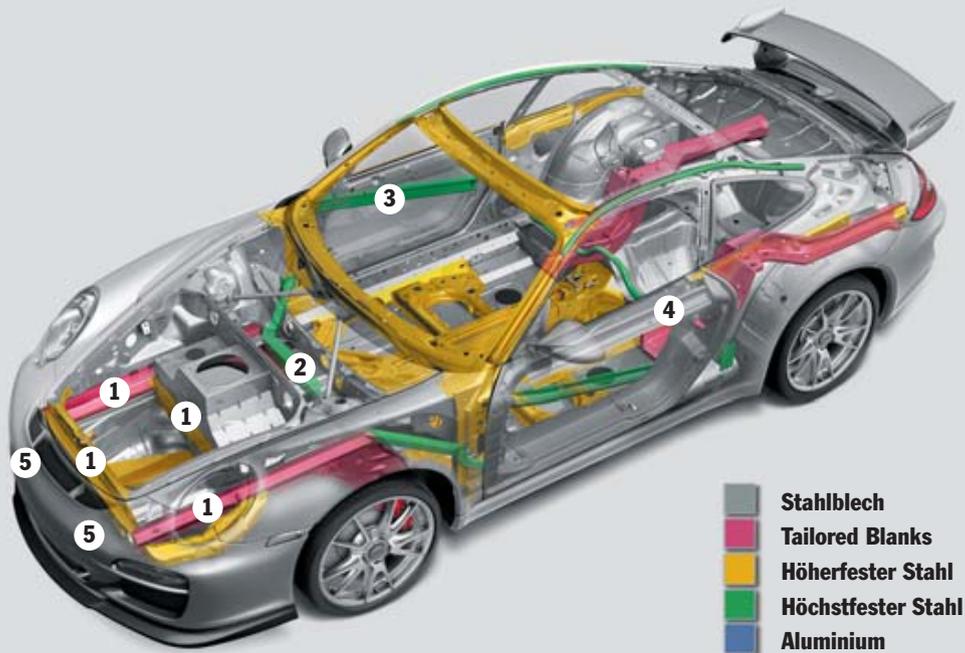
Die passive Sicherheit.

Die Rohbaustuktur.

Die verstärkte Rohbaustuktur der 911 GT3 Modelle bietet hohen Schutz bei einem Aufprall und eine sehr widerstandsfähige Fahrgastzelle.

Die Längs- und Querträgerstruktur vorne (1) verteilt die beim Crash auftretenden Kräfte und minimiert die Innenraumdeformation. Eine von Porsche patentierte Aufbaustruktur mit einem steifen Stirnwandträger (2) aus höchstfestem Stahl stützt die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten

Kräfte zusätzlich ab. Für verminderte Verformung des Fußraums. Zur Versteifung der Gesamtstruktur tragen verstärkte Türen (3) bei. Beim Frontalcrash einwirkende Kräfte werden über den oberen Lastpfad (4) in die Seitenstruktur übertragen. Für besseres Deformationsverhalten der Fahrgastzelle.



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 gesteuert. 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).

Das serienmäßige POSIP besteht aus dem Seitenaufprallschutz in den Türen sowie 2 Seiten-Airbags pro Seite: In den Seitenwangen der serienmäßigen Sportsitze beim 911 GT3 sowie der serienmäßigen Sportchalensitze beim 911 GT3 RS ist ein Thorax-Airbag, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag integriert. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern bieten sie ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen Unfällen.

Zusätzliche Sicherheitsmerkmale sind in die Lehne integrierte Kopfstützen, eine Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sowie energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel.

Kein Leistungssport ohne professionelle Ausrüstung.

Das Clubsportpaket.

Die Anforderungen im Motorsport sind deutlich höher als im Alltag. An das Material, die Technik – vor allem aber an den Fahrer. Fahren am Limit. Permanentes Eintauchen

in den Grenzbereich. Was zählt, sind niedrige Rundenzeiten. Das erfordert hohes fahrerisches Können – und zusätzlichen Schutz aufgrund der permanenten Extremsituation.

Diesen Schutz bietet Ihnen das Clubsportpaket. Ohne Aufpreis für den 911 GT3 erhältlich – serienmäßig im neuen 911 GT3 RS.

Clubsportpaket 911 GT3



Clubsportpaket 911 GT3 RS



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 Motorsportabteilung zu erwerben, ebenso der Käfigbügel vorne für Motorsportveranstaltungen mit FIA-Zulassung.

Das Clubsportpaket gibt es für den 911 GT3 nur in Verbindung mit den optionalen Leichtbau- oder Sportschalensitzen. Beim neuen 911 GT3 RS sind die Sportschalensitze serienmäßig.

Exklusiv beim neuen 911 GT3 RS: der bei den Sportschalensitzen und optionalen Leichtbau-Schalensitzen in die Kopfstützen eingestickte „RS 3.8“ Schriftzug in Rot.

In Verbindung mit dem Clubsportpaket sind die Sitze mit schwer entflammablem Material bezogen. Für zusätzliche Sicherheit.



Komfort

Kompromisslos auf der Rundstrecke. Komfortabel im Alltag.
Auch Renningenieure brauchen gelegentlich neue Herausforderungen.



Schalttafel 911 GT3 RS

**Entwickelt für niedrige Rundenzeiten.
Außen wie innen.**

Das Interieur.

Das Interieur der 911 GT3 Modelle zeigt eine klare Herkunft: Motorsport. Zu jedem Zeitpunkt hat der Fahrer alles Wichtige in Griffweite und im Blickfeld. Eine Besonderheit beim neuen 911 GT3 RS: Seine direkte Verbindung zum Motorsport wird bereits beim Öffnen der Türen sichtbar. Aus Gewichtsgründen ver-

fügt er über spezielle Leichtbau-türtafeln mit roten Türöffnerschlaufen. Ein weiterer Unterschied zum 911 GT3: der „RS 3.8“ Schriftzug auf den Einstiegsblenden, dem Fondteppich sowie an der in Sicht-carbon ausgeführten Zierblende in der Schalttafel.

Die Instrumente.

Über die 5 Rundinstrumente lassen sich alle wichtigen Informationen schnell und präzise erfassen: Der Drehzahlmesser mit GT3 Schriftzug und titanfarbenem Ziffernblatt hat einen bis über 8.500 1/min reichenden Drehzahlbereich. Die

Hochschaltanzeige im Drehzahlmesser signalisiert, wann spätestens für eine optimale Beschleunigung hochgeschaltet werden sollte.

Der Bordcomputer.

Der Bordcomputer versorgt Sie mit Informationen über Durchschnittsverbrauch, Geschwindigkeit, Restreichweite und Außentemperatur.

Die Daten des serienmäßigen Reifendruckkontrollsystems (RDK) sind ebenso abrufbar wie die der Stoppuhr des optionalen Chrono Pakets bzw. Chrono Pakets Plus.

Die Interieur-Materialien.

Im Interieur der 911 GT3 Modelle unterstreichen vor allem 2 hochwertige Materialien ihre Sportlichkeit: Leder und Alcantara. Die Vorteile von Alcantara: Es ist griffig, abwaschbar und pflege-

leicht. Deshalb findet es sich vor allem dort, wo man direkten Kontakt hat: am Lenkradkranz sowie am Schalt- und Handbremshebel. Beim 911 GT3 darüber hinaus am Deckel der Türablagefächer und an den Türgriffen.

Das Lenkrad.

Der Lenkradkranz des 3-Speichen GT3 Lenkrads ist mit Alcantara überzogen und manuell längs- und höhenverstellbar. Das Airbag-Modul ist beledert, die Speichenblenden vulkangrau lackiert. Ohne Aufpreis erhalten Sie das 3-Speichen-Sportlenkrad in Glattleder. Ausschließlich beim Serienlenkrad des neuen 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. Zusammen mit der Sitzlehne ergibt sich eine gute Seitenführung. Die Seitenwangen sind mit Leder bezogen, die Sitzmittelbahnen in Alcantara gehalten. 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-, Höhen- und Lehnenverstellung. Die Seitenwangen der Sitzfläche und der Lehne sind individuell verstellbar. Für passgenaue Seitenführung in Kurven sowie mehr Komfort auf Langstrecken.

Die Sportschalensitze.*

Optional für den 911 GT3 und serienmäßig im neuen 911 GT3 RS: die Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Carbon. Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen. So ist die charakteristische Seitenführung auch im Beckenbereich gewährleistet. Beim 911 GT3 ist der Bezug serienmäßig aus schwarzem Leder mit einer Sitzmittelbahn aus Alcantara. Serienmäßig beim neuen 911 GT3 RS

und beim 911 GT3 in Verbindung mit dem Clubsportpaket sind die Sportschalensitze mit schwer entflammablem Material bezogen. Ein feines Detail beim neuen 911 GT3 RS: der in Rot eingestickte „RS 3.8“ Schriftzug auf den Kopfstützen.

Die Leichtbau-Schalensitze.*

Optional für beide Modelle: Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK). Sie sind auf besonders gute Seitenführung und minimales Gewicht ausgelegt. Die Längsverstellung erfolgt manuell. Statt eines Thorax-Airbags sind die Türtafeln ohne Ablagefach mit Pads gepolstert. Die Leichtbau-Schalensitze wiegen zusammen nur ca. 20 kg – und sind damit etwa 24 kg leichter als die Sportsitze sowie etwa 10 kg leichter als die Sportschalensitze. In Verbindung mit dem Clubsportpaket sind die Leichtbau-Schalensitze mit schwer entflammablem Material bezogen. Eine Besonderheit beim neuen 911 GT3 RS: der eingestickte „RS 3.8“ Schriftzug in Rot auf den Kopfstützen.

Der HomeLink®.

Der optionale frei programmierbare Garagentoröffner ist in die Dachkonsole integriert und bedient via Funk bis zu 3 Garagentore oder Hausbeleuchtungen bzw. Alarmanlagen.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Bereich von 30 bis 240 km/h erhalten Sie auf Wunsch.

Der Diebstahlschutz.

Die 911 GT3 Modelle verfügen serienmäßig über eine Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhaut- und Radar-Innenraumüberwachung.

Das Vehicle Tracking System.

Auf Wunsch erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Vehicle Tracking Systems aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in weiten Teilen Europas.

Der 90 Liter Tank.

Für eine höhere Reichweite ist ohne Aufpreis ein Kraftstofftank mit einem Nachfüllvolumen von 90 Litern erhältlich.

Die Lithium-Ionen-Batterie.**

Optional erhalten Sie für die 911 GT3 Modelle eine Lithium-Ionen-Batterie. Ihr Hauptvorteil: eine Gewichtsersparnis von über 10 kg gegenüber der konventionellen Serienbatterie. Die Lithium-Ionen-Batterie ist dem Fahrzeug beigelegt und kann für den Rundstreckeneinsatz problemlos mit der serienmäßigen Batterie gewechselt werden.

Sportsitz



Adaptiver Sportsitz



Sportschalensitz geklappt



Leichtbau-Schalensitz



* In Verbindung mit den Sportschalensitzen sowie den Leichtbau-Schalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.

** Die Batterie verfügt bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt über ein eingeschränktes Kaltstartverhalten.



Porsche Communication Management (PCM)

Das Audiosystem CDR-30.

Der 911 GT3 und der neue 911 GT3 RS sind serienmäßig mit dem Audiosystem CDR-30 mit 5-Zoll-Display (monochrom) und MP3-fähigem CD-Laufwerk ausgestattet. Ein integrierter 6-fach CD-Wechsler ist auf Wunsch erhältlich.

Der FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity, insgesamt 30 Speicherplätzen, dynamischem Autostore und geschwindigkeitsabhängiger Lautstärkeregelung gehört natürlich ebenfalls zum Serienumfang. Ebenso wie ein guter Sound. Dafür sorgen 4 Lautsprecher sowie ein integrierter Verstärker mit einer Leistung von 2 x 25 Watt.

Das Sound Package Plus.

Für anspruchsvolle Ohren: das optional erhältliche Sound Package Plus. 9 hochwertige Lautsprecher sowie ein externer Verstärker mit einer Gesamtleistung von 235 Watt sorgen für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.

Soundeinstellungen nehmen Sie über das Audiosystem CDR-30 oder das optionale Porsche Communication Management (PCM) vor.

Das PCM inkl. Navigationsmodul.

Auf Wunsch erhalten Sie für die 911 GT3 Modelle das Porsche Communication Management (PCM). Als leistungsfähiges, zentrales Informations- und Kommunikationssystem besteht es durch Vielseitigkeit und überraschend einfache Bedienung.

Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Farbbildschirm. Die Besonderheit: der Touchscreen mit einer dauerhaltbaren, leicht zu reinigenden Beschichtung. Die Anwendung

ist funktionell, innovativ und einfach. Die Darstellung ist sehr übersichtlich – maximal 5 Listen-Einträge pro Seite ermöglichen eine sichere und schnelle Bedienung. Wobei Sie das PCM auch über den rechten Dreh-/ Drücksteller bedienen können.

Für Radiohörer gibt es bis zu 42 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS und Diversity-Funktion, die im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht. Das integrierte Single-CD-/DVD-Laufwerk unterstützt das MP3-Format. Optional ist für das PCM ein integrierter 6-fach CD-/DVD-Wechsler erhältlich.

Das im PCM integrierte GPS-Navigationsmodul verfügt über eine Festplatte mit Kartendaten für die meisten europäischen Länder. Für eine schnelle Routenberechnung, mit jeweils 3 alternativen Routenvorschlägen.

Bei der Kartenansicht kann zwischen einer perspektivischen und einer zweidimensionalen Darstellung gewählt werden, die jetzt auch Höhenprofile anzeigt. Bei Autobahnausfahrten werden grafische Abbiegehinweise zur besseren Orientierung eingeblendet. Im Splitscreen-Modus lässt sich z.B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen.

Audiosystem CDR-30



Das elektronische Fahrtenbuch für PCM.

Das optionale elektronische Fahrtenbuch erlaubt die automatische Erfassung von Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse bei jeder Fahrt.

Die Sprachbedienung für PCM.

Nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung steuerbar. Generell kann jeder Menüpunkt so gesprochen werden, wie er auf dem Bildschirm angezeigt wird. Die Sprachbedienung erkennt Kommandos oder Ziffernfolgen unabhängig vom Sprecher. Sie gibt akustische Rückmeldung und führt durch die Funktionen. Ein Anlernen des Systems ist nicht nötig. Der Aufruf von Telefonbucheinträgen, das Einstellen eines Radiosenders oder die Navigationsziel-Eingabe erfolgt direkt durch das Sprechen ganzer Wörter.

Das Telefonmodul für PCM.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung oder dem auf Wunsch erhältlichen Bluetooth® Bedientelefoner telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth® Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM-Access Profile (SAP).* Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM oder die Sprachbedienung. Das Mobiltelefon kann dabei in Ihrer Jackentasche verbleiben.

Die Handylvorbereitung für PCM und CDR-30.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Hands-free Profile (HFP) unterstützen*, ist auf Wunsch die Handylvorbereitung erhältlich. Bei der Verbindung über HFP dient das PCM bzw. das CDR-30 lediglich als Freisprechanlage. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das PCM bzw. das CDR-30 können nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons**. Die Handylvorbereitung ist mit und ohne Befestigungskonsole erhältlich.

Die universelle Audio-Schnittstelle für PCM und CDR-30.

In Verbindung mit dem PCM stehen Ihnen auf Wunsch bis zu 3 Anschlüsse zur Verfügung, an die Sie Ihren iPod®, einen USB-Stick/MP3-Player oder eine beliebige Audio-Quelle via AUX-Schnittstelle anschließen können. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Sticks erfolgt komfortabel und sicher über das PCM. Über den USB-Anschluss lassen sich außerdem die Daten der Performance-Anzeige des Chrono Paket Plus sowie des elektronischen Fahrtenbuchs herunterladen. In Verbindung mit dem serienmäßigen CDR-30 können Sie über einen AUX-Anschluss beliebige Audio-Quellen, wie z.B. einen MP3-Player, nutzen. Hierbei erfolgt die Bedienung direkt am angeschlossenen Endgerät.

Das Chrono Paket für CDR-30.

Für den Einsatz der 911 GT3 Modelle auf Rundstrecken hilfreich: das optionale Chrono Paket. Das Chrono Paket ist für das Audiosystem CDR-30 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.

Das Chrono Paket Plus für PCM.

Das ebenfalls 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 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 Rundenzeit 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 Türverriegelungs-Einstellungen.

Chrono Stoppuhr



*/** Hinweise siehe Seite 105/106.



Motorsport

Irgendwann kehrt jeder zurück zu seinen Wurzeln.
Oder er verlässt sie erst gar nicht.



Der GT-Sport.

GT-Fahrzeuge sind ebenfalls reinrassige Rennwagen. Sie müssen jedoch auf einem straßenzugelassenen Sportwagen basieren, die lediglich in Teilbereichen modifiziert werden dürfen.

2009 geht Porsche mit dem weiterentwickelten 911 GT3 RSR an den Start. Sein 4,0-Liter-Boxermotor liefert nach einer erneuten Reduzierung des Luftmengenbe-

grenzers rund 450 PS und ein maximales Drehmoment von 430 Nm.

Porsche baut die rennfertigen Fahrzeuge und unterstützt private Teams durch Weiterentwicklung, technischen Service sowie den Einsatz von Werkspiloten.

Mit u.a. einem Gesamtsieg bei den 24 Stunden Nürburgring und Klassensiegen in der ALMS, LMS und FIA-GT konnte der 911 GT3 RSR in der Saison

2009 an die zahlreichen Erfolge vergangener Jahre nahtlos anknüpfen.

Kurz: Ob bei den 24 Stunden von Le Mans, in der ALMS/LMS, der FIA-GT oder bei nationalen GT-Meisterschaften – Porsche Privatteams fahren mit dem 911 GT3 RSR regelmäßig um Siege und Meisterschaften.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.de/motorsport.

Herkunft: Motorsport.

Wo unser Innerstes auflebt.

Der Prototypensport.

Prototypen sind reinrassige Rennfahrzeuge, die nicht auf straßenzugelassenen Seriensportwagen basieren. Zum Beispiel der nach dem LMP2-Reglement (Le Mans Prototype 2) aufgebaute RS Spyder. Sein 3,4-Liter-V8-Rennmotor leistet 2009 – nach vorgeschrie-

bener Verkleinerung des Luftmengenbegrenzers – 440 PS. Das gesamte Fahrzeugkonzept ist auf tiefen Schwerpunkt, gute Traktion und hohe Agilität ausgelegt. Das Ergebnis ist eine beeindruckende Erfolgsstory. Bei 42 gefahrenen Rennen erzielte der RS Spyder bis Mitte 2009 insgesamt 32 Klassen- und 11 Gesamtsiege. Und gewann

mit diesen Erfolgen Hersteller-, Team- und Fahrermeisterschaften in der American Le Mans Series (ALMS) bzw. Le Mans Series (LMS). Darüber hinaus: einen Gesamtsieg bei den 12 Stunden von Sebring und zwei Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans.





Porsche Mobil 1 Supercup

Die Porsche Markenpokale.

Weltweit gibt es derzeit 7 Porsche Carrera Cups – mit Rennen in 15 Ländern, von Japan bis Frankreich – sowie den international schnellsten Markenpokal, den Porsche Mobil 1 Supercup.

Die Philosophie: Chancengleichheit. Durch technisch identische Rennwagen. Das Ergebnis sind harte und spannende Wettkämpfe auf höchstem Niveau.

Mit den 420 PS starken und 285 km/h schnellen 911 GT3 Cup Fahrzeugen, direkten Ablegern des 911 GT3, werden Sprintrennen

im Rahmen von führenden internationalen Rennveranstaltungen ausgetragen.

Porsche liefert für alle Porsche Markenpokale die Rennwagen einsatzbereit an die privaten Teams, organisiert die Rennserien und übernimmt die Betreuung der Fahrer, Teams und Sponsoren vor Ort.

Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Der Porsche Mobil 1 Supercup ist der schnellste internationale Markenpokal der Welt. Er wird ausschließlich im Rahmenprogramm der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft ausgetragen. Neben den europäischen Grand-Prix-Rennen auch in Bahrain und in der Türkei. Insgesamt gibt es 11 Rennen, die vor einer Kulisse von durchschnittlich mehr als 120.000 Zuschauern ausgetragen werden.

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

Der Porsche Carrera Cup Deutschland.

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 Renn-

serie, die nicht nur durch sportliche Höchstleistungen, sondern auch durch ein äußerst attraktives Veranstaltungsprogramm begeistert.

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

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-84041 oder unter www.porsche.de/motorsport.

Porsche Carrera Cup Deutschland



Die Porsche Sport Driving School.

Porsche Instrukteure führen ambitionierte Fahrer behutsam und professionell vom Einsteigertraining über fortgeschrittene Kursvarianten bis zum Motorsport-Lizenzlehrgang. Im eigenen Fahrzeug oder in einem gestellten Porsche. Onroad wie offroad. Mit dem Wissen aus den standardisierten Trainingsinhalten

und zahlreichen Übungsrunden auf nationalen und internationalen Rennstrecken sowie der Porsche eigenen Strecke in Leipzig ist der Grundstock für die nächste Stufe gelegt – den Porsche Sports Cup.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-78683 oder unter www.porsche.de/sportdrivingschool.

Der Porsche Sports Cup.

5 Rennstrecken, 6 Veranstaltungen, 1 Erlebnis: der Porsche Sports Cup für straßenzugelassene als auch für den Rennsport modifizierte Porsche Fahrzeuge. Gefahren wird auf Rennstrecken wie dem Nürburgring oder Spa-Francorchamps.

Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

Ab 2009 werden die Porsche Sports Cup Events noch aufregender – mit ihrer dann höchsten Serie: der GT3 Cup Challenge. Positioniert als Bindeglied zum Porsche Carrera Cup. Und Erste ihrer Art in Europa.

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

Der Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen 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 613 Clubs mit etwa 120.000 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 oder unter www.porsche.de.



Doch das ist noch nicht alles: Sportteile, Kits und Accessoires erhalten Sie ebenfalls bei uns. Genau wie eine Beratung bei Reglementfragen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.de/motorsport.

Die Betreuung auf der Rennstrecke.

Wir beraten Sie bei der Fahrzeugabstimmung Ihres 911 GT3 Cup Fahrzeuges auf die jeweils ausgewählte Rennstrecke. Über die technische Unterstützung hinaus beraten wir die Teams in organisatorischen Fragen. Zudem sorgen wir für die kulinarische Verpflegung der Teams und Gäste. Die Pressearbeit vor Ort erfolgt durch unse-

ren Pressevertreter. Und selbst wenn während eines Rennens technische Probleme auftreten sollten, können Sie auf unsere Beratung zählen. Und sollten Sie während einer Rennveranstaltung einmal Teile benötigen, die nicht dem normalen Verschleiß unterlagen – wir halten diese für Sie bereit.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.de/motorsport.

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 für reinrassige Rennfahrzeuge wie den 911 GT3 Cup eine Betreuung, die weit über das übliche Maß hinausgeht. Ganz gleich, ob in Weissach oder auf der Rennstrecke.

Die Betreuung in Weissach.

Ihr neues 911 GT3 Modell erhalten Sie direkt bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Der Verkauf von Porsche Rennfahrzeugen – wie des 911 GT3 Cup – erfolgt direkt durch den Motorsport Vertrieb im Entwicklungszentrum Weissach. Ob Ihr Engagement im nationalen oder internationalen Motorsport erfolgen

soll, hier finden Sie kompetente Ansprechpartner. Und selbst wenn es um die Fahrzeugabstimmung auf Ihre ganz persönlichen Bedürfnisse geht oder Sie Umbauarbeiten an Ihrem Rennwagen vornehmen lassen möchten – unsere Motorsport-Abteilung steht Ihnen mit technischer Unterstützung zur Seite.



Umwelt

Es geht um jedes Hundertstel.
Aber nicht um jeden Preis.





Erstaunlich sportlich.

Das Verhältnis zur Umwelt.

In Zeiten der zunehmenden Diskussion um CO₂-Emissionen stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort er zum Thema Kraftstoffverbrauch zu bieten hat. Unsere hat eine lange Tradition. Sie lautet: maximale Effizienz.

In den letzten 15 Jahren reduzierte Porsche die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge jährlich um durch-

schnittlich rund 1,7%. Und in Relation zur Motorleistung zählt Porsche schon jetzt zu den Fahrzeugherstellern mit dem geringsten CO₂-Ausstoß. Erreicht durch einen effizienten Antrieb, optimierte Aerodynamik sowie niedrige Rollreibungsverluste und Leichtbau. Dieses hohe Maß an Umweltverträglichkeit gewährleistet nicht zuletzt die Porsche eigene

Umweltorganisation in Weissach. Sämtliche Entwicklungen werden hier mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt.

Mehr zum Thema Umwelt erfahren Sie in der separaten Broschüre „Porsche und Umwelt“ oder im Internet unter www.porsche.com.

Die Abgasreinigung.

Der 911 GT3 und der neue 911 GT3 RS erfüllen die Euro-5-Abgasnorm in den EU-Ländern und LEV II in den USA. Die Bilanz ist vorbildlich: Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Emissionswerte erreichen können. Damit gehören die 911 GT3 Modelle nicht nur zu den leistungsstärksten Sportwagen, sondern auch zu den saubersten.

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.*

Der Kraftstoff.

Die aktuellen Porsche Sportwagen sind bereits für Kraftstoff mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Das verbessert die CO₂-Bilanz entsprechend – denn der Biokraftstoff Ethanol wird aus Pflanzen hergestellt, welche für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen.

Das Kraftstoffsystem.

Beim Kraftstoffsystem der 911 GT3 Modelle wurde die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen minimiert. Der großvolumige Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie die besondere Beschichtung des Kraftstofftanks. Alle kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Aluminium, dampfführende Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.

Das Geräusch.

Die 911 GT3 Modelle erfüllen alle gültigen Geräuschvorschriften in den jeweiligen Vertriebsländern. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Klingt paradox, aber ohne Geräusche bleibt am Ende nur noch eines: reiner Sound.

Die Wartung.

Lange Wartungsintervalle bieten klare Vorteile. Für Sie: geringere Kosten und Zeitersparnis. Für die Umwelt: ein ressourcenschonender Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Die genauen Wartungsintervalle der 911 GT3 Modelle entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

* Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

Individualisierung

In beiden Modellen finden wir unseren Charakter.
Ergänzen Sie Ihren.

Buntes Treiben gibt es nicht nur auf der Zuschauertribüne. Die Farben.

Bei Ihrem 911 GT3 haben Sie die Wahl zwischen 4 Uni- sowie gegen Aufpreis 6 Metallic- und 7 Sonderfarben. Neben der optionalen, schwarzen Lederausstattung können Sie auf Wunsch auch eine Naturlederausstattung in dunkelgrau wählen.

Der neue 911 GT3 RS ist serienmäßig in den Farben carraraweiß und aquablaumetallic erhältlich, optional in grauschwarz. Kombiniert mit der Kontrastfarbe indischrot oder weißgoldmetallic. Markant: die neuen Schriftzüge auf den Kotflügeln vorne rechts und hinten links. Die Interieurfarbe im neuen 911 GT3 RS ist schwarz.

Unter www.porsche.com können Sie Ihren Vorstellungen in puncto Farbe oder Zusatzausstattung bereits im Vorfeld konkrete Form verleihen: mit dem Porsche Car Configurator.



911 GT3 RS: Exterieurfarbe grauschwarz mit Kontrastfarbe weißgoldmetallic



911 GT3 RS: Exterieurfarbe aquablaumetallic mit Kontrastfarbe indischrot



911 GT3 RS: Exterieurfarbe carraraweiß mit Kontrastfarbe indischrot

Farben 911 GT3.

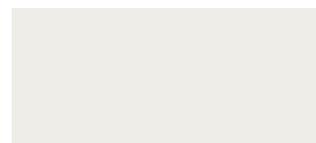
Uni-Farben Exterieur.



schwarz



indischrot



carraraweiß

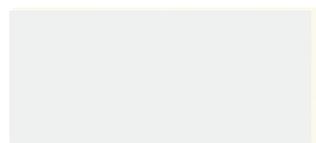


speedgelb

Metallic-Farben Exterieur.



basaltschwarzmetallic



arktissilbermetallic



aquablaumetallic



macadamiametallic



meteorraumetallic



dunkelblaumetallic*

Sonderfarben Exterieur.



cremeweiß



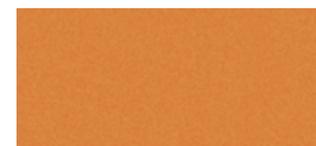
GT-silbermetallic



Porsche racinggreenmetallic



atlasraumetallic



nordischgoldmetallic



rubinrotmetallic



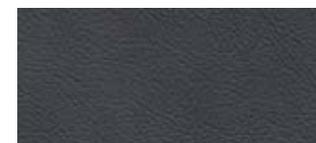
malachitgrünmetallic

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



schwarz

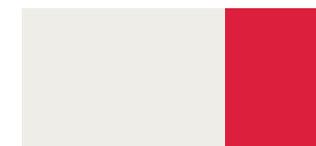
Naturleder/Alcantara Interieur.



dunkelgrau natur

Farben 911 GT3 RS.

**Serienfarben/Kontrastfarbe*
Exterieur.**



carraraweiß

indischrot



carraraweiß

weißgoldmetallic



aquablaumetallic

indischrot



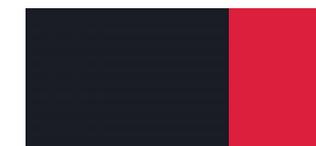
aquablaumetallic weißgoldmetallic

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



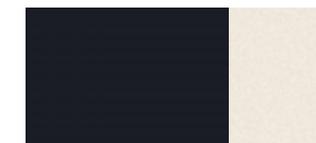
schwarz

**Sonderfarbe/Kontrastfarbe*
Exterieur.**



grauschwarz

indischrot



grauschwarz

weißgoldmetallic

Überrollkäfig.



indischrot



schwarz



indischrot



schwarz

*Frühestens verfügbar ab 10/2009.

*Umfang Kontrastfarbe Exterieur: Räder, Luft-einlassrahmen Bugteil, Sideplates Heckflügel, Außenspiegel, Foliendekor Seite und Kotflügel vorne rechts und hinten links sowie „GT3 RS“ Schriftzug Heckdeckel.



Heckleuchten in Klarglasoptik



Leichtbau-Scheinwerfer



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Räder silberfarben

Bezeichnung

Exterieur.

	911 GT3	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
• Metallic-Lackierung	○	•*	Code	97
• Sonderfarben	○	○	Code	98, 99
• Kraftstofftank 90 Liter	w	w	082	
• Dynamisches Kurvenlicht	○	○	603	
• Leichtbau-Scheinwerfer	w	w	600	100
• Leichtbau-Batterie (Lithium-Ionen)**	○	○	191	75
• Heckleuchten in Klarglasoptik***	○	○	XXG	100
• Windschutzscheibe mit Graukeil	○	○	567	
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	○	–	P12	
• Ohne Modellbezeichnung	w	–	498	

Fahrwerk.

• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	○	○	450	64, 100
• Liftsystem Vorderachse	○	○	474	51
• Dynamische Motorlager	○	•	140	48
• Räder silberfarben	w	w	346	100

*aquablaumetallic

**Frühestens verfügbar ab 01/2010.

***Frühestens verfügbar ab 10/2009.

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

Bezeichnung	911 GT3	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
Interieur.				
• 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 Sportschalensitzen oder Leichtbau-Schalensitzen	w	•	003	68, 103
• 6-Punkt Gurt für Beifahrerseite, nur in Verbindung mit Clubsportpaket	o	o	579	
• Entfall Clubsportpaket	–	w	703	
• Entfall Klimaanlage	–	w	574	
• Überrollkäfig in schwarz	–	w	595	
• Getränkehalter	•	w	585	
• HomeLink® (Garagentoröffner)	o	o	608	75
• Tempomat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	o	o	454	75
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	o	o	674	75
• Adaptive Sportsitze	o	–	P01	74
• Sportschalensitze	o	•	P03	74, 103
• Leichtbau-Schalensitze	o	o	P02	74, 75
• Sitzheizung: Nur in Verbindung mit Sportsitzen oder Adaptiven Sportsitzen	o	–	342	
• Feuerlöscher	o	•*	509	69, 103
• Fußmatten mit Porsche Schriftzug, zweiteiliger Satz	o	o	810	

Interieur Leder.

• Lederausstattung schwarz	o	o	Code	103
• Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau	o	–	998	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder	w	w	841	

* Abweichende Ausführung: DIN-EN3-Pulverfeuerlöscher mit 4 kg Löschmittel, beigelegt.
 o als I-Nummer/Option gegen Mehrpreis erhältlich • Serie W wahlweise, ohne Mehrpreis erhältlich – nicht erhältlich
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.



Clubsportpaket



Lederausstattung schwarz



Entfall Audiosystem

Bezeichnung

911 GT3
911 GT3 RS
I-Nr. **Seite**

Audio und Kommunikation: CDR-30.

• Audiosystem CDR-30	• •		76
• Entfall Audiosystem CDR-30	– w	609	104
• Sound Package Plus	o o	490	76
• CD-Wechsler (sechsfach)	o o	692	
• Universelle Audio-Schnittstelle (AUX)	o o	870	79, 104
• Handylvorbereitung*/**	o o	619	78
• Handylvorbereitung mit Konsole*/**	o o	618	78
• Chrono Paket	o o	639	79
• Stabantenne	w w	461	

Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul



Universelle Audio-Schnittstelle



* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter www.porsche.com.

** Handylvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.

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

Bezeichnung	911 GT3	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation: PCM.				
• PCM inklusive Navigationsmodul, nur i.V.m. Sound Package Plus	o	o	P23	76, 77
• Sound Package Plus	o	o	490	76
• CD-/DVD-Wechsler (sechsfach)	o	o	693	
• Universelle Audio-Schnittstelle (AUX, USB, iPod®)	o	o	870	79, 104
• Telefonmodul*	o	o	666	78
• Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul	o	–	669	104
• Handylvorbereitung*/**	o	o	619	78
• Handylvorbereitung mit Konsole*/**	o	o	618	78
• Elektronisches Fahrtenbuch	o	o	641	78
• Sprachbedienung	o	o	671	78
• Chrono Paket Plus	o	o	640	79
• Stabantenne	w	w	461	



Porsche Exclusive

Gebaut nach allen Regeln der Kunst. Und Ihren Wünschen.

Über Porsche Exclusive haben Sie die Möglichkeit, Ihren Porsche noch weiter veredeln zu lassen. Direkt ab Werk.

Individuell und exklusiv nach Ihren Wünschen. Optisch und technisch. Innen wie außen. Mit edlen Materialien. In gewohnter Porsche Qualität. Das Prinzip: Maßanfertigung durch Handarbeit. Die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten finden Sie im separaten Exclusive 911 Katalog oder unter www.porsche.de.

Fragen beantwortet Ihnen gerne Ihr Porsche Zentrum/Händler oder das Kundenzentrum in Zuffenhausen unter +49 (0)711 911-25977. Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.

* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter www.porsche.com.

** Handylvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.

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



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 Ihnen einen hochwertigen, zuverlässigen und exklusiven Mobilitätsservice. 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 Porsche ab Werk nach Ihren persönlichen Vorstellungen 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 Garantie.



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.

Die Betreuung

Porsche Approved Gebrauchtwagen

Porsche Approved 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 Restaurierung von klassischen Porsche. Info: www.porsche.com/classic

„Christophorus“

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



Porsche im Internet

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

Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 613 Porsche Clubs mit 120.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie 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. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-78155. E-Mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken nicht nur Ihre eigene Fahrsicherheit verbessern, sondern auch Ihren Porsche besser kennen lernen. Infos unter +49 (0)711 911-78683. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de



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

Fazit

Der 911 GT3 und der neue 911 GT3 RS. Entwickelt von Renningenieuren. Mit Technologie von der Rennstrecke. Und dem Ehrgeiz, Bewährtes zur Perfektion zu treiben. Was Sie erwartet?

Nichts als die Wahrheit.



Technische Daten

Motor	911 GT3	911 GT3 RS
Zylinderzahl	6	6
Hubraum	3.797 cm ³	3.797 cm ³
Leistung (DIN)	320 kW (435 PS)	331 kW (450 PS)
bei Drehzahl	7.600 1/min	7.900 1/min
Max. Drehmoment	430 Nm	430 Nm
bei Drehzahl	6.250 1/min	6.750 1/min
Verdichtung	12,0:1	12,2:1
Kraftübertragung		
Antrieb	Heck	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang	6-Gang
Fahrwerk		
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	Servo, hydraulisch mit variabler Lenkgetriebeübersetzung	Servo, hydraulisch mit variabler Lenkgetriebeübersetzung
Wendekreis	10,9 m	10,9 m
Bremsanlage	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Verbund-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Verbund-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)	Porsche Stability Management (PSM)
Antiblockiersystem	ABS 8.0 (in PSM integriert)	ABS 8.0 (in PSM integriert)
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 53 HA: 12 J x 19 ET 63	VA: 9 J x 19 ET 47 HA: 12 J x 19 ET 48
Reifen	VA: 235/35 ZR 19 (Sportreifen) HA: 305/30 ZR 19 (Sportreifen)	VA: 245/35 ZR 19 (Sportreifen) HA: 325/30 ZR 19 (Sportreifen)

Gewichte*	911 GT3	911 GT3 RS
Leergewicht nach DIN	1.395 kg	1.370 kg
Leergewicht nach EG-Richtlinie**	1.470 kg	1.445 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.680 kg	1.680 kg
Fahrleistungen*		
Höchstgeschwindigkeit	312 km/h	310 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	4,1 s	4,0 s
Beschleunigung 0–160 km/h	8,2 s	8,1 s
Beschleunigung 0–200 km/h	12,3 s	12,2 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	5,8 s	5,3 s
Verbrauch/Emission***		
Innerstädtisch in l/100 km	19,2	19,4
Außerstädtisch in l/100 km	9,0	9,6
Gesamt in l/100 km	12,6	13,2
CO ₂ -Emissionen in g/km	298	314
Abmessungen/c_w-Werte		
Länge	4.460 mm	4.460 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.808 mm (1.952 mm)	1.852 mm (1.952 mm)
Höhe	1.280 mm	1.280 mm
Radstand	2.355 mm	2.355 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l	105 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	67 l	67 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w =0,32	c _w =0,33
<p>* 911 GT3 RS: Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor. Die endgültigen und amtlich geprüften Werte erfahren Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.</p> <p>** 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.</p> <p>*** Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen. 911 GT3 RS: Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor. Die endgültigen und amtlich geprüften Werte erfahren Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.</p>		

Index

Bezeichnung	Seite										
6-Zylinder-Boxermotor	32	D		I		P		R		T	
		Design	12, 24	Individualisierung	94	Porsche Active Suspension Management (PASM)	56	Räder	52	Telefon	78
A		Diebstahlschutz	75	Instrumente	72	Porsche Carrera Cup	85	Reifendruckkontrollsystem (RDK)	53	Technische Daten	112
Abgasanlage	39	Dynamisches Kurvenlicht	61	Interieur	72	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	64	Rohbaustuktur	66	Tempostat	75
Abgasreinigung	93	Dynamische Motorlager	48	Interieur-Materialien	73	Porsche Clubsport	87			Traction Control	55
Aerodynamik	12, 24	E		K		Porsche Communication Management (PCM)	77	S		Trockensumpfschmierung	36
Airbag	67	Einmassenschwungrad	21, 40	Katalysator	39, 93	Porsche Markenpokale	84	Sauganlage	38	U	
Antrieb	30			Komfort	70	Porsche Mobil 1 Supercup	85	Schaltgetriebe	40	Überrollkäfig	102
Audioschnittstelle, universell	79	F		Kraftstoffsystem	93	Porsche Motorsport	80	Sicherheit	58	Umwelt	90
Audiosystem CDR-30	76	Fahrwerk	46, 50	Kraftübertragung	40	Porsche Motorsport-Kundenbetreuung	88	Sitze			
B		Farben	97	L		Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	67	Leichtbau-Schalensitze	75	V	
Beleuchtung	60	Fahrtenbuch, elektronisch	78	Leder	98, 102	Prototypensport	82	Sportschalensitze	74	Vehicle Tracking System	75
Betreuung	108			Leichtbau-Batterie (Lithium-Ionen)	75	Porsche Sport Driving School	86	Sportsitze	74	Vorderachse	50
Bi-Xenon-Scheinwerfer	60	G		Leichtbau-Scheinwerfer	60, 100	Porsche Sports Cup	86	Sound Package Plus	76	VarioCam	36
Bordcomputer	73	Geräusch	93	Lenkrad	74	Porsche Stability Management (PSM)	54	Sportabgasanlage	39		
Bremsanlage	62	Getränkehalter	102	Lenkung	52			Sportreifen	53	W	
		GT-Sport	83	Liftsystem	51			Sprachbedienung	78	Wartung	93
C				O				Stability Control	54		
Chrono Paket	79	H		Ölversorgung	33, 36			Staudrucksammler	17	Z	
Chrono Paket Plus	79	Hinterachse	50					Stereo-Lambda-Regelung	39	Zentralverschluss	10, 22, 52
Clubsportpaket	68	Hinterachs-Quersperre	45								
		HomeLink®	75								

Die dargestellten Fahrzeugmodelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z.B. auch Individualausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und Auflagen nicht alle Modelle bzw. Ausstattungen verfügbar. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder Ihrem Importeur. Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung. Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2009
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PCM und PSM sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG unterstützt die Verwendung von Papieren aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung. Das Papier dieses Katalogs ist nach den strengen Regeln des PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification) zertifiziert.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Stand: 07/09
Printed in Germany
WSLG1001000110 DE/WW

