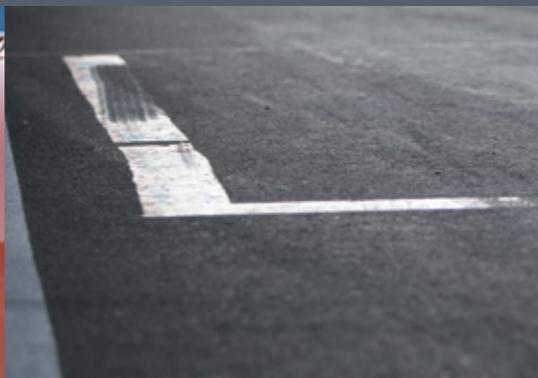




PORSCHE



Der neue 911 GT3 RS
Grenzbereich, erweitert





Inhalt

Pole Position Der neue 911 GT3 RS	6 8	Boxenstopp Motorsport Umwelt	58 60 68
Vortrieb Motor Kraftübertragung	16 18 26	Charaktersache Individualisierung Panorama	70 74 80
Ideallinie Fahrwerk	30 32	Grenzbereich, erweitert Fazit	82 84
Reserven Aktive Sicherheit Passive Sicherheit	40 42 44	Technische Daten	86
Cockpit Interieur	48 50	Index	88



GT3 RS

S-GT 9111

06:59:11

000

0000:00

Pole Position

Willkommen in der Stratosphäre Ihres fahrerischen Könnens.

Der neue 911 GT3 RS.

Irgendwann stößt jeder einmal an seine Grenzen. An persönliche, physische und die Grenzen des technisch Machbaren. Wir können dann aufgeben, umkehren, uns geschlagen geben, oder weitermachen und über uns hinauswachsen.

Der neue 911 GT3 RS sprengt Grenzen. Eine Erfahrung, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Dafür ist nichts Geringeres als eine Leistungsexplosion erforderlich. Und jede Menge Schub: Der 4,0-Liter-6-Zylinder-Boxermotor entfaltet 368 kW (500 PS) und ein Drehmoment von 460 Nm. Mit einer maximalen Drehzahl von 8.800 1/min geht er bis an das Äußerste. Und ist doch nie überfordert.

Mit dem serienmäßigen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) passiert er die 100-km/h-Marke nach nur 3,3 s. Seinem Vorgänger nimmt der Vollblut-sportler damit noch einmal 0,6 s ab. Trotzdem, der neue 911 GT3 RS kann auch entschleunigen: Die PIT SPEED Taste in der Mittelkonsole zur Geschwindigkeitsbegrenzung – z. B. in der Boxengasse – beruhigt sein Temperament auf Knopfdruck.





Verwandelt seine Kraft in Schubkraft: das serienmäßige 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Der 7. Gang ist performanceorientiert, die Übersetzungen sind für den Einsatz auf der Rundstrecke abgestimmt.

Das Fahrwerk ist auf maximale Performance ausgelegt. Dynamische Motorlager und das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung gehören zur Serienausstattung.

Die Karosserie geht gegenüber dem Vorgänger noch einmal in die Breite: hinten um ca. 30 mm und vorne sogar um über 80 mm. Mit breiterer Spur, 100 mm längerem Radstand und serienmäßiger Hinterachslenkung steht der neue 911 GT3 RS für eine neue Dimension der Fahr- und Wankstabilität sowie für noch mehr Agilität und Fahrperformance.

Unterstützt wird das Performancepotenzial durch die breiteren Räder und Reifen inklusive dem an der Hinterachse auf 21 Zoll vergrößerten Raddurchmesser.

Und der 911 GT3 RS wirft Ballast ab. Um seine Siegchancen zu steigern und den Verbrauch weiter zu senken. Mit vielen Fahrzeugbauteilen aus Carbon und Leichtmetallen wie Magnesium oder Aluminium.

Die Möglichkeit, in Grenzbereiche vorzustoßen, war noch nie so groß wie heute. Und wer weiß, vielleicht zeigt Ihnen der 911 GT3 RS ja sogar, dass Grenzbereiche weitaus später beginnen, als Sie bisher dachten.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 87.

Aerodynamik und Design.

Die Erfahrung aus dem Motorsport lehrt: Im Grenzbereich ist weder Platz für Eitelkeiten noch für überflüssigen Schnickschnack. Hier erfüllt alles einen Zweck.

Pure Motorsport-Technologie steckt in den vorderen Radhausentlüftungen der Leichtbau-Kotflügel aus Carbon. Mit 12 Lamellen, sogenannte Louver, sorgen sie für eine effiziente Entlüftung der vorderen Radhäuser. Dies reduziert den durch die drehenden Räder erzeugten Überdruck und somit den Auftrieb. Ein aerodynamisches Detail mit Straßenzulassung, das man sonst nur von Rennfahrzeugen wie dem RS Spyder kennt.

Das Ergebnis: Zusammen mit dem aerodynamisch geformten Bugteil und dem 911 GT3 RS spezifischen Bugspoiler wird zusätzlicher Abtrieb erzeugt.

Im Grenzbereich wird die Luft schnell dünn. Deshalb verfügt der neue 911 GT3 RS über 2 Ansaugluftöffnungen für den Motor – links und rechts in den Fondseitenteilen.

Muskulös wirkt der neue 911 GT3 RS in der Heckansicht, angriffslustig im Profil. Denn die 21-Zoll-Räder an der Hinterachse verbessern nicht nur Aufstandsfläche, Traktion und Querdynamik, sondern sorgen dadurch auch für eine leichte Neigung

des Fahrzeugs nach vorne, die seinen großen Vorwärtsdrang zeigt.

Noch so ein Alleinstellungsmerkmal des neuen 911 GT3 RS: seine konturierten Flächen auf dem Leichtbau-Magnesiumdach und dem Kofferraumdeckel aus Carbon.

Die Kühllufteinlassgitter sind titanfarben beschichtet. Der Carbon-Heckdeckel hat Flügelstützen aus geschmiedetem Aluminium und einen Heckflügel, ebenfalls aus Carbon.

Blinker, Tagfahr- und Positionslichter sind in LED-Technik ausgeführt. Leichtbau ver-

körpern die SportDesign Außenspiegel. Charakteristisch: der Endschalldämpfer aus Titan.

Alle aerodynamischen Maßnahmen bilden mit dem Porsche typischen Motorsport-Design eine funktionale Einheit: hoher Abtrieb und hohe Fahrstabilität.

Damit ist der neue 911 GT3 RS gerüstet. Für den Grenzbereich im Grenzbereich.







Worried

S GT 9111

GT3RS



**Zwischen 2 Hundertstelsekunden liegen Welten.
Nichts wie hin.**

Der Motor.

Knapp über dem Asphalt sitzt der Motor des neuen 911 GT3 RS. Hinten. Versteht sich. Sein tiefer Schwerpunkt prädestiniert ihn für den Motorsport. Das wassergekühlte 6-Zylinder-Aggregat mit 4-Ventil-Technik, VarioCam und Trockensumpf schmierung mit separatem Motoröltank ist bestens dafür ausgestattet.

Als äußerst leistungsfördernd erweist sich das Hochdrehzahlkonzept des Motors. Mit einer maximalen Drehzahl von 8.800 1/min. Und mit einem Resultat: Der neue 911 GT3 RS strebt nach vorn – in immer neue Grenzbereiche.

Auf sportliches Neuland ist er zu 100% fokussiert: mit 460 Nm, die bereits bei

6.250 1/min anliegen und mit einer maximalen Leistung von 368 kW (500 PS) bei 8.250 1/min. Besonders leichte Titanpleuel erleichtern eine derart beeindruckende Drehzahlentfaltung.

Der Motor schöpft seine Kraft aus einem Volumen von 4,0 Litern. Daraus ergibt sich eine Literleistung von 92 kW (125 PS/l) pro Liter Hubraum. Und eine Beschleunigung, die sich Grenzen konsequent verweigert: mit einem Sprung von 0 auf 100 km/h in nur 3,3 s.

Es überrascht von daher kaum, dass der neue 911 GT3 RS auf der Rundstrecke vor allem von hinten zu sehen sein wird. Der V_{\max} -Wert von 310 km/h ist beeindruckend, aber nicht entscheidend, denn Rennsport hat vor allem mit einem starken

Beschleunigungs- und Querkraftpotenzial zu tun sowie einer ausgewogenen Aerodynamik mit hohem Abtrieb.

Die außergewöhnliche Kraftentfaltung ist nur mit einem niedrigen Leistungsgewicht möglich. Beim neuen 911 GT3 RS liegt es bei lediglich 3,86 kg/kW (2,84 kg/PS).

Ein zweiter Grund: die kurzen Übersetzungen des Porsche Doppelkupplungsgetriebes (PDK). Sie erhöhen das Durchzugs- und Beschleunigungspotenzial in allen 7 Gängen.

Zur Effizienz des Motors – und zu seiner Leistung – trägt die Benzindirekteinspritzung (DFI) bei. Sie tut es millisekundengenau. Mit einem Druck von bis zu 200 bar. Für eine optimale Gemischbildung und Verbrennung im Brennraum. Und für die Verringerung von Verbrauch und CO₂-Emissionen. In konkreten Zahlen bedeutet das eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs um 0,5 l auf 100 km gegenüber dem Vorgängermodell.



VarioCam.

Das weiterentwickelte VarioCam ist serienmäßig verbaut. Es unterscheidet zwischen unterschiedlichen Drehzahlen sowie Lastzuständen und stellt die Ventilsteuerung auf die jeweilige Leistungsanforderung ein. Es regelt dabei nicht nur die Verstellung der Einlassnockenwellen – sondern auch die der Auslassnockenwellen. Für noch mehr Leistung und Drehmoment.

Die Verstellung erfolgt unmerklich über das elektronische Motormanagement. Ergebnis: eine hohe Laufqualität, ein günstiger Kraftstoffverbrauch, geringe Emissionen und vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte über den gesamten Drehzahlbereich.

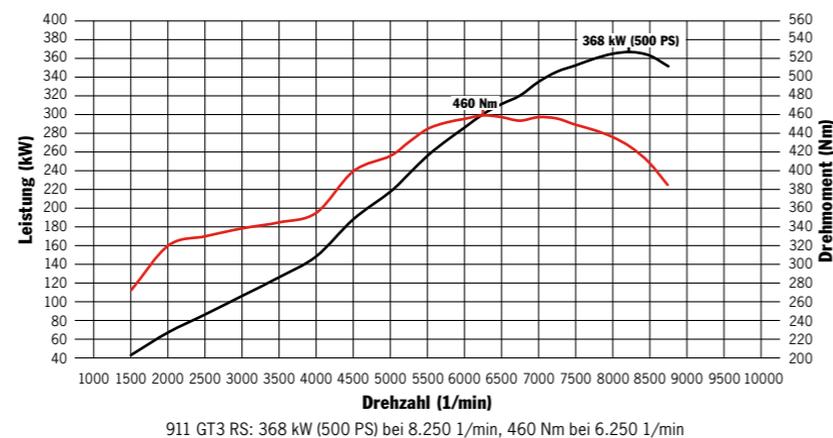
Trockensumpfschmierung.

Unverzichtbar im sportlichen Grenzbe- reich: die Ölversorgung des Motors. Vor allem bei sehr hohen Quer- und Längs- beschleunigungen, wie sie beim Betrieb auf der Rundstrecke auftreten können.

Je 2 Ölabsaugpumpen pro Zylinderkopf sowie 2 Absaugpumpen im Kurbelgehäuse fördern das Motoröl schnell und effizient in den externen Motoröltank zurück. Zusammen mit der elektronisch geregelten Druck- ölpumpe bedeutet das für den Motor eine zuverlässige Ölversorgung des Kurbeltriebs und der beiden Zylinderreihen.

Der 911 GT3 RS ist ab Werk mit dem voll- synthetischen Hochleistungsöl Mobil 1 befüllt. Dessen ausgezeichnete Schmier-

eigenschaften sichern einen zuverlässigen Kaltstart, auch bei tiefen Temperaturen. Und erhöhen nicht zuletzt auch die Dauer- haltbarkeit des Motors.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 87.



Motorschnitt 6-Zylinder-Boxermotor

1. Zylinderkopf
2. Einlassnockenwelle
3. Nockenwellenversteller VarioCam für Ein- und Auslassventile
4. Steuerkette
5. Ventilfeder
6. Einlassventile
7. Schleppebel
8. Hochdruckinjektor (Benzindirekteinspritzung)
9. Hochdruckpumpe (Benzindirekteinspritzung)
10. Kurbelwelle
11. Zylinder mit Alusil-Lauffläche
12. Aluminium-Schmiedekolben
13. Titan-Schmiedepleuel
14. Variable Sauganlage
15. Resonanzklappe
16. Elektronisch gesteuerte Drosselklappe
17. Klimakompressor
18. Wasserpumpe
19. Wasserthermostat
20. Separater Motoröltank (Trockensumpfschmierung)



Sauganlage.

Der 911 GT3 RS verfügt über eine variable Sauganlage aus Kunststoff. Im Zusammenspiel mit der Sportabgasanlage sorgt sie für einen effizienten Ladungswechsel und einen hohen Durchsatz.

Um hohe Drehmoment- und Leistungswerte über einen großen Drehzahlbereich sicherzustellen, wird beim neuen

911 GT3 RS neben einem konventionellen Verteilerrohr ein Resonanzrohr mit Klappe eingesetzt. Dieses wird je nach Motordrehzahl geöffnet oder geschlossen. Für eine optimale Füllung der Zylinder.

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

Sportabgasanlage.

Die Sportabgasanlage hat 2 Vorschalldämpfer, 2 Katalysatoren und einen Endschalldämpfer aus leichtem Titan. Das große Volumen der Abgasanlage reduziert den Abgasgegendruck – und steigert die Leistung.

Die Stereo-Lambda-Regelung regelt über 2 Lambda-Sonden die Abgas-

zusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren.



Motorsportgeschichte kann man in 60 Jahren schreiben. Oder in Millisekunden.

Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Wir schreiben das Jahr 1983. Im neuen Gruppe C-Rennsportwagen 956 erprobt Porsche erstmals ein Doppelkupplungsgetriebe (PDK) im harten Motorsportein-satz. Der Vorteil: Beim Schalten kann der Fahrer weiterhin auf dem Gas bleiben und über Tasten am Lenkrad auch in Kurven problemlos die Gänge wechseln. Im Nachfolgemodell 962 C „PDK“ holt Hans-Joachim Stuck nur ein Jahr darauf im Supercup die ersten Rennsiege mit dem neuen Getriebe. 1986 erzielt Stuck im Porsche 962 C „PDK“ sogar einen ersten

Platz beim Weltmeisterschaftslauf in Monza. Heute setzt das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) Maßstäbe – auf der Straße: mit Gangwechseln in Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung für bessere Beschleunigungswerte und einen geringen Kraftstoffverbrauch.

Doch unsere Ingenieure waren damit immer noch nicht zufrieden. Also erweiterten sie den Grenzbereich ein weiteres Mal. Ihr Ziel: eine Kraftübertragung mit rennsportspezifisch kurzen Übersetzungen und mit um 50% verkürzten Schaltwegen

an den Schaltpaddles, die noch knackiger und noch dynamischer sind. Ergebnis: ein PDK, das perfekt auf den Motor abgestimmt ist. Im neuen 911 GT3 RS ist es serienmäßig.

Mit 7 performanceorientierten Gängen steht das PDK für ein unverfälschtes Rennsportgefühl. Auch der 7. Gang ist sportlich übersetzt und auf maximale Geschwindigkeit ausgelegt. Die manuelle Schaltrichtung analog zu den Rennfahrzeugen im Motorsport ausgerichtet: nach hinten hochschalten, nach vorne zurückschalten.

Zur Technik des PDK: Es besteht aus 2 in einem gemeinsamen Gehäuse montierten Teilgetrieben. 2 Teilgetriebe erfordern 2 Kupplungen. Die Doppelkupplung verbindet diese beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor. Beim Gangwechsel wird die eine Kupplung geöffnet und die andere gleichzeitig geschlossen. Das macht Gangwechsel in Millisekunden möglich. Reaktionsschnell und besonders sportlich.

Das hat Folgen: für die Beschleunigung, für die Gesamtperformance, für den Verbrauch. Positive Folgen übrigens. Das Fahrgefühl ist noch dynamischer, die Agilität gesteigert.

Und die Schaltvorgänge selbst? Werden Sie spüren. Und hören. Nach wie vor. Oder: mehr denn je. Die elektronische Getriebesteuerung des Intelligent Shift Program (ISP) sorgt für spontanere und schnellere Zughochschaltungen und

Schubrückschaltungen mit Zwischengasstoß. Im PDK SPORT Modus sind die Rückschaltungen beim Bremsen aggressiver, beim Beschleunigen verlagern sich die Schaltpunkte weiter nach hinten. Auch das Hochschalten werden Sie physisch erfahren – und emotional.

Schnell schalten. Und nicht lange zögern. Wie die Profis eben.





Idealine

**Agieren, nicht reagieren. Da sein, nicht ankommen. Sofort, nicht gleich.
Der Grenzbereich verzeiht kein Zögern.**

Fahrwerk.

Das Fahrwerk ist auf die hohen Anforderungen im Motorsport ausgelegt. In Kombination mit spezifisch abgestimmten Fahrwerkselementen bietet der neue 911 GT3 RS eine außergewöhnliche Agilität, eine hohe Fahrsicherheit und ein stabiles Fahrverhalten besonders in Kurven.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. Die Hinterachse ist eine

Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil). Höhe, Sturz und Spur sowie die Stabilisatoren lassen sich für den Einsatz auf der Rundstrecke individuell abstimmen. Zusätzliche Kugelgelenke an den Achsen sorgen für eine besonders straffe Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie.

Ein auf Wunsch erhältliches Liftsystem an der Vorderachse hebt das Fahrzeug um 30 mm an – bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h. Es vermindert die Gefahr des Aufsetzens bei Bordsteinen, Rampen oder Garageneinfahrten.

Hinterachslenkung.

Performance und Alltagstauglichkeit verbindet serienmäßig die neue Hinterachslenkung mit Sportabstimmung. Ein elektromechanisches Verstellsystem an jedem Hinterrad ermöglicht unterschiedliche Lenkwinkel – abhängig von der jeweiligen Fahr- und Lenksituation sowie der Fahrgeschwindigkeit.

Vorteil im Alltag: Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenkt das System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Das führt zu einer virtuellen Radstandsverkürzung. Der Wendekreis

wird verkleinert, das Einparken erleichtert. Vorteil bei sportlicher Fahrweise: Bei höheren Geschwindigkeiten lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Die Fahrstabilität steigt durch die virtuelle Radstandsverlängerung, die Agilität durch das zeitgleiche Lenken der Vorder- und Hinterräder. Besonders bei Überholmanövern auf der Rundstrecke.



Dynamische Motorlager.

Wer im Grenzbereich nur reagiert, hat schon verloren. Besonders bei dynamischer Fahrweise kommt es darauf an, die ungeheuren Kräfte der Physik nicht zu unterschätzen. Sondern sie zu nutzen. Im Sinne der Fahrdynamik. Wir tun das mit den serienmäßigen dynamischen Motorlagern.

Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebs-

strangs, insbesondere des Motors. Und es verbindet die Vorteile von harter und weicher Motorlagerung.

Eine harte Motorlagerung ist fahrdynamisch optimal, denn sie führt zu höchster Präzision im Fahrverhalten. Weiche Motorlager hingegen minimieren Schwingungen und Vibrationen. Das erhöht den Komfort bei unebener Fahrbahn, geht jedoch zu Lasten der Fahrdynamik.

Unsere Ingenieure haben dieses Problem gelöst, indem sie die Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager an Fahrweise und Fahrbahnbeschaffenheit angepasst haben: durch eine Flüssigkeit mit magnetischen Eigenschaften und einem elektrischen Magnetfeld.

Bei Lastwechseln und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten merklich stabiler. 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. Und bei gemäßigter Fahrweise steigt der Fahrkomfort dank weicherer Einstellung der dynamischen Motorlager.

Es ist eine Sache, in den Grenzbereich vorzudringen. Eine andere ist es, dort auch zu bestehen.





Räder und Reifen.

20 Zoll an der Vorderachse, 21 Zoll an der Hinterachse. Das ist ein Novum im Bereich der 911 Modelle. Und verbessert dank der größeren Reifen-Aufstandsfläche noch einmal die Fahrdynamik. Die Räder sind aus geschmiedetem Leichtmetall und platinfarben lackiert.

Der Zentralverschluss mit „RS“ Schriftzug ist typisch Motorsport. Die Vorteile gegenüber einer konventionellen 5-Loch-Verschraubung: gesteigerte Performance durch geringere rotatorische Massen.

Und natürlich schnellere Radwechsel. Unverzichtbar, wenn an der Box die Uhr tickt.

Beeindruckend sind die Reifendimensionen beim neuen 911 GT3 RS: vorne 265/35 ZR 20 auf 9,5 J x 20, hinten 325/30 ZR 21 auf 12,5 J x 21.

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

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt nicht nur mittels Anzeige im Bordcomputer bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Es verfügt zusätzlich über einen Rundstreckenmodus, der die Druck- und Temperaturverhältnisse der Reifen beim Einsatz auf der Rundstrecke berücksichtigt und den individuell eingestellten Luftdruck auch hier präzise überwacht. Anders formuliert: Auch das RDK stellt sich auf Ihre sportliche Passion ein.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Die elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft – abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation – für jedes einzelne Rad.

Sie können per Tastendruck zwischen 2 sportlichen Programmen wählen. Der Normalmodus ist ausgelegt für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen und auf Rundkursen bei Nässe. Der Sportmodus ist speziell für maximale Querbeschleunigung und bestmögliche Traktion auf der Rundstrecke abgestimmt.

Porsche Stability Management (PSM).

PSM ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Neben dem Antiblockiersystem umfasst es die Regelsysteme Electronic Stability Control (ESC) und Traction Control (TC).

Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie Querbeschleunigung. Daraus errechnet PSM die tatsächliche Bewegungsrichtung. Weicht sie von der gewünschten Spur ab, initiiert es gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern.

Das Besondere am PSM des 911 GT3 RS: Die Regeleingriffe der Systeme erfolgen im fahrdynamischen Grenzbereich

äußerst sensibel und präzise dosiert. Zusätzlich lassen sich die Systeme in 2 Stufen komplett abschalten. Für bewusst sportliches Handling.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Das serienmäßige Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) wurde speziell auf den 911 GT3 RS abgestimmt. Es arbeitet mit einer elektronisch geregelten, vollvariablen Hinterachs-Quersperre. Zu ihrer aktiven Steuerung werden zahlreiche Fahr-Parameter berücksichtigt. Ergebnis: Eine vor allem im fahrdynamischen Grenzbereich höhere Traktion, eine Steigerung der Querdynamik und eine deutlich gesteigerte Fahrstabilität bei Lastwechseln in Kurven und beim Spurwechsel.

Zusätzlich nimmt das System auf Fahrbahnoberflächen mit geringer Haftung wie z. B. bei Nässe gezielte Bremsengriffe am rechten bzw. linken Hinterrad vor. So wird bereits mit dem Einschlagen der Lenkung das kurveninnere Hinterrad abgebremst. Das verleiht dem kurvenäußeren Hinterrad ein höheres Antriebsmoment. Das Einlenkverhalten wird dadurch verbessert, die Agilität steigt.

Addiert man beide Systemeigenschaften des PTV Plus, bedeutet das konkret: In Kurven werden Sie jede Menge Spaß haben. Gut, dass es auf der Rundstrecke so viele davon gibt.





Reserven



Fahren am Limit. Aber nie darüber hinaus.

Bremsen.

Im Grenzbereich braucht man vor allem eines: Reserven. Bei der Leistung. Und bei der Sicherheit. Das geht nur mit einer im Motorsport erprobten Technologie, auf die der Fahrer stets zählen kann. Erst sie eröffnet neue Spielräume. Besonders im roten Bereich.

Der neue 911 GT3 RS verfügt deshalb über eine besonders leistungsstarke und gleichzeitig gewichtsreduzierte Bremsan-

lage mit speziell abgestimmtem Bremskraftverstärker. Die roten 6-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Hinterachse sind in Monobloc-Bauweise ausgeführt. Für hohe Formsteifigkeit und ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen.

Mehr noch: die Bremsendimensionierung wächst mit dem Leistungsvermögen. Heißt: Die Bremsscheiben haben nicht nur

vorne, sondern auch hinten einen Durchmesser von 380 mm. Durch ihren zweiteiligen 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. Oder bei großen sportlichen Herausforderungen.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Porsche ist Motorsport – von Anfang an. Schon seit 1948 loten wir auf der Rundstrecke den fahrdynamischen Grenzbe- reich aus. Die dort gewonnenen Erkennt- nisse übertragen wir direkt auf die Straße. Zum Beispiel mit der optionalen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). In vielen Rennserien hat sie höchsten Anfor- derungen standgehalten, z. B. in den Fahr- zeugen des Porsche Mobil 1 Supercup.

Doch auf Lorbeeren ausruhen ist nicht unsere Art. Deshalb haben wir auch bei der PCCB die Bremsdimensionierung dem Performance-Potenzial angepasst. Die gelochten Keramikbrems- scheiben haben einen Durchmesser von 410 mm

vorne und 390 mm hinten – für eine besonders hohe Bremsleistung.

Der Einsatz von gelben 6-Kolben-Alumini- um-Monobloc-Festsätteln an der Vorder- achse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc- Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung.

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 Keramikbrems- anlage liegt im extrem niedrigen Gewicht

der Brems- scheiben: Sie sind etwa 50% leichter als Grauguss- scheiben vergleich- barer Bauart und Dimensionierung. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert.

Die Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abroll- komfort vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Zu den regulären Wartungsumfängen im Rahmen der Standardwartungsintervalle sind bei Rundstreckenbetrieb zusätzliche Wartungen durchzuführen.

Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

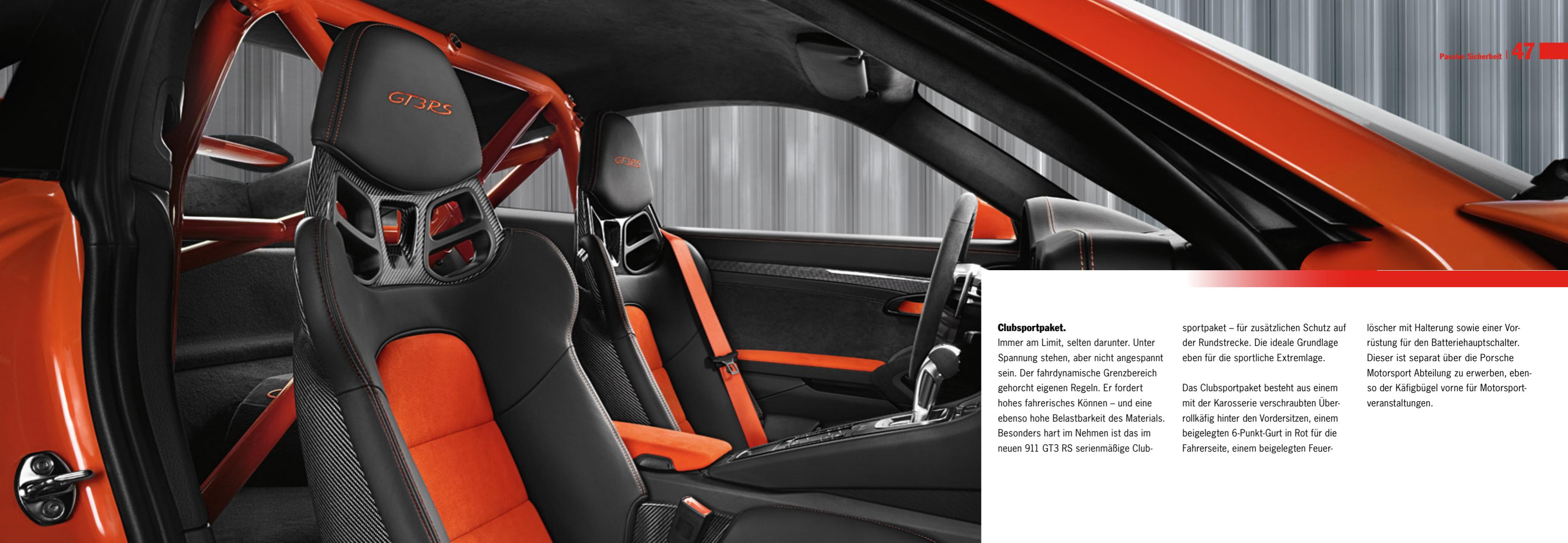
Die Airbag-Technologie ist fortschrittlich: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls (z. B. frontal oder schräg von vorne) zweistufig gezündet werden. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückge- halten. Der Luftsack ist dabei weicher und senkt so die Belastung für die Insassen.

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 Voll- schalensitze ist ein Thorax-Airbag integ-

riert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag, der sich aus der Türtafel entfaltet.

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



Clubsportpaket.

Immer am Limit, selten darunter. Unter Spannung stehen, aber nicht angespannt sein. Der fahrdynamische Grenzbereich gehorcht eigenen Regeln. Er fordert hohes fahrerisches Können – und eine ebenso hohe Belastbarkeit des Materials. Besonders hart im Nehmen ist das im neuen 911 GT3 RS serienmäßige Club-

sportpaket – für zusätzlichen Schutz auf der Rundstrecke. Die ideale Grundlage eben für die sportliche Extremlage.

Das Clubsportpaket besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkäfig hinter den Vordersitzen, einem beigelegten 6-Punkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, einem beigelegten Feuer-

löscher mit Halterung sowie einer Vorrichtung für den Batterie Hauptschalter. Dieser ist separat über die Porsche Motorsport Abteilung zu erwerben, ebenso der Käfigbügel vorne für Motorsportveranstaltungen.

Cockpit





Ausgelegt für den Hochgeschwindigkeitsbereich auf Asphalt. Und in Ihrem Kopf.

Interieur.

Beim 911 GT3 RS passt sich der Sportwagen perfekt an seinen Fahrer an. Mensch und Maschine werden zu einer Einheit. Gut so. Denn auf der Rundstrecke bleiben meistens nur Hundertstel, die richtige Entscheidung zu treffen. Beschleunigen oder bremsen. Links oder rechts vorbei. Tanken oder noch eine Runde fahren.

Auch im Cockpit ist Geschwindigkeit entscheidend: Der Fahrer braucht schnell erfassbare Informationen und eine Innen-

raum-Ergonomie, mit der er sie noch schneller umsetzen kann. Anforderungen erfüllt: mit der ansteigenden Mittelkonsole, mit ergonomischen Schalt paddles am Lenkrad und mit Bedienelementen in Griffweite.

Die Nähe zum Motorsport wird schon beim Öffnen der Türen sichtbar. Die Leichtbautürtafeln mit den Türöffnerschlaufen in GT-silber zeigen an, dass es um jedes Gramm – und um jede Sekunde geht. Über 30.000 Rennsiege stecken bei Porsche eben nicht nur unter der Motorhaube.

Instrumente.

Präzise, nicht verspielt. Puristisch, nicht modisch. Auf Porsche Art weisen die 5 in das Cockpit integrierten Rundinstrumente den Weg. Im Zentrum bei beiden Modellen: der Drehzahlmesser. Das Zifferblatt ist titanfarben und trägt den „GT3 RS“ Schriftzug. Die Gang- und Hochschaltanzeige unterstützt die optimale Beschleunigung.

Das Kombiinstrument mit hochauflösendem 4,6-Zoll-Farbbildschirm versorgt Sie mit den Daten des Bordcomputers – z. B. über Durchschnittsgeschwindigkeit und

-verbrauch, Restreichweite und Außentemperatur. Die Daten des Reifendruckkontrollsystems (RDK) sind ebenso abrufbar wie die der Stoppuhr des optionalen Sport Chrono Pakets. Zusätzlich informiert es Sie über Kommunikations- und Audioeinstellungen oder stellt die Karte des optionalen Navigationssystems dar. Nur für den Fall, dass Sie einmal nicht auf der Rundstrecke sind.

Interieurmaterialien.

Hartnäckigkeit, Beständigkeit, Unverwundlichkeit. Sportliche Ur-Tugenden bei den Materialien – es dominieren Alcantara und Leder sowie Interieurteile in Galvanosilber und Carbon. Oberste Maßgabe: die Materialien müssen praktisch sein, leicht und hochwertig. Dass sie sich nach Motorsport anfühlen, ist ein willkommener Nebeneffekt.

Alcantara ist griffig und pflegeleicht. Es findet sich deshalb vor allem dort, wo man direkten Kontakt hat: am Lenkradkranz sowie am Wählhebel. Außerdem an den Türgriffen, der Armauflage an den Türverkleidungen und dem Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole. Ebenso sind Dachhimmel und die Verkleidung der C-Säule in Alcantara ausgeführt.

Lenkrad.

Schalten wie im Motorsport – das neue GT3 RS Sportlenkrad mit einem Durchmesser von 360 mm. Die Schaltwege der Paddles sind um 50% verkürzt, die Schaltvorgänge dadurch noch direkter und präziser.

Das Lenkrad ist um bis zu 40 mm axial und vertikal verstellbar. Der Lenkradkranz aus schwarzem Alcantara ist griffig und liegt auch bei sportlicher Fahrt gut in der Hand. Zusätzliches Merkmal: die gelbe 12-Uhr-Markierung.

Vollschalensitze.*

Serie im neuen 911 GT3 RS: Vollschalensitze komplett aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Sichtcarbon. Sie bieten eine besonders gute Seitenführung bei

minimalem Gewicht. Die Längsverstellung erfolgt manuell, die Höhenverstellung elektrisch. Der Bezug ist serienmäßig aus schwarzem Leder mit einer Sitzmittelbahn aus Alcantara. Mit eingesticktem „GT3 RS“ Schriftzug auf den Kopfstützen.

Adaptive Sportsitze Plus.

Verbinden Sport und Komfort, Alltag und Rundstrecke: die wahlweise erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus mit Seitenwangen aus Leder, der Sitzmittelbahn in schwarzem Alcantara und dem eingestickten „GT3 RS“ Schriftzug in den Kopfstützen. Mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen sich die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, Sitztiefeverstellung, Längsverstellung und 4-Wege-Lordosenstütze an. Zusätzlich sind die Seitenwangen der Sitzfläche und der

Lehne individuell verstellbar. Für passgenaue Seitenführung in Kurven sowie mehr Komfort auf Langstrecken.

Sportschalensitze.*

Wahlweise: Schalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung für Fahrer- und Beifahrerseite.

Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Carbon. Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen – für eine sehr gute Seitenführung auch im Beckenbereich. Der Bezug ist serienmäßig aus schwarzem Leder mit einer Sitzmittelbahn aus Alcantara. Auf den Kopfstützen ist der „GT3 RS“ Schriftzug eingestickt.

* In Verbindung mit diesen Sitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.

- 1 Vollschalensitz
- 2 Adaptiver Sportsitz Plus
- 3 Sportschalensitz





Audiosystem CDR.

Serienmäßig beim neuen 911 GT3 RS: das Audiosystem CDR mit 7-Zoll-Farbbildschirm, den Sie als Touchscreen bedienen können. Damit steuern Sie schnell und einfach die wichtigsten Funktionen und Menüs.

Das integrierte CD-Radio ist MP3-fähig und verfügt über einen FM-Doppeltuner mit RDS, 30 Speicherplätze, ein dynamisches Autostore sowie eine geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung. Für guten Sound sorgen 4 Lautsprecher und ein integrierter Verstärker mit 2 x 25 Watt Leistung.

Sound Package Plus.

Für den Soundtrack auf der Rundstrecke: das auf Wunsch erhältliche Sound Package Plus. Ein separater Verstärker mit 235 Watt Gesamtleistung sorgt in Verbindung mit 9 Lautsprechern für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.

Audiosystem CDR Plus.

Tuning – für den akustischen Grenzbereich: das auf Wunsch erhältliche Audiosystem CDR Plus mit 235 Watt und 9 Lautsprechern. Alle Funktionen lassen sich über den hochauflösenden 7-Zoll-Touchscreen bedienen.

Das Radio mit Doppeltuner empfängt sowohl digitale als auch analoge Signale und stellt sich auf idealen Empfang ein. Das Single-CD-/DVD-Laufwerk spielt neben Audio-CDs auch Musik im MP3-Format ab. Externe Audio-Quellen lassen sich über die serienmäßige AUX-Schnittstelle anschließen.

Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul.

Zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation: das optionale Porsche Communication Management (PCM). Hauptmerkmal ist der 7 Zoll große Touchscreen, den Sie intuitiv steuern können.

Das Radio hat 42 Speicherplätze und einen FM-Doppeltuner mit RDS-Diversity-Funktion. Das CD-/DVD-Laufwerk gibt CDs und Audio-DVDs wieder und ist MP3-kompatibel. Mit der universellen Audio-Schnittstelle (USB) im Handschuhfach können Sie Ihren iPod® oder eine beliebige Audio-Quelle anschließen. Über den USB-Anschluss lassen sich außerdem die Daten der Performance-Anzeige des Sport Chrono Pakets herunterladen.

Das Navigationsmodul des PCM mit schneller Festplatte lässt Ihnen die Wahl zwischen perspektivischer und zweidimensionaler Kartenansicht. Auch die 3D-Darstellung von Gelände ist in einigen Gebieten möglich.



Sport Chrono Paket inklusive Porsche Track Precision App und Vorrüstung Laptrigger.

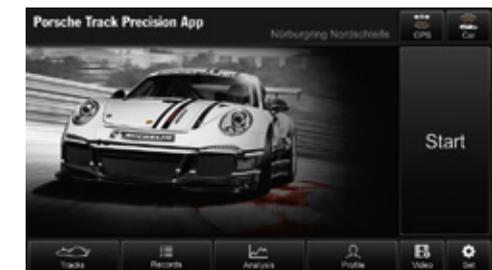
Präzisionsinstrument im Grenzbereich: das optionale Sport Chrono Paket. Es beinhaltet eine Stoppuhr auf der Schalttafel und die neu entwickelte Porsche Track Precision App für Ihr Smartphone. Die Anzeige der bis auf eine Hundertstelsekunde genau gemessenen Zeit erfolgt auf der Sport Chrono Uhr sowie im Kombiinstrument. Die Bedienung der Stoppuhr erfolgt über den Lenkstockhebel des Bordcomputers.

In Verbindung mit dem PCM ist das Sport Chrono Paket um die Anzeige, Speicherung und Auswertung von gemessenen Rundenzeiten sowie die Performance-Anzeige im PCM erweitert.

Mit der neu entwickelten Porsche Track Precision App können Rundenzeiten zusätzlich auch automatisch über GPS gestoppt und auf dem Smartphone aufgezeichnet, verwaltet sowie mit anderen Fahrern geteilt und verglichen werden. Im Rundstreckeneinsatz wird auf dem Smartphone die Fahrdynamik visualisiert und neben den Sektor- und Rundenzeiten auch Abweichungen gegenüber einer

Referenzrunde angezeigt. Die App nutzt dabei hochpräzise Fahrzeugdaten aus einem Steuergerät im Fahrzeug. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse unterstützen den Fahrer dabei, seine Fahrperformance weiter zu verbessern. Runde für Runde. Immer ein Stückchen näher am Grenzbereich.

Noch präzisere Messungen der Rundenzeit wie im Rennsport ermöglicht der über Porsche Tequipment erhältliche Laptrigger, der neben der Start-/Ziellinie an der Strecke positioniert werden kann und automatisiert die Rundenzeiten stoppt und übermittelt.





S GT 9111

Boxenstopp



Ein Ausflug auf die Rundstrecke? Eher eine Heimkehr.

Motorsport.

Über 30.000 Mal standen Fahrer mit Porsche ganz oben auf dem Treppchen. Doch der Antrieb dahinter war niemals nur die Aussicht auf Pokale, Ruhm und Ehre. Sondern die Suche nach neuen Erkenntnissen. Das Austesten von Technologien, die sich auf der Rennstrecke bewähren müssen. Um den Weg auf die Straße zu finden. So entsteht in unseren Rennwagen die Seele eines jeden Porsche. Und lebt in unseren Serienfahrzeugen fort. Bei jeder Fahrt. An jedem Tag. Auf jedem einzelnen Meter.

Das Bekenntnis zum Motorsport bedeutet für uns auch ein breites Engagement auf allen Ebenen des Rennsports. Mit den Sportfahrveranstaltungen, die privaten Teams und Fahrern Einstiegs- wie Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der Porsche Motorsportpyramide bieten. Den Porsche Markenpokalen, wo sich Routiniers, semi-professionelle Fahrer und Nachwuchsprofis begegnen. Im professionellen GT-Langstreckensport, wo wir mit dem 911 RSR werkssseitig um Siege kämpfen. Bis hin zum Prototypensport in der LMP1-Klasse der FIA World Endurance Championship und den 24 Stunden von

Le Mans. Nicht um im Rampenlicht zu stehen, sondern um unserer Herkunft gerecht zu werden. Eben aus Prinzip. Nicht aus Prestige.

Dem idealen Rennwagen ein Stück näher zu kommen – diesen Traum von Ferry Porsche füllen unsere Fahrer und Ingenieure immer wieder mit Leben. Durch neue Technologien. Neue Ziele. Und neue Visionen – die sich auf der Rennstrecke qualifizieren. Aus Verantwortung für den Rennwagen von heute und für den Sportwagen der Zukunft. Kurz: für die Vision von Ferry Porsche.

Unter www.porsche.de/motorsport erhalten Sie weitere Informationen.



GT-Sport.

GT-Fahrzeuge (Gran Turismo) sind reinrassige Rennwagen, die auf straßenzugelassenen Sportwagen basieren und lediglich in Teilbereichen modifiziert werden dürfen. Anfang der 90er Jahre stand Porsche als treibende Kraft hinter der Renaissance des internationalen GT-Sports. Seitdem hat sich eine erfolgreiche Kooperation mit Kundenteams etabliert. Porsche liefert die rennfertigen Fahrzeuge und unterstützt private Teams durch Weiterentwicklung, technischen Service sowie den Einsatz von Werksfahrern. Ganz gleich ob bei der FIA World Endurance Championship, den 24 Stunden von Le Mans, in der TUDOR United SportsCar Championship oder bei nationalen GT-Meisterschaften – Porsche

Privatteams fahren regelmäßig Siege und Meisterschaften ein. Und seit 2013 kämpft Porsche außerdem wieder im Werksport rund um die Welt um Pokale.

Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Ein Markenpokal wird internationaler Motorsport-Event. Seit 1993 ist der Porsche Mobil 1 Supercup Bestandteil der FIA Formel 1 Weltmeisterschaft – als einzige Gran-Turismo-Rennserie. Alle Fahrzeuge werden von professionellen Rennteams betreut, die 2 bis 3 Rennfahrzeuge in der Meisterschaft einsetzen. Die Veranstaltungen finden hauptsächlich im Rahmen der europäischen Grand Prix statt. Dabei beträgt die Renndistanz jeweils rund 70 Kilometer. Jeden einzelnen Meter davon geben die Fahrer – bekannte Routi-

niers neben hoffnungsvollen Nachwuchstalenten – alles. Schließlich warten größere Herausforderungen: zum Beispiel eine Karriere im GT-Sport.

Die Porsche Carrera Cups.

Vom Vorreiter zur Tradition. Die Porsche Carrera Cups werden weltweit jeweils im Rahmen der höchsten nationalen Motorsportserie ausgetragen. In Deutschland zum Beispiel in der DTM. Mit über 25-jähriger Tradition. Neben dem erstmals 1990 ausgetragenen Porsche Carrera Cup Deutschland haben sich mittlerweile 7 weitere Porsche Carrera Cups in Frankreich, Großbritannien, Skandinavien, Italien, Japan, Asien und Australien etabliert. Mit Rennen an fast jedem Wochenende der Motorsport-saison. Und mit leidenschaftlichem Kampf

selbst um jede Hundertstelsekunde: Junge Wilde fordern alte Hasen heraus, Amateure messen sich mit Profis.

Die GT3 Cup Challenges.

Der Einstieg in den semiprofessionellen Motorsport. Die Rennen finden unter anderem in Australien, Brasilien, Zentraleuropa, Großbritannien, Japan, Skandinavien, der Schweiz, den USA, in Kanada und dem Mittleren Osten statt. Dabei gilt das Reglement des Porsche Carrera Cup Deutschland. Voraussetzung für die Teilnahme: eine nationale Lizenz.

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



Betreuung der Privatfahrer.

Rennfahrzeuge erhalten Sie direkt von der Porsche Motorsport Abteilung. Ob im Entwicklungszentrum in Weissach oder bei Porsche Motorsports North America, Inc. Bei Porsche finden Sie die richtigen Ansprechpartner – national wie international. Darüber hinaus werden Teams weltweit mit Ersatzteilen versorgt. Doch das ist noch nicht alles: Sportteile, Kits und Accessoires erhalten Sie ebenfalls bei Porsche. Genau wie eine regelkonforme Homologation der Fahrzeuge.

Betreuung an der Rennstrecke.

Porsche ist jährlich bei über 100 Rennen weltweit an der Rennstrecke. Renningenieure beraten Sie bei der Abstimmung Ihres Rennfahrzeugs 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 auftauchen sollten, können Sie auf die Hilfe von Porsche zählen. Bei ausgewählten Rennen stehen Ihnen Porsche Mechaniker zur Verfügung. Und in den Service-Trucks hält Porsche während verschiedener Rennveranstaltungen auch Teile bereit, die nicht dem normalen Verschleiß unterliegen.

Die Betreuung der Porsche Motorsport Gäste.

Ganz gleich aus welchem Grund Porsche Sie bei den Markenpokalen begrüßen darf – eines ist sicher: die persönliche Betreuung vor Ort. In der Porsche Hospitality dreht sich nicht nur alles um Pferdestärken und aktuelle Rennereignisse. Hier geht es vor allem um eines: Ihr Wohl. Deshalb bietet Porsche seinen Gästen ein breites Betätigungsfeld rund um die Marke Porsche an. Ein exklusives Rahmenprogramm natürlich inklusive.

Porsche Sport Driving School.

Bei Porsche arbeiten wir nicht nur an der Evolution des Sportwagens. Sondern auch an der des Fahrers. Ein Fahrzeug sicher auf der Straße bewegen – kein Problem. Aber einen Sportwagen im fahrdynamischen Grenzbereich beherrschen? Wir helfen Ihnen, Ihre Fahrsicherheit auszubauen und Ihr fahrerisches Können Schritt für Schritt zu optimieren – zu perfektionieren. Unter Anleitung erfahrener Porsche Instruktoren. In Ihrem eigenen Fahrzeug oder einem Fahrzeug der Porsche Sport Driving School. Onroad oder offroad. Auf nationalen und internationalen Trainingsarealen und Rennstrecken. Auf Schnee oder Eis.

Wir begleiten Sie von Beginn an und führen Sie – wenn Sie es möchten – über die verschiedenen Trainingslevel bis hin zur Erlangung der nationalen Motorsportlizenz.

Nähere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 711 911-23364 oder unter www.porsche.de/sportdrivingschool

Porsche Sports Cup.

Im Jahr 2014 startet der Porsche Sports Cup in seine mittlerweile zehnte Saison. 6 Veranstaltungen auf 5 Rennstrecken – darunter auch die aus der Formel 1 bekannten Rennstrecken Nürburgring, Hockenheimring und Circuit de Spa-Francorchamps. Der Porsche Sports Cup

bietet Rennsport und Spannung vom Feinsten. Stellen Sie sich dem motorsportlichen Wettkampf in verschiedenen Serien. Von der Gleichmäßigkeitsprüfung bis hin zum Sprintrennen können Sie sowohl mit Ihrem straßenzugelassenen als auch mit für den Rennsport modifizierten Porsche Fahrzeugen am Porsche Sports Cup teilnehmen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 711 911-12359 oder www.porschesportscup.de

Porsche Clubsport.

Hier veranstalten private Porsche Clubs Einzelwettbewerbe und Serien, in denen

Fahrer sich in unterschiedlichen Klassen dem Wettbewerb stellen. Gegründet 1952, gibt es heute in 80 Ländern 651 Clubs mit etwa 186.000 Mitgliedern. Tendenz steigend. Die Porsche Club Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten Organisationen auf der Welt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 711 911-23252 oder unter www.porsche.de/clubs



Die wahre Herausforderung: nicht nur schneller werden, sondern besser.

Umwelt.

Wir sprachen über den Motorsport. Genauer: über unsere Verantwortung für die Zukunft des Motorsports. Mit intelligenter Technologie, unkonventionellen Ideen und optimierter Leistung nehmen wir sie wahr.

Sprechen wir jetzt über den Umweltschutz. Hier ist der Ansatz der gleiche. Denn in Zeiten des globalen Klimawandels, insbesondere der Diskussionen um CO₂-Emissionen, stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort er heute zu bieten hat. Unsere lautet: hohe Performance nur bei hoher Effizienz.

Die Abgasreinigung.

Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Verbrauchs- und Emissionswerte erreichen können.

Erzielt wird dies durch einen effizienten Antrieb, Leichtbau, optimierte Aerodynamik und niedrige Rollreibungsverluste. Zum anderen sorgen neu entwickelte Katalysatoren mit Stereo-Lambda-Regelung für eine effiziente Abgasreinigung. Ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit möchte nicht zuletzt das Porsche eigene

Umweltmanagement in Weissach gewährleisten. Entwicklungen werden hier mit ökologischen Anforderungen in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber möglichst nicht zu Lasten der Umwelt.

Verbrauch und Recycling.

Intelligenter Leichtbau ist bei Porsche Teil des Selbstverständnisses. Zum Ausdruck kommt er durch den hohen Anteil an Aluminium, Magnesium, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Alle Werkstoffe werden gezielt ausgewählt, auch werden hauptsächlich umweltfreundliche Wasserbasislacke verwendet. Sämtliche

Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Kunststoffbauteile sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet. Kurz: Der 911 GT3 RS kann heute zu ca. 95 % verwertet werden.

Der Kraftstoff.

Alle Porsche Modelle – und damit auch der 911 GT3 RS – ist selbstverständlich für Kraftstoffe mit bis zu 10 % Ethanol-Anteil ausgelegt, z.B. für „E10“. Ethanol verbessert die CO₂-Bilanz – denn der Biokraftstoff wird aus Pflanzen hergestellt, die für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen.





Charaktersache

**Der Grenzbereich
muss ja nicht immer Rot sein.**

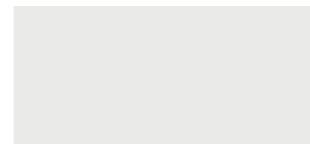
Farben.

Beim neuen 911 GT3 RS können Sie sich für die rennsporttypische Uni-Farbe weiß oder GT-silbermetallic entscheiden. Gegen Aufpreis für die Sonderfarben lavaorange oder ultraviolett. Auf Wunsch ist eine Lederausstattung in Schwarz, Schwarz-Lavaorange oder Schwarz-Silbergrau erhältlich.

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



**Farben 911 GT3 RS.
Uni-Farbe Exterieur.**



weiß

Metallic-Farbe Exterieur.

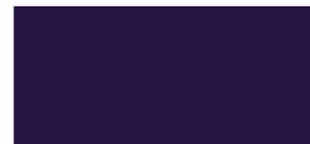


GT-silbermetallic

Sonderfarben Exterieur.



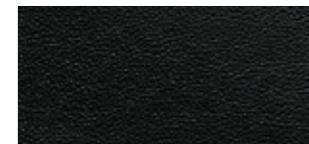
lavaorange



ultraviolett

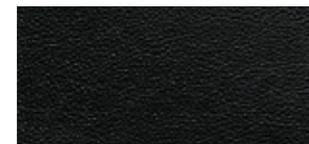


**Serienfarbe Interieur.
Kunstleder/Leder/Softlack/
Alcantara.**



schwarz

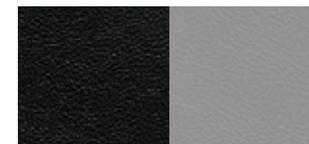
**Sonderfarbe Interieur.
Leder/Softlack/Alcantara/
Microfaser.**



schwarz



schwarz-lavaorange



schwarz-silbergrau



Heckleuchte in Klarglasoptik



Leichtbau-Batterie

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
Exterieur.			
Metallic-Lackierung (GT-Silbermetallic)	<input type="checkbox"/>	Code	73
Sonderfarben	<input type="checkbox"/>	Code	73
Kraftstofftank 90 l	<input type="checkbox"/>	082	
Leichtbau-Batterie (Lithium-Ionen)	<input type="checkbox"/>	192	74
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	<input type="checkbox"/>	603	
LED-Hauptscheinwerfer inkl. PDLS	<input type="checkbox"/>	602	
Rückleuchten in Klarglasoptik	<input type="checkbox"/>	XXG	74
Windschutzscheibe mit Graukeil	<input type="checkbox"/>	567	
Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	<input type="checkbox"/>	P13	
Ohne Modellbezeichnung	<input type="checkbox"/>	498	
Fahrwerk.			
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input type="checkbox"/>	450	44
Liftsystem Vorderachse	<input type="checkbox"/>	474	32
Räder silberfarben lackiert	<input type="checkbox"/>	346	

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 RS	I-Nr.	Seite
Interieur.			
Clubsportpaket (Überrollkäfig hinten in Schwarz, Vorrüstung Batterie Hauptschalter; beigelegt: 6-Punkt-Gurt für Fahrerseite in Rot, Feuerlöscher mit Halterung)	<input checked="" type="checkbox"/>	003	47
Entfall Clubsportpaket	<input type="checkbox"/>	703	
Überrollkäfig in Lavaorange	<input type="checkbox"/>	582	
Überrollkäfig in Weiß	<input type="checkbox"/>	587	
6-Punkt-Gurt für Beifahrerseite	<input type="checkbox"/>	579	
Entfall Klimaautomatik	<input type="checkbox"/>	574	
HomeLink® (Garagentoröffner)	<input type="checkbox"/>	608	
Tempostat	<input type="checkbox"/>	454	
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	<input type="checkbox"/>	674	
Licht-Design-Paket	<input type="checkbox"/>	630	
Vollschalensitze	<input checked="" type="checkbox"/>	P11	52
Sportschalensitze	<input type="checkbox"/>	P03	52
Adaptive Sportsitze Plus	<input type="checkbox"/>	P07	52

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



Clubsportpaket



Lederausstattung in Schwarz-Lavaorange



Lederausstattung in Schwarz-Silbergrau

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
Interieur.			
Sitzheizung ¹⁾	<input type="radio"/>	342	
Feuerlöscher	<input type="radio"/>	509	47
Raucherpaket	<input type="checkbox"/>	583	
Fußmatten	<input type="radio"/>	810	
Ablagenetz Beifahrerfußraum	<input type="checkbox"/>	581	
Sicherheitsgurte schwarz	<input type="checkbox"/>	555	
Interieur Leder.			
Lederausstattung in Schwarz	<input type="radio"/>	Code	
Lederausstattung in Schwarz-Lavaorange	<input type="radio"/>	Code	76
Lederausstattung in Schwarz-Silbergrau	<input type="radio"/>	Code	76
Lenkradkranz und Wählhebel Glattleder in Schwarz	<input type="checkbox"/>	878	52

¹⁾ Nicht i. V. m. Vollschalensitzen.

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.	Seite
Audio und Kommunikation.			
Audiosystem CDR	<input checked="" type="radio"/>	Serie	55
Audiosystem CDR Plus	<input type="radio"/>	P25	55
Sound Package Plus	<input type="radio"/>	490	55
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul	<input type="radio"/>	P23	55
Digitalradio	<input type="radio"/>	691	
Handyvorbereitung	<input type="radio"/>	619	
Telefonmodul	<input type="radio"/>	666	
Online Dienste	<input type="radio"/>	UN1	
Sprachbedienung	<input type="radio"/>	671	
CD-Wechsler, sechsfach	<input type="radio"/>	692	
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach	<input type="radio"/>	693	
Sport Chrono Paket inkl. Porsche Track Precision App und Vorrüstung Laptrigger	<input type="radio"/>	643	57
Entfall Audiosystem CDR	<input type="checkbox"/>	609	

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



Entfall Audiosystem



Sport Chrono Paket inkl. Porsche Track Precision App



Porsche Exclusive.

Noch ein Bereich, in dem es praktisch keine Limits gibt.

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 +49 711 911-25977. Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.

Porsche Car Configurator.

Für den individuellen Grenzbereich.

Es mag unterschiedliche Wege geben, in den Grenzbereich vorzudringen. Aber es gibt den einen 911 GT3 RS, der am besten zu Ihnen und Ihrem individuellen Weg dorthin passt. Mit dem Porsche Car Configurator können Sie sich sofort einen Eindruck davon verschaffen – auf Ihrem Computer. 4 einfache Schritte genügen, um sich Ihren Porsche zusammenzustellen.

Dabei können Sie Ihre gewünschten Optionen ganz einfach zu- und abwählen. Der Preis wird immer direkt mitberechnet. Die Optik? Sehr ansprechend, dank einer Visualisierung aller Ausstattungen in 3D. So können Sie Ihre Konfiguration aus allen Blickwinkeln betrachten, abspeichern und direkt ausdrucken.

Den Porsche Car Configurator und noch mehr über die Faszination Porsche finden Sie unter www.porsche.com

Porsche 911 GT3 RS

2D 3D

Serienausstattung
Technische Daten
Energieeffizienz
Reifenkennzeichnung

Modelle 1. Exterieur 2. Interieur 3. Individualisierung 4. Mein Porsche Weiter

Serienfarbe
Metallicfarbe
Sonderfarbe

Räder
Räderzubehör
 Räder lackiert in Schwarz (seidenglanz) Exclusive



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 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

Das Zubehörprogramm von Porsche, mit dem Sie Ihr Fahrzeug ganz individuell nachrüsten lassen können. Das gesamte Produktprogramm steht Ihnen auch online unter www.porsche.com/tequipment im Tequipment Zubehörfinder zur Verfügung.



Porsche 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.



Porsche Travel Club

Erfahren Sie die Faszination Porsche auf spannenden Routen sowie in erstklassigen Hotels und Restaurants. Weltweit. Infos unter +49 711 911-23360. E-Mail: info@porschetravelclub.de



Porsche Sport Driving School

Verbessern Sie Ihre Fahrsicherheit auf internationalen Rennstrecken und lernen Sie Ihren Porsche besser kennen. Infos unter +49 711 911-23364. E-Mail: info@porscheporstdrivingsschool.de



Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 651 Porsche Clubs mit 186.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.porsche.com/clubs oder unter +49 711 911-23250.

Porsche Service

Ihr kompetenter Ansprechpartner für alle aktuellen Porsche Modelle sowie Young- und Oldtimer. Egal ob Wartung, Pflege oder spezielle Reparaturverfahren.

Porsche Assistance

Sie bietet Ihnen einen hochwertigen, zuverlässigen und exklusiven Mobilitätsservice. Sie erhalten sie automatisch beim Kauf eines Neuwagens.

Porsche Approved Gebrauchtwagen

Damit Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit für Ihren Neu- oder Gebrauchtwagen erhalten bleiben, sind höchste Porsche Qualitätsstandards garantiert. Und zwar weltweit. Besiegelt mit der Porsche Approved Garantie.

Porsche Financial Services

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

„Christophorus“

Unser Kundenmagazin, das fünf Mal jährlich erscheint. Mit Neuigkeiten, interessanten Berichten und Interviews rund um die Marke Porsche. Unter www.porsche.com/christophorus stehen Ihnen ausgewählte Artikel zur Verfügung.

Porsche Classic

Ihr Partner für Originalteile und Reparatur sowie für die Restaurierung von klassischen Porsche Fahrzeugen. Unter www.porsche.com/classic können Sie mehr über Porsche Classic erfahren.

Porsche Museum

Mehr als 80 Fahrzeuge entführen Sie am Stammsitz Stuttgart-Zuffenhausen in die beeindruckende Porsche Historie. Hier präsentieren sich Meilensteine wie der 356, 911 und 917 in einzigartiger Atmosphäre.

Porsche im Internet

Unter www.porsche.com erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet.



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



Grenzbereich,
erweitert



**Mit 19 dachten Sie noch,
Sie hätten alle Reifeprüfungen hinter sich.**

Noch ist nicht jede Kurve genommen und jedes Rennen gefahren. Noch lange nicht. Wer meint, er hätte schon alles gesehen und erlebt, sollte dieses Kapitel jetzt beschließen.

Für alle anderen gilt: das sportliche Potenzial des neuen 911 GT3 RS ist enorm. Seine Performance ist herausragend, die Beherrschbarkeit außerge-

wöhnlich. Die Nähe zur Rennstrecke unbestritten.

Damit steht Ihnen der Grenzbereich weit offen. Wo vorher nur eine Kurve war, erscheint nun die Ideallinie. Wo vorher das vorausfahrende Fahrzeug war, zeichnet sich das nächste Fahrmanöver ab. Wo es vorher nicht mehr weiterging, eröffnen sich auf einmal völlig neue Perspektiven.

Fahren am Limit. Die schnellste Runde. Neue persönliche Bestzeit. Die Faszination Sportwagen, die sich einstellt, wenn man den eigenen Grenzbereich erweitert.

Der neue 911 GT3 RS.

Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.996 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	368 kW (500PS) 8.250 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	460 Nm 6.250 1/min
Gemischaufbereitung	Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI)

Kraftübertragung	
Antrieb	Heck
Getriebe	7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse mit Hinterachslenkung
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m

Fahrwerk	
Bremsanlage	6/4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel, Bremssättel rot, Verbund-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM), zweistufig (ESC OFF, ESC+TC OFF)
Antiblockiersystem	ABS 8.0 (in PSM integriert)
Räder	VA: 9,5 J x 20 HA: 12,5 J x 21
Reifen	VA: 265/35 ZR 20 (Sportreifen) HA: 325/30 ZR 21 (Sportreifen)

Gewichte	
Leergewicht nach DIN	1.420 kg
Leergewicht nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.495 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.720 kg

Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit	310 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	3,3 s
Beschleunigung 0–160 km/h	7,1 s
Beschleunigung 0–200 km/h	10,9 s

Verbrauch/Emission ²⁾	
Innerorts in l/100 km	19,2
Außerorts in l/100 km	8,9
Kombiniert in l/100 km	12,7
CO ₂ -Emissionen in g/km	296

Effizienzklasse ³⁾	
Effizienzklasse Deutschland	G
Effizienzklasse Schweiz	G

Maße/c _w -Wert	
Länge	4.545 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.880 mm (1.978 mm)
Höhe	1.291 mm
Radstand	2.456 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	125 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,34



Reifentyp	Größe	Kraftstoffeffizienzklasse/ Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch* Klasse	Externes Rollgeräusch (dB)
Sportreifen (S)	265/35 ZR 20	E	C–B		71
Sportreifen (S)	325/30 ZR 21	E	C–A		73–72

Die gezielte Bestellung eines bestimmten Reifenfabrikats ist aus logistischen und produktionstechnischen Gründen nicht möglich.
* Rollgeräusch gering, Rollgeräusch mittel, Rollgeräusch hoch.

¹⁾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.

²⁾Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 6 (715/2007/EG, 195/2013/EG und ECE-R 101.01) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Ermittlung des Verbrauchs auf Grundlage der Serienausstattung. Sonderausstattungen können Verbrauch und Fahrleistungen beeinflussen. Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. Die aktuellen Porsche Modelle mit Ottomotor sind für Kraftstoff mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Weitere aktuelle Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

³⁾Nur gültig in den genannten Ländern.

A		H		P		S	
Abgasreinigung	68	Hinterachslenkung	32	Panorama	80	Sauganlage	25
Aerodynamik	12	Hinterachs-Quersperre	38	Porsche Active Suspension Management (PASM)	37	Sicherheit	43
Airbags	45			Porsche Car Configurator	79	Sitze	
Audiosystem CDR	55	I		Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	44	Adaptive Sportsitze Plus	52
Audiosystem CDR Plus	55	Individualisierung	74	Porsche Communication Management (PCM)	55	Sportschalensitze	53
AUX-Schnittstelle	55	Instrumente	51	Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	27	Vollschalensitze	52
		Intelligent Shift Program (ISP)	28	Porsche Exclusive	78	Sound Package Plus	55
B		Interieur	51	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	45	Sport Chrono Paket	57
Benzindirekteinspritzung (DFI)	20	Interieurmaterialien	52	Porsche Stability Management (PSM)	38	Sportabgasanlage	25
Bremsen	43			Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	38		
		K		R		T	
C		Kraftstoff	68	Räder	37	Technische Daten	86
Clubsportpaket	47	Kraftübertragung	27	Recycling	68	Trockensumpfschmierung	22
				Reifendruckkontrollsystem (RDK)	37		
D		L				U	
Design	12	Lenkrad	51	V		Umwelt	68
Dynamische Motorlager	34	Leichtbau-Batterie	74	VarioCam	22		
				Verbrauch	68/87		
F		M					
Fahrwerk	32	Motor	19				
Farben	73	Motorsport	60				
Fazit	85						

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 (11/2014).

Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2015
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.

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

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

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

Gültig ab: 03/2015
Printed in Germany
WSLH1601000110 DE/WW

