



PORSCHE



**Der neue 911 GT3**  
Aus tiefstem Inneren





## Der neue 911 GT3

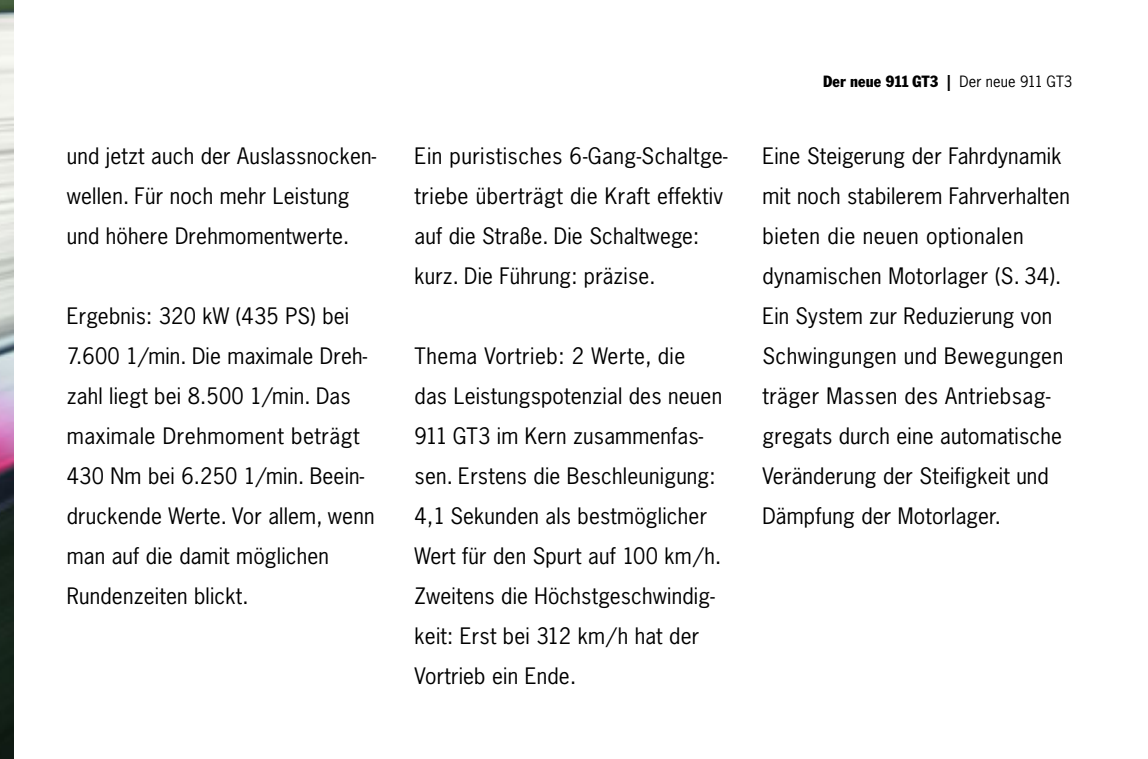
Für viele ist Motorsport Vergnügen.

Für uns die innere Haltung.



<b>Der neue 911 GT3</b>	<b>6</b>
<b>Antrieb</b>	<b>18</b>
<b>Fahrwerk</b>	<b>32</b>
<b>Sicherheit</b>	<b>44</b>
<b>Komfort</b>	<b>56</b>
<b>Motorsport</b>	<b>66</b>
<b>Umwelt</b>	<b>76</b>
<b>Individualisierung</b>	<b>80</b>
<b>Betreuung</b>	<b>92</b>
<b>Fazit</b>	<b>94</b>
<b>Technische Daten</b>	<b>96</b>
<b>Index</b>	<b>100</b>





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

**Der neue 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 neue 911 GT3.

Genau daher kommt auch das Herzstück des neuen 911 GT3: der neue 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 wurde auf 3,8 l erhöht. Der Motor verfügt über das weiterentwickelte VarioCam, ein System zur Verstellung der Ein-

und jetzt 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 neuen 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. 34). Ein System zur Reduzierung von Schwingungen und Bewegungen trägt Massen des Antriebsaggregats durch eine automatische Veränderung der Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM, S. 42) 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.

Ein weiteres Novum: Erstmals verfügt ein 911 GT3 über das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM, S. 40) 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 komplett in 2 Stufen abschalten – für rennsportorientierte Fahrdynamik.

Direkt aus dem Rennsport übernommen: der Zentralverschluss der neu gestalteten 19-Zoll GT3 Räder (S. 38). 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 neuen 911 GT3 ist auf Leichtbau ausgelegt. Die Türen und die Kofferraumhaube sind beispielsweise aus Aluminium, der neue Heckdeckel aus Kunststoff. Ergebnis: ein spezifisches Leistungsgewicht von lediglich 3,2 kg/PS.

Auch die Alltagstauglichkeit wurde nochmals verbessert – mit dem neuen auf Wunsch erhältlichen Liftsystem für die Vorderachse (S. 37). Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann das Fahrzeug bei der

Gefahr des Aufsetzens vorne um 30 mm angehoben werden.

Das Thema Sicherheit: gewohnt kompromisslos. Aktiv wie passiv. Neue Verbund-Bremsscheiben mit Bremsstößen aus Aluminium sowie eine insgesamt verstärkte, aber leichtere Bremsanlage liefern sehr gute Verzögerungswerte auch unter Dauerbelastung. Auf Wunsch erhältlich: die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, S. 50).

Zusätzlichen Schutz auf der Rennstrecke bietet das ohne Aufpreis erhältliche Clubsportpaket (S. 54).

Modernste Technik auch bei der Kommunikation: mit dem neuen, serienmäßigen Audiosystem CDR-30 oder dem neuen, optionalen Porsche Communication Management (PCM, S. 63).

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



Die markanten LED-Heckleuchten sind weit in die Kotflügel gezogen und laufen spitz nach außen. Unverkennbar – genau wie der neue 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. Bei nochmals deutlich verbessertem Abtrieb. In aerodynamischer Balance. Für hohe Bodenhaftung, mehr Richtungsstabilität, mehr Fahrsicherheit. Innere Werte. Man muss sie fühlen. Und darf sie auch sehen.

## Auf der Ideallinie.

### Die Aerodynamik und das Design des neuen 911 GT3.

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

Das neue Bugteil verfügt über ein im Wirkungsgrad optimiertes Ab-

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

Komplett neu beim neuen 911 GT3: das Lichtdesign. 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.





## Antrieb

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



## Vielleicht der eindeutigste Beweis unserer inneren Haltung.

### Der Motor.

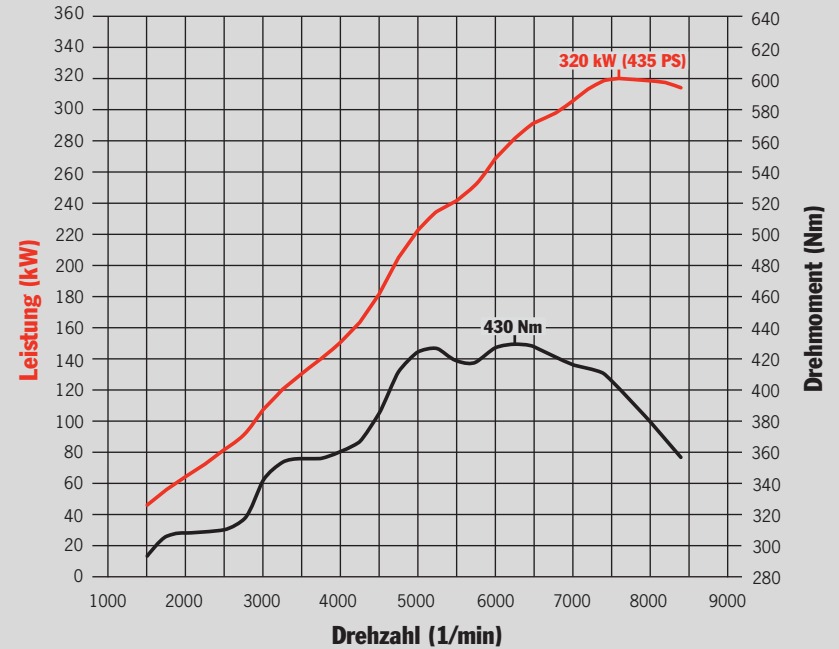
Angetrieben wird der neue 911 GT3 von einem wassergekühlten 6-Zylinder-Boxermotor mit 4-Ventil-Technik und dem weiterentwickelten VarioCam (S. 24). Aus einem Hubraum von jetzt 3.797 cm<sup>3</sup> schöpft er 320 kW (435 PS). Das maximale Drehmoment beträgt 430 Nm. Die maximale Drehzahl 8.500 1/min.

Die 100 km/h-Marke passiert der neue 911 GT3 nach nur 4,1 s. Die Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h. Das Leistungsgewicht: 3,2 kg pro PS. Die Literleistung: 115 PS pro Liter Hubraum.

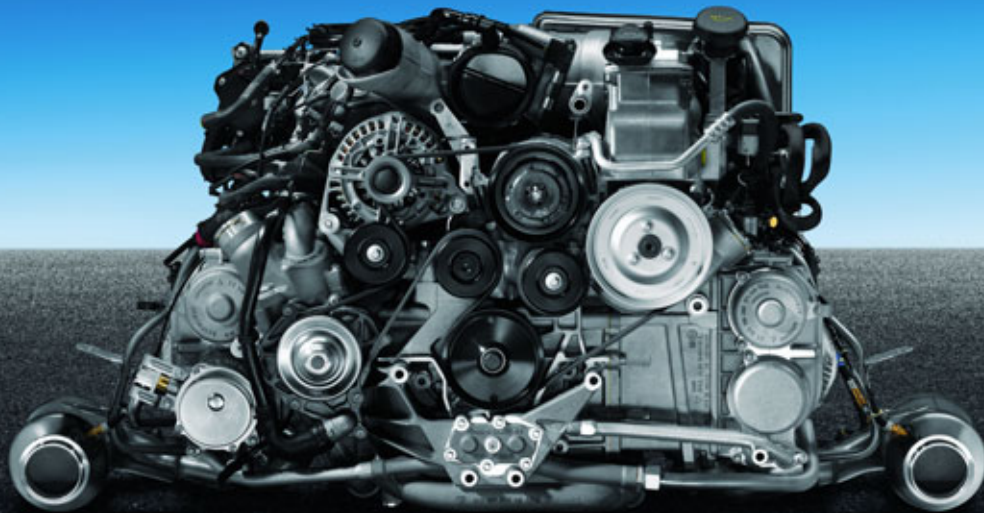
Kurz: Der neue 911 GT 3 überzeugt mit noch mehr Leistung. Bei vergleichbarem Verbrauch.

Die Erfüllung der strengen Abgasnorm EU5 ist ein deutliches Zeichen für einen schonenden Umgang mit der Umwelt.

3,8-Liter-Boxermotor



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



Die konstant sichere Ölversorgung des Motors auch bei hoher Querbeschleunigung erfolgt über eine Trockensumpfschmierung (S. 24) mit externem Motoröltank. Die Ölkühlung mittels Öl-Wasser-Wärmetauscher. Beides im Motorsport bewährte Systeme.

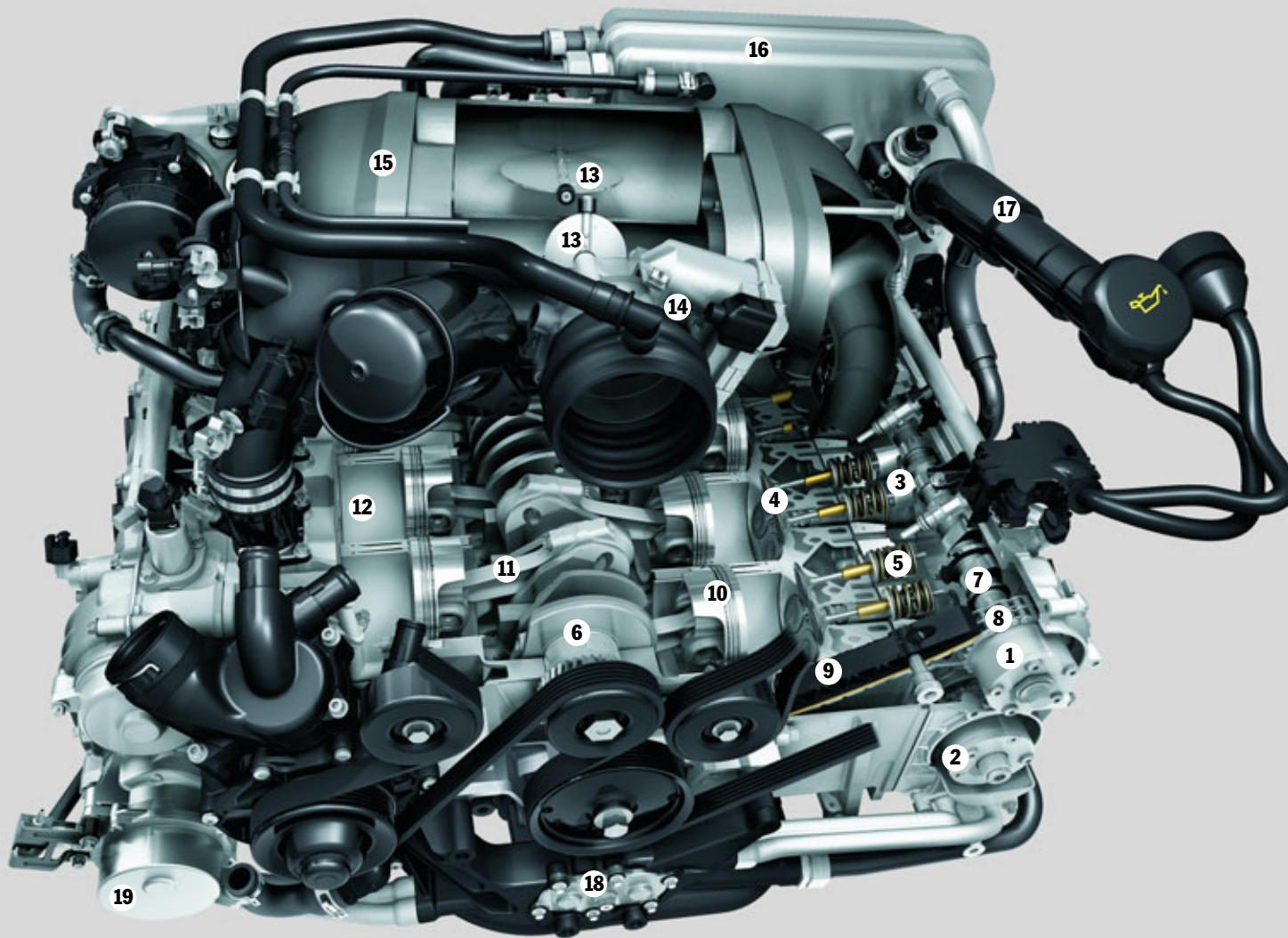
Extrem leichte Titanpleuel und gewichtsoptimierte Kolben sorgen für geringe oszillierende Massen und damit für eine dynamische Drehzahlentfaltung. Die Ein- und

Auslassventile werden von äußerst 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.

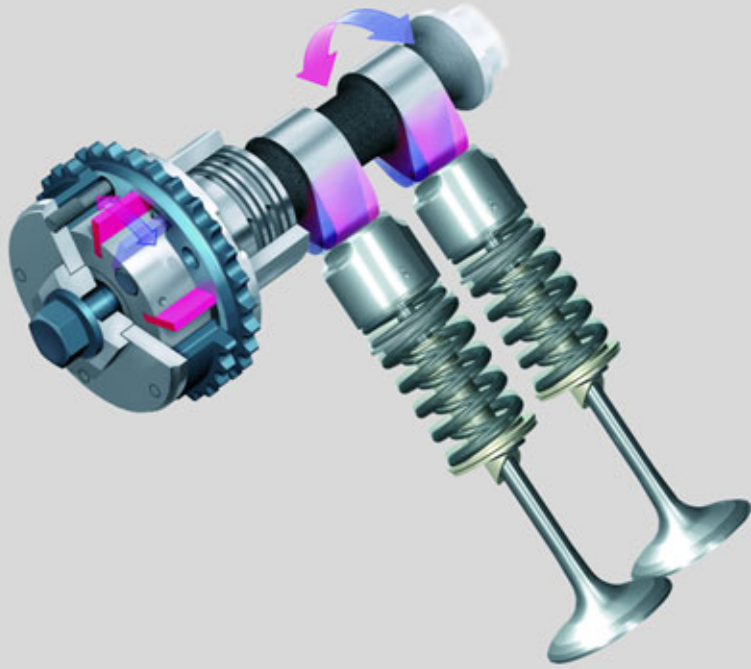
Hinzu kommt eine variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen (S. 26), die zusammen mit der

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.

Die Entwicklung des neuen Motors. Wie immer eine Herausforderung. Und genau deshalb ein Beweis unserer inneren Haltung.



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



VarioCam

### Das VarioCam System.

Der Motor des neuen 911 GT3 ist erstmals mit dem weiterentwickelten VarioCam ausgestattet. Das optimierte System regelt jetzt nicht nur die drehzahl- und lastabhängige Verstellung der Einlassnockenwellen – sondern nun 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 extremer Quer- und Längsbeschleunigung durch die Trockensumpfschmierung gesichert.

Je 2 Ölabsaugpumpen pro Zylinderkopf sowie 2 Absaugpumpen im Kurbelgehäuse befördern beim neuen 911 GT3 das Motoröl schnell und vollständig in den externen Motoröltank zurück.

Die Ölpumpen sind so ausgelegt, dass im Kurbelgehäuse Unterdruck entsteht. Dadurch wird der Bewegung der Kolben weniger Widerstand entgegengesetzt – 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 extremen Querbeschleunigungen, wie sie beim Betrieb mit Sportreifen auftreten können.

Der neue 911 GT3 ist 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.



### Die Sauganlage.

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

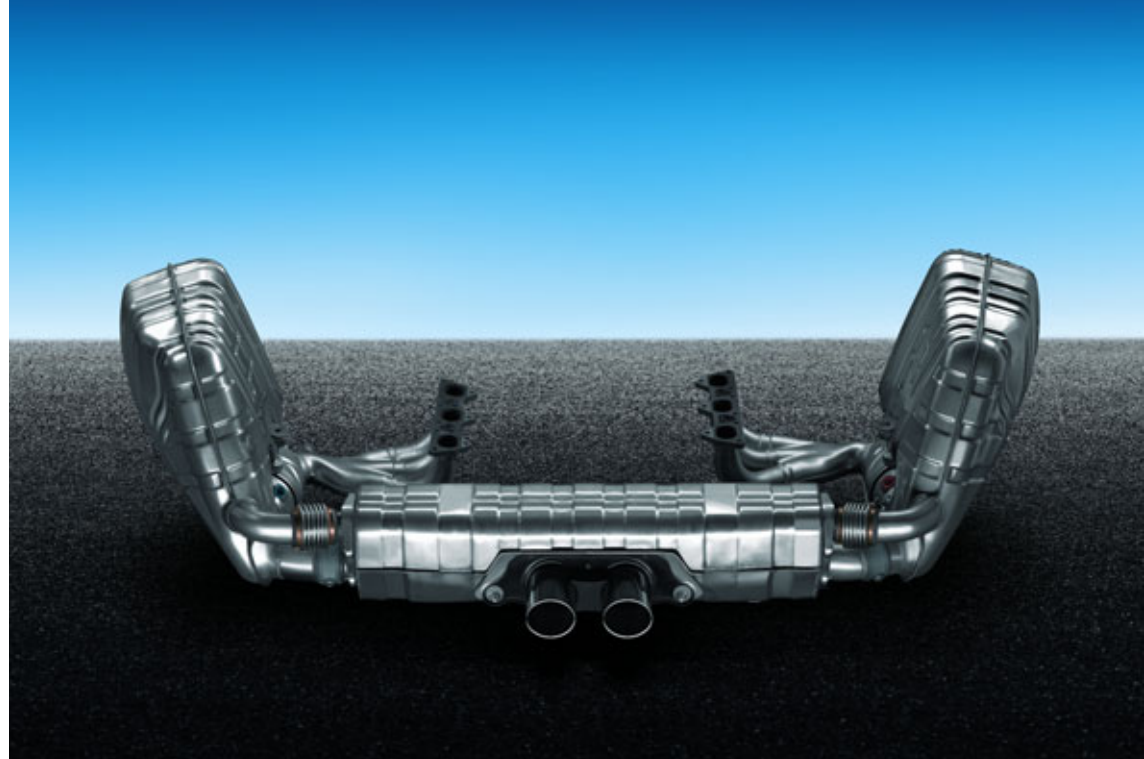
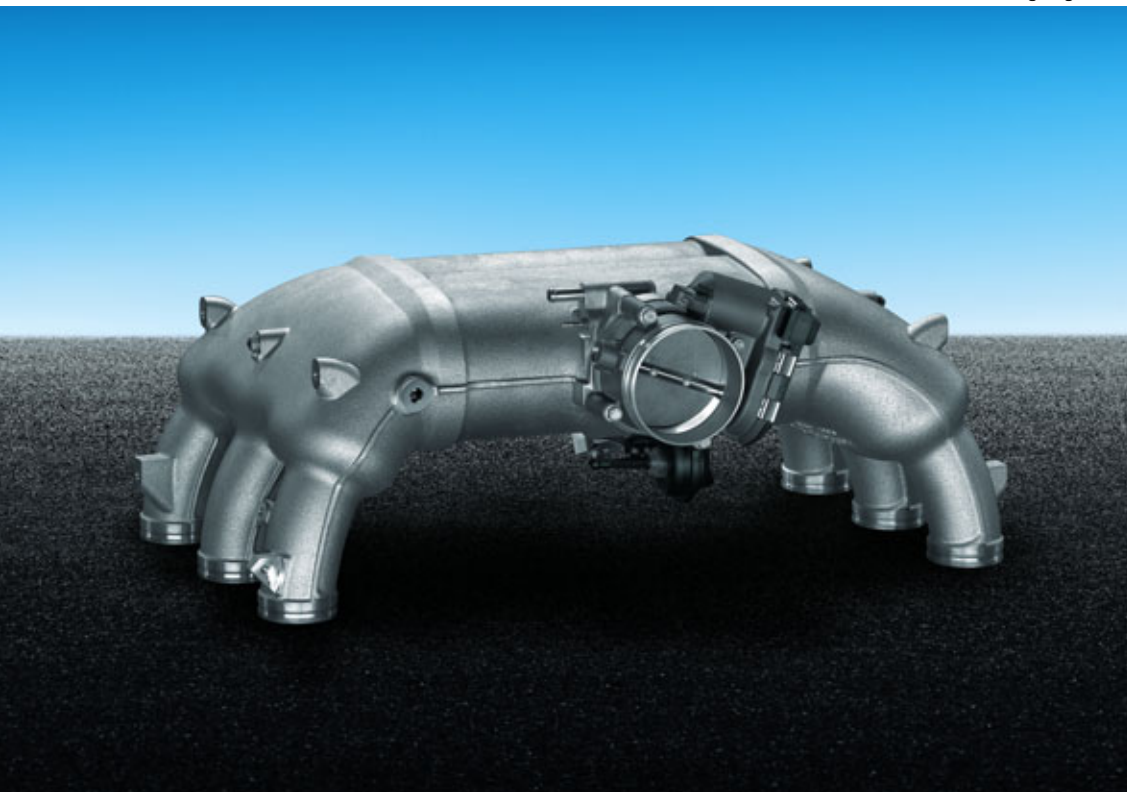
Um hohe Drehmoment- und Leistungswerte über einen großen

Drehzahlbereich sicherzustellen, werden beim neuen 911 GT3 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



Sportabgasanlage

### Die Sportabgasanlage.

Die leichte Sportabgasanlage des neuen 911 GT3 besteht aus 2 Vorschalldämpfern, 2 Katalysatoren und einem Endschalldämpfer, der in zweiflutige, zentrale Endrohre mündet. Das große Volumen der Abgasanlage reduziert den Abgasgedrückt – 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 erfüllt der neue 911 GT3 strenge Abgasnormen, z.B. EU5 in den EU-Märkten, LEV II in den USA.

Eine Stereo-Lambda-Regelung überwacht beide Zylinderreihen getrennt. 2 korrespondierende Lambda-Sonden regeln im Zusammenspiel mit der Motronic ME7.8.2

die Gemischzusammensetzung individuell für jede Zylinderreihe.

Darüber hinaus überwacht je eine weitere Lambda-Sonde pro Abgasstrang die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.\*

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

\*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



Die Übersetzungen der Gänge sind exakt auf den 3,8-Liter-Motor abgestimmt und ermöglichen eine noch dynamischere Leistungsentfaltung.

Stabile und hitzeunempfindliche Stahlsynchronringe im 3. bis 5. Gang gewährleisten dauerhaft 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 serienmäßigen Hinterachs-Quersperre von 28% im Zug und 40% im Schub sind optimal auf die Leistungs- und Drehmomentcharakteristik des Motors abgestimmt. Für hohe Traktion. Und damit besseren Vortrieb sowie ein präziseres Kurvenverhalten.

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

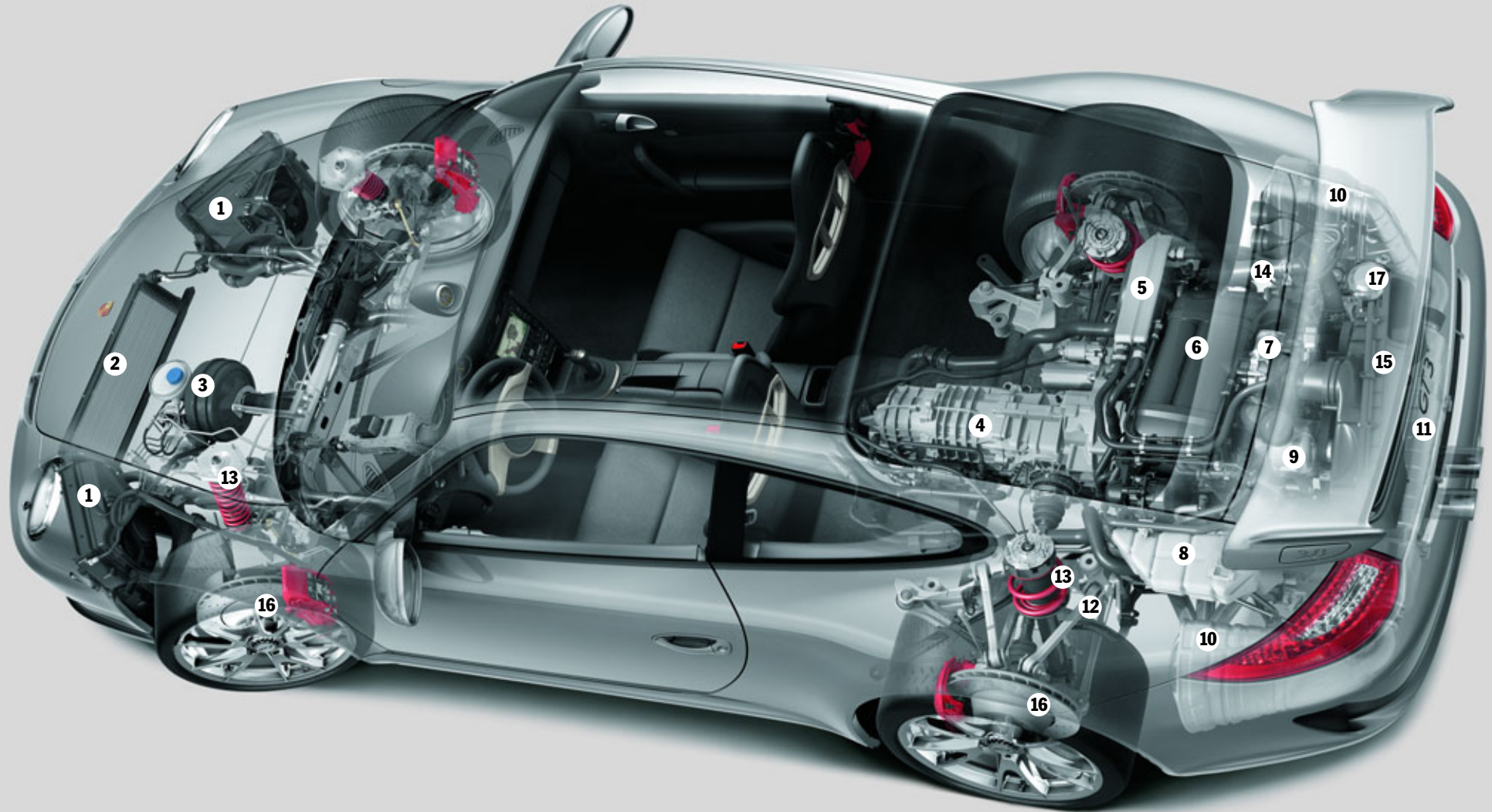
**Die Kraftübertragung.**

An diese Regel haben wir uns gehalten: Das 6-Gang-Schaltgetriebe im neuen 911 GT3 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 und dem gewichtsreduzierten Zweimassenschwungrad bietet das Schaltgetriebe ein Höchstmaß an Präzision und Belastbarkeit.





**1. Kühlermodul**

**2. Mittelkühler**

**3. Tandem-Bremskraftverstärker**

**4. 6-Gang-Schaltgetriebe**

**5. Separater Motoröltank der  
Trockensumpfschmierung**

**6. Variable Sauganlage**

**7. Drosselklappe mit  
E-Gas-Steller**

**8. Kühlmittelausgleichsbehälter**

**9. Lichtmaschine**

**10. Vorschalldämpfer**

**11. Endschalldämpfer der  
Sportabgasanlage**

**12. Mehrlenker-Hinterachse**

**13. PASM Dämpfer**

**14. Ölbefüllrohr**

**15. Luftfilter**

**16. Verbund-Bremsscheibe**

**17. Motorlager**

## Fahrwerk

Hohe Fahrdynamik. Absolute Spurtreue. Direktes Fahrgefühl.

Alles Weitere lassen wir Sie selbst einstellen.



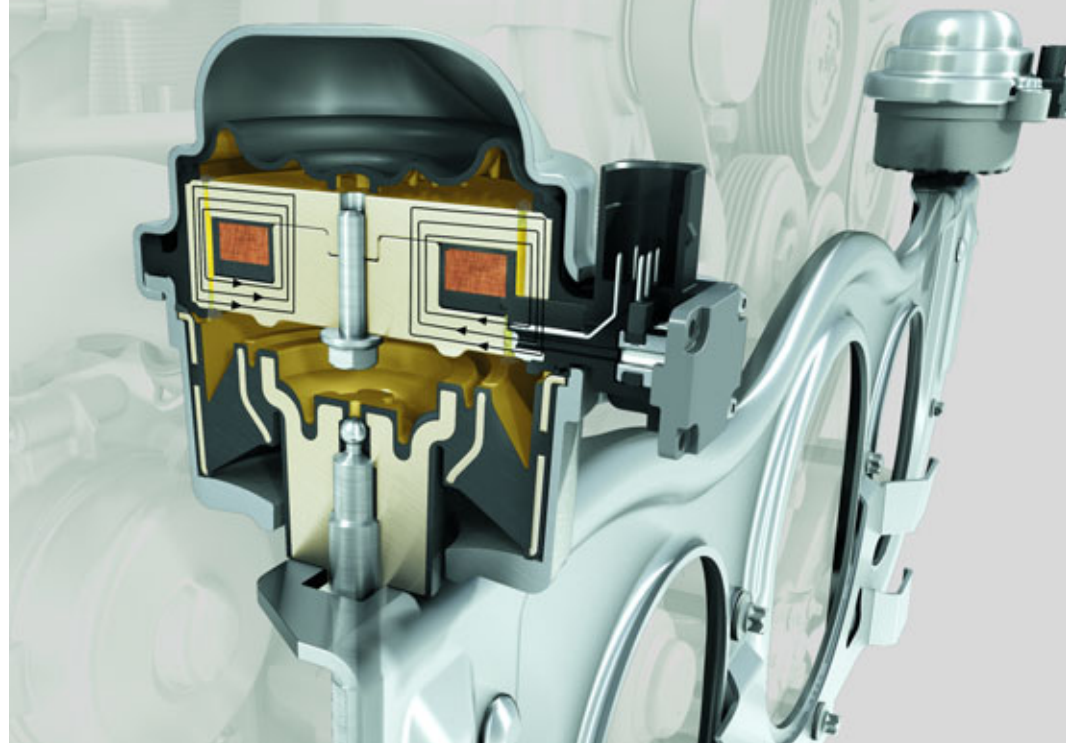
**Jede Masse ist von Natur aus träge.  
Die Gesetze der Physik waren für uns schon immer eine Herausforderung.**

### Die neuen dynamischen Motorlager.

Eine Neuentwicklung: die auf Wunsch erhältlichen dynamischen Motorlager\*. Ein elektronisch geregeltes System zur Minimierung von spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsaggregats, insbesondere des Motors.

Der Motor ist hinten über 2 Lager mit der Karosserie verschraubt. Nach dem Trägheitsprinzip der Massen verharrt ein Körper im Zustand der gleichförmig geradlinigen Bewegung, sofern er nicht durch einwirkende Kräfte zur Änderung seines Zustandes ge-

zwungen wird. Vereinfacht ausgedrückt: Wenn Sie mit Ihrem neuen 911 GT3 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



Dynamische Motorlager



Motormasse beim Einlenken in die Kurve an der Hinterachse nach außen geschoben.

Die neuen 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 mag-

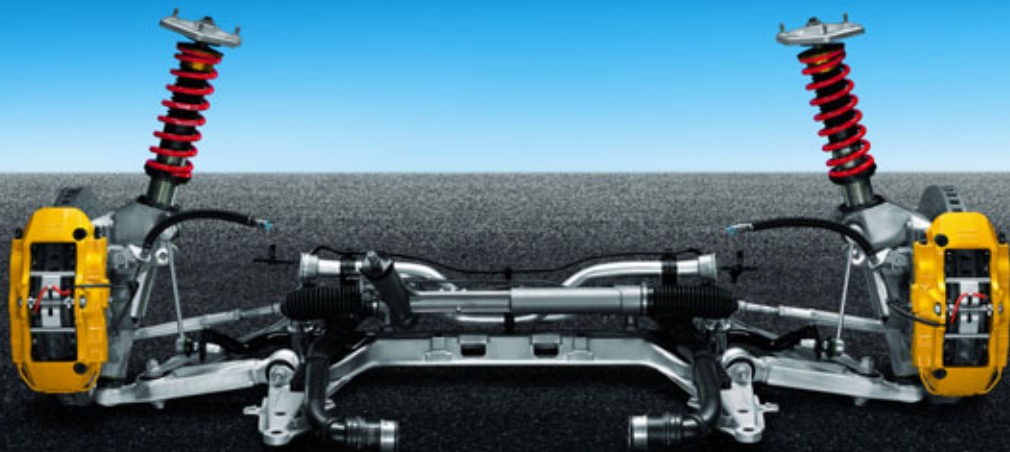
netisierbaren (magnetorheologischen) Flüssigkeit und einem elektrisch erzeugten Magnetfeld. Die magnetisierbaren Partikel richten sich aus. Die Zähigkeit der Flüssigkeit verändert sich. Ebenso wie Steifigkeit und Dämpfung der Motorlager: weicher für mehr Komfort und weniger Vibration bei normaler Fahrweise. 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.

\* Frühestens verfügbar ab 09/2009.





Vorderachse mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

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

### Das Fahrwerk.

Der neue 911 GT3 liegt 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 den neuen 911 GT3 speziell abgestimmt. Für eine präzise Radführung, absolute 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.

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

### Das Liftsystem Vorderachse\*.

Bordsteine, Rampen, Garageneinfahrten waren für einen Sportwagen wie den neuen 911 GT3 bislang

diffizile Herausforderungen. Waren, exakt.

Eigens für den neuen 911 GT3 haben unsere Ingenieure ein neues Liftsystem für die Vorderachse entwickelt. Das Fahrzeug kann so bei der Gefahr des Aufsetzens vorne um 30 mm angehoben werden.

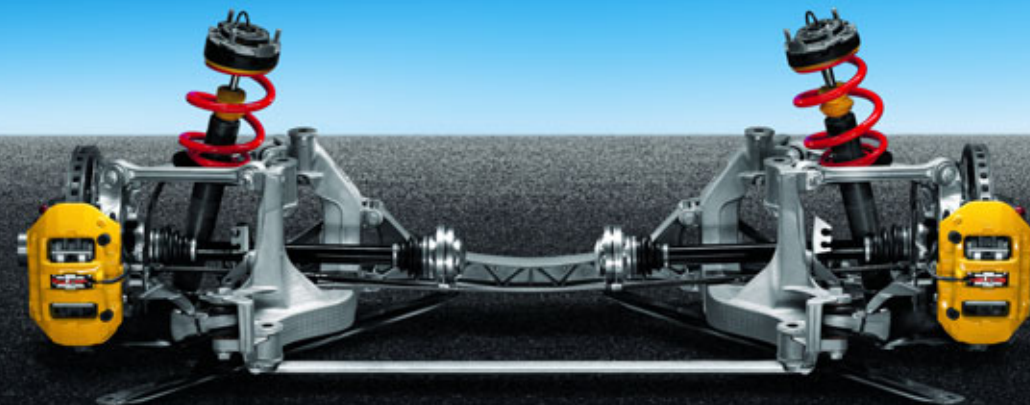
Über einen Kompressor wird Luftdruck erzeugt, der die vorderen Dämpfer des PASM (S. 42) anhebt.

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.

Etwas für den Alltag entwickeln? Für unsere Renningenieure alles andere als alltäglich. Aber daran sind sie ja gewöhnt.

\* Frühestens verfügbar ab 09/2009.  
\*\* Bei abgestellten Fahrzeug sollte das Liftsystem in die tiefe Position gefahren werden, da der Luftdruck nur für eine bestimmte Zeit aufrecht erhalten wird.

Hinterachse mit Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



### Die Lenkung.

Im Alltag wichtig, auf der Rundstrecke unverzichtbar: eine Lenkung, die jeden Lenkbefehl mit äußerster Präzision und Zuverlässigkeit direkt umsetzt. So wie die Lenkung des neuen 911 GT3 mit variabler Lenkübersetzung. Bei Lenkeinschlägen um die Mittel-lage – zum Beispiel während der Fahrt auf der Autobahn – bleibt die Übersetzung toleranter. Hohe Agilität und eine direkte Rückmel-

dung bleiben jedoch erhalten. Je größer der Lenkeinschlag, umso direkter – und damit agiler – die Lenkübersetzung. Eine Maßnahme, die besonders in engen Kurven spürbar wird.

Das neue 3-Speichen GT3 Lenkrad ist manuell längs- sowie höhenverstellbar. Der Lenkradkranz ist mit Alcantara bezogen, das Airbag-Modul beledert, die Speichenblenden vulkangrau lackiert.

### Die Räder und Reifen.

Der neue 911 GT3 steht auf einteiligen titanfarbenen 19-Zoll GT3 Rädern. Direkt aus dem Motorsport: der neue Zentralverschluss mit GT3-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: vorne 235/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19, hinten 305/30 ZR 19 auf 12 J x 19. Straßenzugelassene Sportreifen sorgen für den notwendigen Grip. Durch die geringere Profiltiefe besteht auf nasser Fahrbahn jedoch erhöhte Aquaplaninggefahr.

Die neue Generation des Reifendruckkontrollsystems (RDK) ist jetzt Serie. Mittels Anzeige im Bordcomputer warnt das System vor zu geringem Reifendruck sowie bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust.



19-Zoll GT3 Rad mit Zentralverschluss



**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 ist der neue 911 GT3 erstmals mit dem Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM) ausgestattet. Neben dem Antiblockiersystem (ABS) umfasst es 2 auto-

mathe 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 dabei jedoch so hoch angesiedelt, dass er bei normaler Fahrweise und trockener Fahrbahn kaum erreicht wird.

Das Besondere am PSM des neuen 911 GT3: Die Regeleingriffe 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 rennsportorientierte Fahrphysik – für individuelle Ansprüche an eine extreme Performance auf der Rundstrecke.

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.

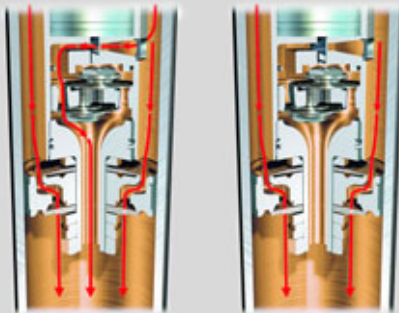
### Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Der neue 911 GT3 verfügt über das Porsche Active Suspension Management (PASM), eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und

der Fahrsituation für jedes einzelne Rad. Zusätzlich ist die Karosserie um 30 mm gegenüber dem 911 Carrera abgesenkt.

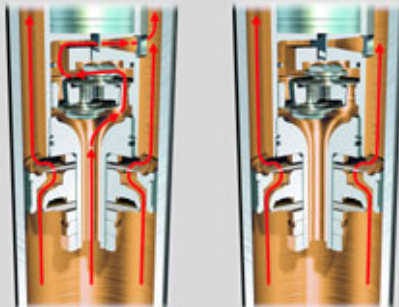
Der Fahrer kann per Tastendruck zwischen 2 sportlichen Grundprogrammen entscheiden. Der

Normalmodus ist ausgelegt für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen und auf Rundkursen bei Nässe. Der Sportmodus ist speziell für maximale Querschleunigung und bestmögliche Traktion auf der Rundstrecke abgestimmt.



Links: Zugstufe  
Arbeitskolben und Bypass,  
sportlich-komfortable  
Abstimmung

Rechts: Zugstufe  
nur Arbeitskolben,  
kompromisslos-sportliche  
Abstimmung



Links: Druckstufe  
Arbeitskolben und Bypass,  
sportlich-komfortable  
Abstimmung

Rechts: Druckstufe  
nur Arbeitskolben,  
kompromisslos-sportliche  
Abstimmung

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 Fahrbahn. Das Steuergerät erkennt anhand der Messwerte den aktuellen Fahrzustand und stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte ab:

Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

Ein Beispiel: Im Sportmodus gehen die Dämpfer auf eine „harte“ Kennlinie, die speziell auf den Einsatz auf Rundstrecken ausgelegt ist. Erkennt das System dann Unebenheiten der Fahrbahn, schaltet es zur Verbesserung des Fahrkontakts innerhalb weniger Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb des sportlich-straften 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.





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 Energie-sparsamkeit, 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 neue dynamische Kurvenlicht für eine besonders effektive Ausleuchtung der Straße. Sensoren erfassen

permanent Geschwindigkeit, Querbeschleunigung sowie Lenkeinschlag und berechnen hieraus den Kurvenverlauf. 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

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

**Die aktive Sicherheit.**

**Das Beleuchtungskonzept.**

Der neue 911 GT3 verfügt jetzt 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 gelegentlichen Einsatz auf der Rundstrecke: die ohne Aufpreis erhältlichen Leichtbau-Halogen-scheinwerfer ohne SRA und Leuchtweitenregulierung.

Bi-Xenon-Scheinwerfer und LED-Positionslicht

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.



### 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 verfügt über eine besonders leistungsstarke und gleichzeitig gewichtsreduzierte Bremsanlage mit speziell abgestimmtem Bremskraftverstärker. Die rot lackierten 6-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Hinterachse sind in Monobloc-Bauweise aus-

geführt. Für hohe Formstabilität und ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen.

Die neuen Verbund-Bremsscheiben sind größer dimensioniert: mit jetzt 380 mm Durchmesser vorne und 350 mm hinten. Durch ihren 2-teiligen Aufbau mit neuent-



wickelten 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 neuen 911 GT3 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 Bremsleistung. Die Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbon-

fasern, 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 Wärmedehnung 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 jetzt die Bremstöpfe für den neuen 911 GT3 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 ungedeckelten 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 ent-

sprechend forciertes 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.

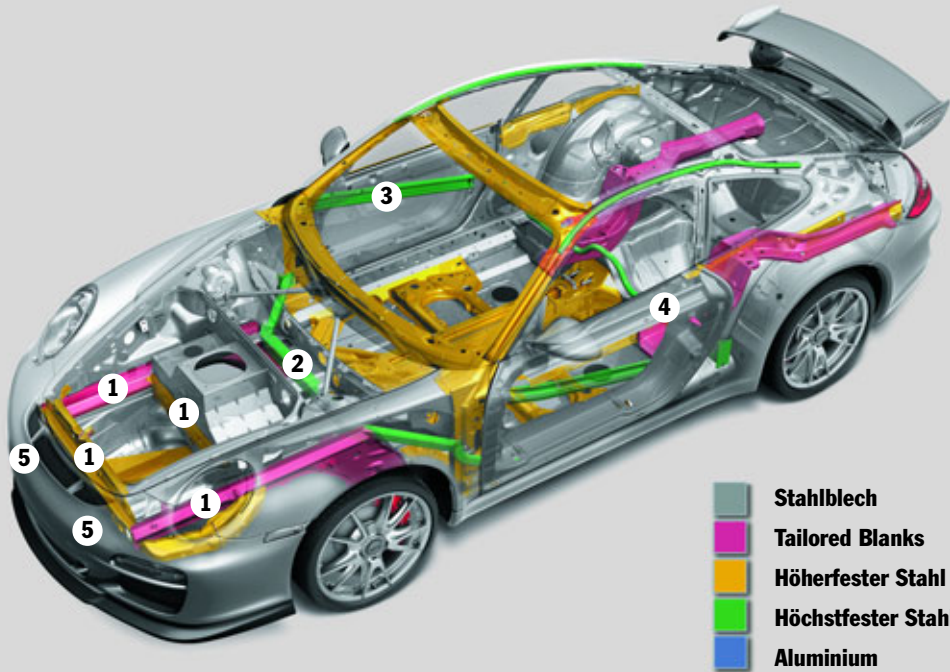
#### Die Rohbaustruktur.

Die verstärkte Rohbaustruktur des neuen 911 GT3 bietet hohen Schutz bei einem Aufprall und eine sehr widerstandsfähige Fahrgastzelle. Die von den Gesetzgebern geforderten Grenzwerte für Frontal-, Schräg-, Seiten- und

Heckaufprall werden deutlich unterschritten.

Die Längs- und Querträgerstruktur vorne (1) verteilt die beim Crash auftretenden Kräfte und minimiert die Innenraumdeformation. Eine von Porsche patentierte Aufbaustruktur mit einem steifen Stirn-

wandträger (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 Parallelelemente (5) schützen den Karosserierohbau bei kleineren Unfällen.

Die Luftsäcke sind dabei weicher und senken die Belastung für die Insassen.

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.

#### 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 Sportsitze ist ein Thorax-Airbag, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag integriert. Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern bieten sie ein hohes

#### 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.

## 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 für den neuen 911 GT3 ohne Aufpreis erhältliche Clubsportpaket.



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 bestellbar, ebenso der Käfigbügel vorne für Motorsportveranstaltungen mit FIA-Zulassung.

Das Clubsportpaket ist ausschließlich mit den optionalen Sportschalen- oder Leichtbau-Schalensitzen erhältlich. In Verbindung mit dem Clubsportpaket sind sie 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 mit Individualausstattung, u.a. PCM und Chrono Paket Plus

**Aus tiefstem Inneren.  
Gilt auch für sein Inneres.**

**Das Interieur.**

**Die Instrumente.**

Das Interieur des neuen 911 GT3 zeigt eine klare Herkunft: Motorsport. Zu jedem Zeitpunkt hat der Fahrer alles Wichtige in Griffweite und im Blickfeld.

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 erweiterten Drehzahlbereich, Zeiger und Skalierung im Kombiinstrument sind gelb. 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 oder des Chrono Pakets Plus.

**Die Interieur-Materialien.**

Im Interieur des neuen 911 GT3 unterstreichen vor allem 2 hochwertige Materialien seine Sportlichkeit: Leder und Alcantara. Die Vorteile von Alcantara: Es ist griffig, abwaschbar und pflegeleicht. Deshalb findet es sich vor allem dort, wo man Griffkontakt hat: am Lenradkranz sowie am Schalt- und am Handbremshebel.

Alle Sitze – außer in Verbindung mit dem Clubsportpaket – sind mit Leder bezogen. Die Sitzmittelbahnen sind in Alcantara gehalten. Optional erhalten Sie eine erweiterte Lederausstattung mit zusätzlichen Umfängen in Alcantara.

**Das Lenkrad.**

Der Lenradkranz des neuen 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.

**Die Sportsitze.**

Die serienmäßigen Sportsitze des neuen 911 GT3 mit Thorax-Airbag in den Seitenwangen sind straff gepolstert. Die Seitenwangen sind mit Leder bezogen. Zusammen mit der Sitzlehne ergibt sich eine gute Seitenführung. Die Sitzmittelbahnen sind 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.\***

Für sportliches Fahren mit hoher Querbeschleunigung erhalten Sie optional die Sportschalensitze mit manueller Längsverstellung. Das Außergewöhnliche: ein in die Seitenwange integrierter Thorax-Airbag und eine klappbare Rückenlehne.

Die Besonderheit ist dabei die Lage der Drehpunkte der Lehne.

Sie liegen weit oben in den Seitenwangen. Für sehr guten Seitenhalt nicht nur im Lehnen- und Sitzkissen-, sondern auch im Beckenbereich.

Der Sitz besteht im Kern aus glasfaserverstärktem Kunststoff und einer äußeren Schale in Sichtcarbon. Für sehr hohe Steifigkeit bei niedrigem Gewicht. Zudem ist er für den Einsatz von 6-Punkt-Gurten geeignet.

Der Bezug ist serienmäßig aus schwarzem Leder mit einer Sitzmittelbahn aus Alcantara. In Verbindung mit dem Clubsportpaket (S. 54) sind die Sportschalensitze mit schwer entflammablem Material bezogen.

**Die Leichtbau-Schalensitze.\***

Ebenfalls optional für den neuen 911 GT3 erhalten Sie Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser (CfK). Sie sind auf besonders gute Seitenführung und minimales Gewicht ausgelegt. Die Längsverstellung

erfolgt manuell. Sie wiegen zusammen nur ca. 20 kg – und sind damit etwa 24 kg leichter als die Sportschalensitze. In Verbindung mit dem Clubsportpaket sind die Leichtbau-Schalensitze mit schwer entflammablem Material bezogen.

**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. Sie wird über einen Schalter in einem separaten Lenkstockhebel aktiviert und ist bereits im 1. Gang nutzbar.

**Der Diebstahlschutz.**

Der neue 911 GT3 verfügt serienmäßig über eine Wegfahrsperrung 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 statt des serienmäßigen 67 Liter Tanks auch ein Kraftstofftank mit einem Nachfüllvolumen von 90 Litern erhältlich.

Sportsitz



Adaptiver Sportsitz



Sportschalensitz geklappt



Leichtbau-Schalensitz



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



Porsche Communication Management (PCM)

### Das Audiosystem CDR-30.

Der neue 911 GT3 ist serienmäßig mit dem neuen 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 neue PCM inkl. Sound Package Plus und Navigationsmodul.

Für den neuen 911 GT3 erhalten Sie auf Wunsch die neue Generation des Porsche Communication Management (PCM). Als zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation ist es nun noch vielseitiger und dennoch einfacher in der 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 über-

sichtlich – maximal 5 Listen-Einträge pro Seite ermöglichen eine sichere und schnelle Bedienung. Wobei Sie das PCM auch wie gewohnt über den rechten Dreh-/Drücksteller bedienen können. Für Radiohörer gibt es bis zu 48 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS und der neuesten Generation der 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 deutlich schnellere Routenberechnung, mit jeweils 3 alternativen Routenvorschlägen.

Bei der Kartenansicht kann zwischen der neuen perspektivischen und der bekannten 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 der jüngsten Generation 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 Erlernen 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).<sup>\*</sup> 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 Handyvorbereitung für PCM und CDR-30.

Zur Bluetooth® Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützen<sup>\*</sup>, ist auf Wunsch die Handyvorbereitung 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<sup>\*\*</sup>. Die Handyvorbereitung ist mit und ohne Befestigungskonsole erhältlich.

<sup>\*/\*\*</sup> Hinweise siehe Seite 88/90.

### 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 des neuen 911 GT3 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 Türverriegelungseinstellungen.

Chrono Stoppuhr



## Motorsport

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







### Der GT-Sport.

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

An den Start geht Porsche mit dem 911 GT3 RSR. Sein 4,0-Liter-Boxermotor liefert 465 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Nm. Der 911 GT3 RSR

wurde für ein Mindestgewicht von 1.225 kg homologiert.

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 dem Klassensieg bei den 12 Stunden von Sebring konnte der 911 GT3 RSR in der Saison

2008 an die zahlreichen Erfolge vergangener Jahre nahtlos anknüpfen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.porsche.de/motorsport](http://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 90-Grad-V8-Rennmotor mit 3,4 Liter Hubraum und Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI) leistet 503 PS. Das gesamte Fahrzeugkonzept ist auf tiefen Schwerpunkt, gute Traktion und niedriges Gewicht ausgelegt: 800 kg Mindestgewicht in der American Le Mans Series (ALMS), 825 kg in der Le Mans Series (LMS).

Seine Erfolgsbilanz 2008: LMP2 Fahrer-, Team- und Herstellermeisterschaft sowohl in der ALMS als auch in der europäischen LMS. Darüber hinaus: Gesamtsieg bei den 12 Stunden von Sebring und doppelter Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans.





Porsche Mobil 1 Supercup

**Die Porsche Markenpokale.**

Weltweit gibt es derzeit 8 Porsche Carrera Cups – mit Rennen in 15 Ländern, von Australien 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 inter-

nationalen 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](http://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 Übungsstunden auf nationalen und internationalen Rennstrecken sowie der Porsche eigenen Strecke in Leipzig ist der Grundstock für die nächste Stufe gelegt – dem Porsche Sports Cup. Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0) 711 911-78683 oder unter [www.porsche.de/sportdrivingschool](http://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 unter [www.porsche.de/motorsport](http://www.porsche.de/motorsport).

### 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 mehr als 600 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](http://www.porsche.de).



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

Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.porsche.de/motorsport](http://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. Dabei gehören Änderungen an der Getriebeübersetzung und Aerodynamik ebenso zum Programm wie die Fahrwerkseinstellung. Und selbst wenn während eines Rennens technische Probleme auftreten sollten,

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

Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.porsche.de/motorsport](http://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.

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

Verantwortung übernehmen. Und sich seiner Pflicht bewusst sein.  
Auch ein Teil unseres tiefsten Inneren.





### Erstaunlich sportlich.

### Sein Verhältnis zur Umwelt.

In Zeiten der zunehmenden Diskussion um CO<sub>2</sub>-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.

Porsche reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Fahrzeuge jährlich um durchschnittlich rund 1,7%. Und in

Relation zur Motorleistung zählt Porsche schon jetzt zu den Fahrzeugherstellern mit dem geringsten CO<sub>2</sub>-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](http://www.porsche.com).

### Die Abgasreinigung.

Der neue 911 GT3 erfüllt mühelos 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. Der 911 GT3 ist nicht nur einer der leistungsstärksten Sportwagen, sondern auch einer der 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz entsprechend – denn der Biokraftstoff Ethanol wird aus Pflanzen hergestellt, welche für ihr Wachstum CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre aufnehmen.

### Das Kraftstoffsystem.

Beim Kraftstoffsystem des neuen 911 GT3 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.

Der neue 911 GT3 erfüllt alle gültigen Geräuschvorschriften in den jeweiligen Vertriebsländern. Ohne jegliche Motorabkapselung. 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 des 911 GT3 entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

\*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.

## Individualisierung

Wir finden uns in seinem Charakter wieder.  
Ergänzen Sie Ihren.



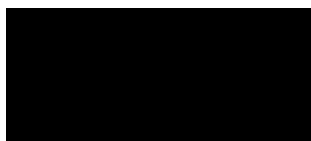
**Buntes Treiben gibt es nicht nur auf der Zuschauertribüne.**

**Die Farben.**

Bei Ihrem neuen 911 GT3 haben Sie die Wahl zwischen 4 Uni- sowie gegen Aufpreis 5 Metallic- und 6 Sonderfarben. Neben der optionalen schwarzen Lederausstattung können Sie auf Wunsch auch eine Naturlederausstattung in Dunkelgrau wählen.

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

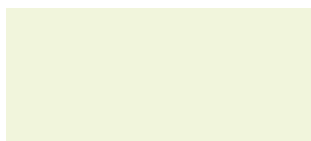
**Uni-Farben Exterieur.**



schwarz



indisrot



carraraweiß



speedgelb

**Metallic-Farben Exterieur.**



basaltschwarzmetallic



arktissilbermetallic



aquablaumetallic



macadamiametallic



meteorraumetallic

**Sonderfarben Exterieur.**



cremeweiß



GT-silbermetallic



Porsche racinggreenmetallic



nordischgoldmetallic



rubinrotmetallic



malachitgrünmetallic

**Serienfarbe Interieur.**

**Kunstleder/Leder/Alcantara.**



schwarz

**Naturleder/Alcantara Interieur.**



dunkelgrau natur





Heckleuchten in Klargasoptik



Leichtbau-Scheinwerfer

## Fahrwerk.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Bremsanlage	o	450	50, 85
• Liftsystem Vorderachse**	o	474	37
• Dynamische Motorlager**	o	140	34
• Räder silberfarben	w	346	85

## Exterieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Metallic-Lackierung	o	Code	82
• Sonderfarben	o	Code	83
• Kraftstofftank 90 Liter	w	082	
• Dynamisches Kurvenlicht	o	603	84
• Leichtbau-Scheinwerfer	w	600	
• Heckleuchten in Klargasoptik*	o	XXG	84
• Windschutzscheibe mit Graukeil	o	567	
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	o	P12	
• Ohne Modellbezeichnung	w	498	

\* Frühestens verfügbar ab 10/2009.

\*\* Frühestens verfügbar ab 09/2009.

Die im Kapitel Individualisierung abgebildeten Fahrzeuge enthalten teilweise weitere, hier nicht beschriebene Individualausstattungen. Bei Fragen diesbezüglich wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum/Ihren Porsche Händler.

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

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

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Räder silberfarben





Clubsportpaket

## Interieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Clubsportpaket	w	003	54, 86
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			
• 6-Punkt Gurt für Beifahrerseite, nur in Verbindung mit Clubsportpaket	o	579	
• HomeLink® (Garagentoröffner)	o	608	61
• Tempomat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	o	454	61
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	o	674	61

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

## Interieur.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Adaptive Sportsitze	o	P01	60, 86
• Sportschalensitze	o	P03	60, 86
• Leichtbau-Schalensitze	o	P02	60
• Sitzheizung	o	342	
Nur in Verbindung mit Sportsitzen oder Adaptiven Sportsitzen			
• Feuerlöscher	o	509	54, 86
• Fußmatten mit Porsche Schriftzug, zweiteiliger Satz	o	810	

Adaptiver Sportsitz



Sportschalensitz





Lederausstattung schwarz

## Interieur Leder.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Lederausstattung schwarz	o	981	88
• Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau	o	998	
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder	w	841	

\* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter [www.porsche.com](http://www.porsche.com).

\*\* Handyvorbereitung: 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  
 Detaillierte Informationen zu den einzelnen Individualausstattungen und Ausstattungspaketen finden Sie in der separaten Preisliste.

## Audio und Kommunikation: CDR-30.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Audiosystem CDR-30	•		62
• Sound Package Plus	o	490	62
• CD-Wechsler (sechsfach)	o	692	
• Universelle Audio-Schnittstelle (AUX)	o	870	65, 88
• Handyvorbereitung**/**	o	619	64
• Handyvorbereitung mit Konsole**/**	o	618	64
• Chrono Paket	o	639	65
• Stabantenne	w	461	

Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul



Universelle Audio-Schnittstelle



## Audio und Kommunikation: PCM.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• PCM inklusive Sound Package Plus und Navigationsmodul	o	P23	63
• CD-/DVD-Wechsler (sechsfach)	o	693	
• Universelle Audio-Schnittstelle (AUX, USB, iPod®)	o	870	65, 88
• Telefonmodul	o	666	64
• Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul	o	669	
• Handylvorbereitung*/**	o	619	64
• Handylvorbereitung mit Konsole*/**	o	618	64
• Elektronisches Fahrtenbuch	o	641	64
• Sprachbedienung	o	671	64
• Chrono Paket Plus	o	640	65
• Stabantenne	w	461	

\* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter [www.porsche.com](http://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

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



## 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](http://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.



### **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, Teilverkauf sowie Werkstatteleistungen wie Wartung, Reparatur und Restaurierung von klassischen Porsche. Info: [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)

### **„Christophorus“**

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

### **Porsche Clubs**

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 607 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](http://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](mailto: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](mailto:sportdrivingschool@porsche.de)



### **Porsche im Internet**

Erleben Sie die Faszination Porsche auch im Internet unter [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



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

## Fazit

Man muss seine Leidenschaft leben. Mit Hingabe. Mit Ehrgeiz. Mit dem Willen, immer besser zu werden. Ohne diese Haltung wäre dieser Sportwagen nicht möglich gewesen. Woher sie kommt?

Aus tiefstem Inneren. Der neue 911 GT3.



## Technische Daten

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

<b>Gewichte*</b>	
<b>Leergewicht nach DIN</b>	1.395 kg
<b>Leergewicht nach EG-Richtlinie**</b>	1.470 kg
<b>Zul. Gesamtgewicht</b>	1.680 kg
<b>Fahrleistungen*</b>	
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	312 km/h
<b>Beschleunigung 0–100 km/h</b>	4,1 s
<b>Beschleunigung 0–160 km/h</b>	8,2 s
<b>Beschleunigung 0–200 km/h</b>	12,3 s
<b>Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang</b>	5,9 s
<b>Verbrauch/Emission***</b>	
<b>Innerstädtisch in l/100 km</b>	19,8
<b>Außerstädtisch in l/100 km</b>	8,9
<b>Gesamt in l/100 km</b>	12,8
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km</b>	303
<b>Abmessungen/c<sub>w</sub>-Werte</b>	
<b>Länge*</b>	4.465 mm
<b>Breite*</b>	1.808 mm
<b>Höhe*</b>	1.280 mm
<b>Radstand*</b>	2.355 mm
<b>Kofferraumvolumen (VDA)</b>	105 l
<b>Tankinhalt (Nachfüllvolumen)</b>	67 l
<b>Luftwiderstandsbeiwert</b>	c <sub>w</sub> = 0,32
<p>* Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor.  ** 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.  *** Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren Euro 5 (715/2007/EG und 692/2008/EG) im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) mit serienmäßiger Ausstattung. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler. Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor.</p>	



### Motor

- Wassergekühlter 6-Zylinder-Boxer-Saugmotor mit 4-Ventil-Technik und 3,8 l Hubraum
- Spezifische Leistung 84,2 kW/l (115 PS/l)
- Trockensumpfschmierung zur Motorölversorgung auch bei extremen Querbeschleunigungen
- Maximaldrehzahl 8.500 1/min
- Drehzahl- und lastabhängige Verstellung der Steuerzeiten von Ein- und Auslassnockenwellen durch VarioCam
- Variable Sauganlage mit 2 Resonanzklappen
- Sportabgasanlage mit 2 zentralen Endrohren
- Abgasstandards: Euro 5/LEV II

### Kraftübertragung

- 6-Gang-Schaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad und Seilzugschaltung
- Kurze Schaltwege
- Getriebeübersetzungen für Motorsporteinsatz wechselbar
- Hinterachs-Sperrdifferenzial mit asymmetrischer Sperrwirkung

### Fahrwerk

- Tieferlegung um ca. 30 mm gegenüber 911 Carrera
- PSM inklusive Traction Control (TC), Stability Control (SC), komplett in 2 Stufen abschaltbar
- Dynamische Motorlager (optional, ab 09/2009)
- Liftsystem Vorderachse, zur Anhebung des Fahrzeugs vorne um 30 mm (optional, ab 09/2009)
- Porsche Active Suspension Management (PASM): aktives Fahrwerk mit variabler Dämpfverstellung
- Stabilisatoren mit angepasstem Durchmesser für Motorsporteinsatz einstellbar
- Großdimensionierte Bremsanlage mit gelochten Verbund-Bremsscheiben sowie Aluminiumbremsstößeln vorne und hinten
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit Aluminiumbremsstößeln optional erhältlich
- Leichte 19-Zoll GT3 Räder mit Zentralverschluss
- Sportbereifung
- Reifendruckkontrollsystem (RDK)

### Karosserie

- Aerodynamisch optimierte Karosserie mit Abtrieb
- Bug- und Heckleuchten überwiegend in LED-Technik ausgeführt
- Türen und Kofferraumdeckel aus Aluminium
- Heckdeckel mit 2 Staudrucksammlern und feststehendem Doppelflügel
- Tankinhalt 67 l (90 l wahlweise)
- 6 Airbags: 2 Fullsize-Airbags, 2 seitliche Kopf-Airbags, 2 Thorax-Airbags in den Seitenwangen der Sportsitze
- Clubsportpaket ohne Aufpreis erhältlich
- Bi-Xenon-Scheinwerfer



# Index

Bezeichnung	Seite										
6-Zylinder-Boxermotor	20	<b>D</b>		<b>I</b>		<b>P</b>		<b>R</b>		<b>T</b>	
		Design	16	Individualisierung	80	Porsche Active Suspension Management (PASM)	42	Räder	38	Telefon	64
<b>A</b>		Diebstahlschutz	61	Instrumente	58	Porsche Carrera Cup	71	Reifendruckkontrollsystem (RDK)	39	Technische Daten	96
Abgasanlage	27	Dynamisches Kurvenlicht	47	Interieur	58	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	50	Rohbaustuktur	52	Tempostat	61
Abgasreinigung	79	Dynamische Motorlager	34	Interieur-Materialien	59	Porsche Clubsport	73			Traction Control	40
Aerodynamik	16					Porsche Communication Management (PCM)	63			Trockensumpfschmierung	24
Airbag	53	<b>F</b>		<b>K</b>		Porsche Markenpokale	70	<b>S</b>			
Antrieb	18	Fahrwerk	32	Katalysator	27, 79	Porsche Mobil 1 Supercup	71	Sauganlage	26	<b>U</b>	
Audioschnittstelle, universell	65	Farben	82	Komfort	56	Porsche Motorsport	66	Schaltgetriebe	28	Umwelt	76
Audiosystem CDR-30	62	Fahrtenbuch, elektronisch	64	Kraftstoffsystem	79	Porsche Motorsport-Kundenbetreuung	74	Sicherheit	44		
				Kraftübertragung	28	Protection System (POSIP)	53	Sitze		<b>V</b>	
<b>B</b>		<b>G</b>				Prototypensport	68	Leichtbau-Schalensitze	61	Vehicle Tracking System	61
Beleuchtung	46	Geräusch	79	<b>L</b>		Porsche Sport Driving School	72	Sportschalensitze	60	Vorderachse	36
Betreuung	92	GT-Sport	69	Leder	83	Porsche Sports Cup	72	Sportsitze	60	VarioCam	24
Bi-Xenon-Scheinwerfer	46			Lenkrad	59	Porsche Stability Management (PSM)	40	Sound Package Plus	62		
Bordcomputer	58	<b>H</b>		Lenkung	38			Sportabgasanlage	27	<b>W</b>	
Bremsanlage	48	Hinterachse	36	Liftsystem	37			Sportreifen	39	Wartung	79
		Hinterachs-Quersperre	29					Sprachbedienung	64		
		HomeLink®	61	<b>O</b>				Stabilitätskontrolle	40		
<b>C</b>				Ölversorgung	24			Staudrucksammler	17		
Chrono Paket	65							Stereo-Lambda-Regelung	27		
Chrono Paket Plus	65										
Clubsportpaket	54										

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](http://www.porsche.com)

Stand: 12/08  
Printed in Germany  
WSLC0901123710 DE/WW

