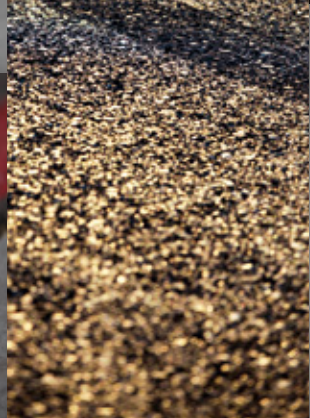
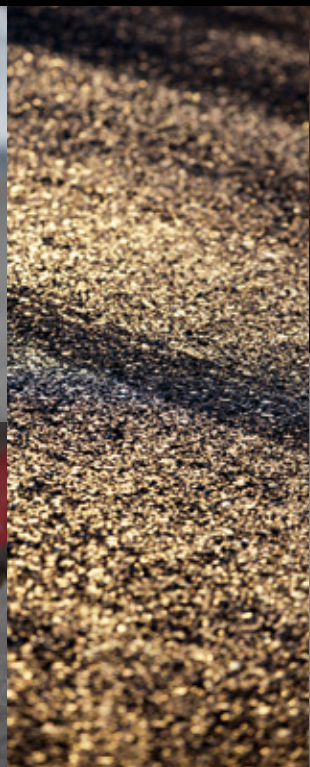




PORSCHE



Der neue 911 GT3
Grenzbereich, erweitert





Pole Position	6
Der neue 911 GT3	8
Aerodynamik und Design	12
Vortrieb	16
Motor	18
Kraftübertragung	24
Ideallinie	28
Fahrwerk	30
Reserven	38
Aktive Sicherheit	40
Passive Sicherheit	42
Cockpit	46
Interieur	50
Boxenstopp	58
Motorsport	60
Umwelt	70
Charaktersache	74
Individualisierung	76
Panorama	84
Grenzbereich, erweitert	86
Fazit	88
Technische Daten	90
Index	92



PORSCHE
GT3

S GT9911

POLE POSITION

So eine Art Achttausender unter den Sportwagen.

Der neue 911 GT3.

Der Grenzbereich ist vermutlich die spannendste Region, in die man heutzutage vordringen kann. Hier ist noch nicht jeder Quadratzentimeter erforscht. Hier, wo andere aufgeben, geht es nach unserer Auffassung erst los – zu neuen sportlichen Zielen. Denn zwischen 2 Hundertstel-sekunden liegen Welten. Machen wir uns also auf den Weg. Im neuen 911 GT3.

Erste Voraussetzung, dorthin zu kommen: ein Motor, der mehr leistet, der höher dreht und der auch im roten Bereich nicht

nervös wird. Haken dahinter. Der neue 6-Zylinder-Boxermotor des neuen 911 GT3 dreht auf bis zu 9.000 1/min. Aus 3,8 Liter Hubraum zieht der Hochdrehzahlmotor eine Leistung von 350 kW (475 PS).

Kurzer Blick auf die Stoppuhr: 3,5 s für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Damit ist der neue 911 GT3 noch sprintstärker als sein Vorgänger. 6 Zehntel, um genau zu sein. Im Motorsport eine halbe Ewigkeit. Sein Vortrieb – endet erst bei 315 km/h.

Aber mit Schnelligkeit allein kann man im Grenzbereich nicht bestehen. Hohes Potenzial muss Kurve für Kurve abrufbar sein. Direkt, ohne Umwege. Sicher, ohne Zögern.

Porsche Kernkompetenzen sind also gefragt. Und der Einfallsreichtum unserer Ingenieure. Ergebnis: ein speziell auf die Rundstrecke abgestimmtes Fahrwerk mit serienmäßiger Hinterachslenkung – für mehr Agilität auch im Alltag.





Und erstmals ein serienmäßiges 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit 911 GT3 spezifisch kurzen Übersetzungen. Die Schaltwege der Schalt paddles am Lenkrad sind noch einmal kürzer, die Gangwechsel noch dynamischer. Für eine noch bessere Beschleunigung.

Das Heck des neuen 911 GT3 ist im Vergleich zum Vorgängermodell noch einmal um 44 mm breiter. Ebenso wurde die Spur an der Hinterachse um 31 mm verbreitert. Das verbessert die Querdynamik. Der um 100 mm verlängerte Radstand erhöht deutlich die Fahrstabilität. Das serienmäßige Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) sorgt für noch höhere

Kurvenstabilität. Die Hinterachslenkung für eine außergewöhnliche Agilität und noch dynamischere Überholvorgänge auf der Rundstrecke.

Im unteren Grenzbereich bewegt sich der neue 911 GT3 beim Verbrauch – dank intelligenter Technologien wie PDK und DFI sowie einem niedrigen Fahrzeuggewicht.

In Summe macht das den neuen 911 GT3 zum Präzisionsinstrument. Mit allem, was Sie brauchen, um Ihren persönlichen Grenzbereich zu erweitern. Denn im Lastenheft unserer Ingenieure stand auch: Baut einen rundstreckentauglichen

Sportwagen, mit dem auch Fahrer, die nicht täglich auf der Nordschleife sind, in völlig neue sportliche Regionen vorstoßen können.

Damit steht der neue 911 GT3 ganz in der Tradition Zukunft, wie sie der 911 seit 50 Jahren verkörpert. Um die Grenzen des Machbaren zu erweitern. Mit jedem neuen Tag.

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft

Aerodynamik und Design.

Im Grenzbereich gelten klare Regeln. Eine davon: Sportliches Design allein reicht nicht. Jedes Detail muss seine Funktionalität beweisen.

Das neue Bugteil sichert eine nochmals verbesserte Aerodynamik des mittleren Kühlers. Sichtbar wird das an der 911 GT3 typischen Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel. Zusammen mit der breiteren Bugspoilerlippe sorgt es für noch mehr Abtrieb an der Vorderachse. Alle Kühlluftöffnungen werden

durch titanfarben beschichtete Luft-einlassgitter geschützt. Sie zeigen an, worum es im Kern geht: Motorsport.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer sind Serie. Ihr Design erinnert an Porsche Motorsportklassiker. Flach ausgelegte Blinker, Tagfahr- und Positionslichter in LED-Technik bilden den zeitgemäßen Kontrast. Optional sind auch Scheinwerfer in LED-Technik erhältlich.

Der Spiegelfuß der SportDesign Außen-spiegel greift die V-förmige Design-

sprache der Radsterne und der Luft-einlassöffnung am Bugteil auf.

3 Worte zum Heck: breiter, flacher, schärfer. Die LED-Heckleuchten betonen die horizontale Linienführung des Hecks. Das zentrale Doppelendrohr der Sport-abgasanlage ist schwarz lackiert.

Macht einen 911 weithin sichtbar zum 911 GT3: der feststehende Heckflügel. Flügel, Flügelstützen und Heckdeckel sind aus Leichtbaukunststoff. Der Staudrucksammler ist jetzt einteilig.

Für Abtrieb und ausreichend Atemluft für den Motor ist also gesorgt. Zudem wird die Aerodynamik durch die neue Unterbodenverkleidung mit Diffusorfunktion im Heckbereich begünstigt. Ergebnis: hoher Abtrieb für hohe Fahrstabilität und ein c_w -Wert von 0,33.

Der neue 911 GT3 steht noch satter, noch sicherer auf Asphalt. Und fühlt sich im Grenzbereich zu Hause.







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

Motor.

Knapp über dem Asphalt und tief hinten im Heck sitzend: der neuentwickelte wassergekühlte 6-Zylinder-Aluminium-Motor mit 4-Ventil-Technik, VarioCam und separatem Motoröltank.

Höchst leistungsfördernd ist dabei das Hochdrehzahlkonzept des Aggregats. In Zahlen: eine maximale Motordrehzahl von 9.000 1/min. Das maximale Drehmoment von 440 Nm liegt bei 6.250 1/min an, die maximale Leistung

bei 8.250 1/min. Besonders leichte Titanpleuel erleichtern eine beeindruckende Drehzahlentfaltung.

Seine Kraft schöpft der Motor aus einem Hubraum von 3,8 Litern und einer maximalen Leistung von 350 kW (475 PS). Das entspricht einer Literleistung von 92 kW (125 PS) pro Liter Hubraum. Grenzen reißt der neue 911 GT3 bei der Beschleunigung ein: In nur 3,5 s sprintet er von 0 auf 100 km/h – 0,6 s schneller als sein Vorgänger. Auch die 200-km/h-

Marke passiert er 0,9 s früher, nach exakt 11,4 s. Wie das möglich ist? Mit einem Leistungsgewicht von nur 4,1 kg/kW (3,0 kg/PS). Mit ganz viel Finetuning. Und mit den kurzen Übersetzungen des Porsche Doppelkupplungsgetriebes (PDK). Sie erhöhen das Durchzugs- und Beschleunigungspotenzial in allen 7 Gängen. Grenzen? Akzeptiert der neue 911 GT3 erst jenseits der 315-km/h-Marke.

Zur Effizienz des Motors – und zu seiner Leistung – trägt die erstmals in einem 911 GT3 Modell verbaute 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.



VarioCam.

Das weiterentwickelte VarioCam ist ein Motorsteuerungskonzept, das zwischen unterschiedlichen Drehzahlen sowie Lastzuständen unterscheidet und sich auf die jeweilige Leistungsanforderung einstellt. 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 neue elektronische Motormanagement. Ergebnis: eine hohe Laufqualität, ein günstiger Kraftstoffverbrauch, geringe Emissionen und vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte über den gesamten Drehzahlbereich.

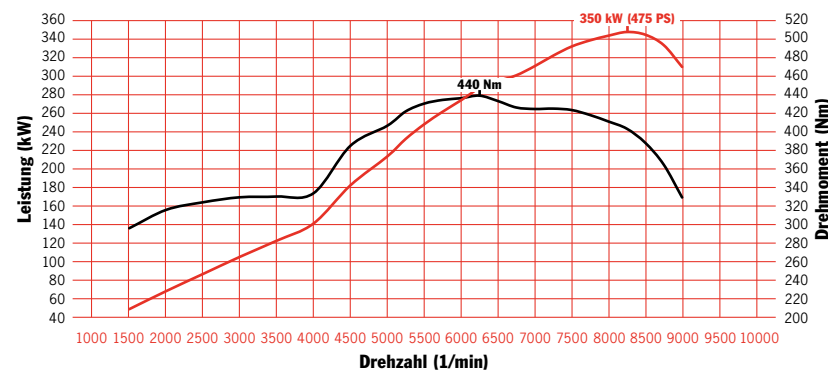
Trockensumpfschmierung.

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 Kurbel-
gehäuse fördern das Motoröl schnell und
effizient in den externen Motoröltank
zurück. Zusammen mit der elektronisch
geregelten Druckölpumpe bedeutet das
für den Motor eine zuverlässige Ölversor-
gung des Kurbeltriebs und der beiden
Zylinderreihen.

Der neue 911 GT3 ist ab Werk mit dem
vollsynthetischen 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.



911 GT3: 350 kW (475 PS) bei 8.250 1/min, 440 Nm bei 6.250 1/min



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



Sauganlage.

Die variable Sauganlage aus Kunststoff sorgt im Zusammenspiel mit der Sportabgasanlage für einen effizienten Ladungswechsel und einen hohen Durchsatz.

Um hohe Drehmoment- und Leistungswerte über einen großen Drehzahlbereich sicherzustellen, wird beim neuen 911 GT3 neben einem konventionellen

Verteilerrohr zusätzlich ein Resonanzrohr mit Resonanzklappe eingesetzt. Diese wird je nach Motordrehzahl geöffnet oder geschlossen. Für eine optimale Füllung der Zylinder.

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

Sportabgasanlage.

Die Sportabgasanlage des neuen 911 GT3 hat 2 Vorschalldämpfer, 2 Katalysatoren und einen Endschalldämpfer, der in zweiflutige, zentrale Endrohre mündet. Das große Volumen der Abgasanlage reduziert den Abgasgegendruck – und steigert die Leistung.

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

setzung 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 1984. Porsche präsentiert den 962. Einen 6-Zylinder-Boxermotor mit Turboaufladung und 500 kW (680 PS). Einen Rennsportwagen, der viele Grenzen überschreiten und Motorsportgeschichte schreiben sollte.

Heute legendär: die Siege in Le Mans 1986 und 1987, die Derek Bell, Hans-Joachim Stuck und Al Holbert in einer C-Version des 962 einfuhren. Ein Erfolgsgeheimnis: das seit den 60er Jahren von

Porsche ständig weiterentwickelte Doppelkupplungsgetriebe. Im Porsche 962 C ermöglichte es extrem schnelle Gangwechsel, die sich im Motorsport zu Sekunden und im 24-Stunden-Rennen zu Minuten addieren.

Der darauf folgende Transfer von der Rennstrecke in die Serie verlief erfolgreich. Heute setzt das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) Maßstäbe – auf der Straße: mit Gangwechseln in Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung für bessere Beschleunigungs-

werte und einen geringen Kraftstoffverbrauch.

Doch unsere Ingenieure waren damit immer noch nicht zufrieden. Zumindest nicht bei der Entwicklung des neuen 911 GT3. Also erweiterten sie den Grenzbereich ein weiteres Mal. Ihr Ziel: eine Kraftübertragung mit 911 GT3 spezifisch 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 3,8-Liter-Motor abge-

stimmt ist. Erstmals in einem 911 GT3 eingesetzt – und das gleich serienmäßig.

Ziel erreicht. Rennsportgefühl auch. Mit 7 performanceorientierten Gängen, wobei auch der 7. Gang sportlich übersetzt und auf maximale Geschwindigkeit ausgelegt ist. Am 911 GT3 spezifischen Wählhebel ist 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 – eben typisch 911 GT3.

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 Zwischengas-

stoß. 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.

IDEALLINIE



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

Fahrwerk.

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 ist auf die hohen Anforderungen im Motorsport ausgelegt – und deshalb auch im Alltag extrem sportlich. Er liegt gegenüber dem 911 Carrera um 30 mm tiefer. So bietet der neue 911 GT3 in Kombination mit spezifisch abgestimmten Fahrwerkelementen 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 des Fahrwerks lassen sich für den Einsatz auf der Rundstrecke individuell abstimmen. Zusätzliche Kugelgelenke an Vorder- und Hinterachse sorgen für eine besonders straffe Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie.

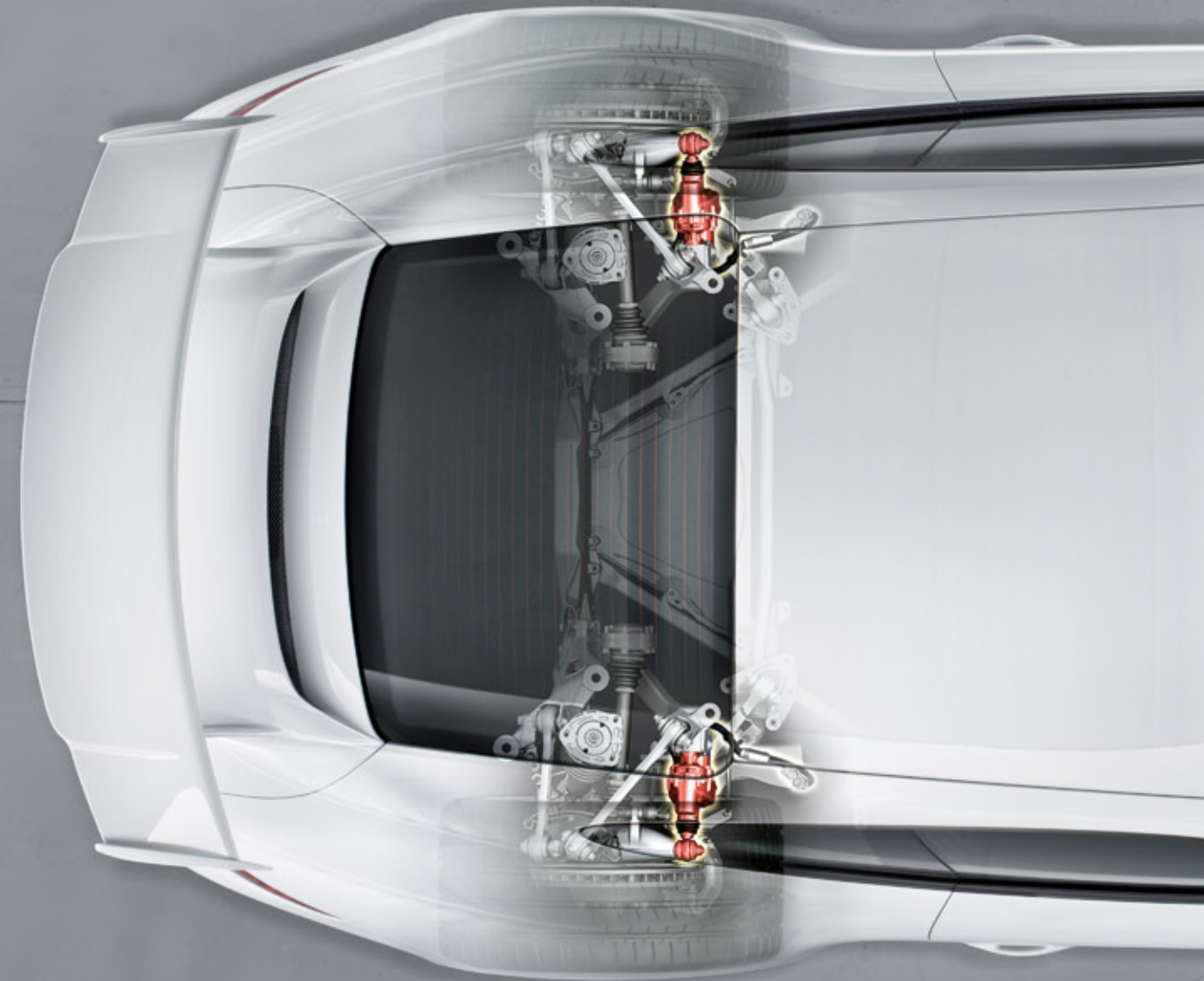
Ein auf Wunsch erhältliches Liftsystem an der Vorderachse hebt das Fahrzeug vorne um 30 mm an – bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h. Es

vermindert die Gefahr des Aufsetzens bei Bordsteinen, Rampen oder Garageneinfahrten.

Hinterachslenkung.

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





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 dynamischen Motorlagern.

Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs, 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. Dafür sorgen eine Flüssigkeit mit magnetischen Eigenschaften und ein elektrisches 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 Volllast. 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 – statt 19 Zoll wie beim Vorgängermodell. Noch eine fahrdynamische Verbesserung, die Sie im sportlichen Grenzbereich weiterbringt. Die Räder sind platinfarben und aus geschmiedetem Leichtmetall.

Der Zentralverschluss mit „GT3“ 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. Die Reifendimensionen:

vorne 245/35 ZR 20 auf 9 J x 20, hinten 305/30 ZR 20 auf 12 J x 20.

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

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt beim neuen 911 GT3 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 entscheiden. 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 Querbefleunigung. 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 neuen 911 GT3: 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 wurde speziell auf den neuen 911 GT3 abgestimmt. Es arbeitet mit einer elektronisch geregelten, vollvariablen Hinterachs-Quersperre. Zu ihrer

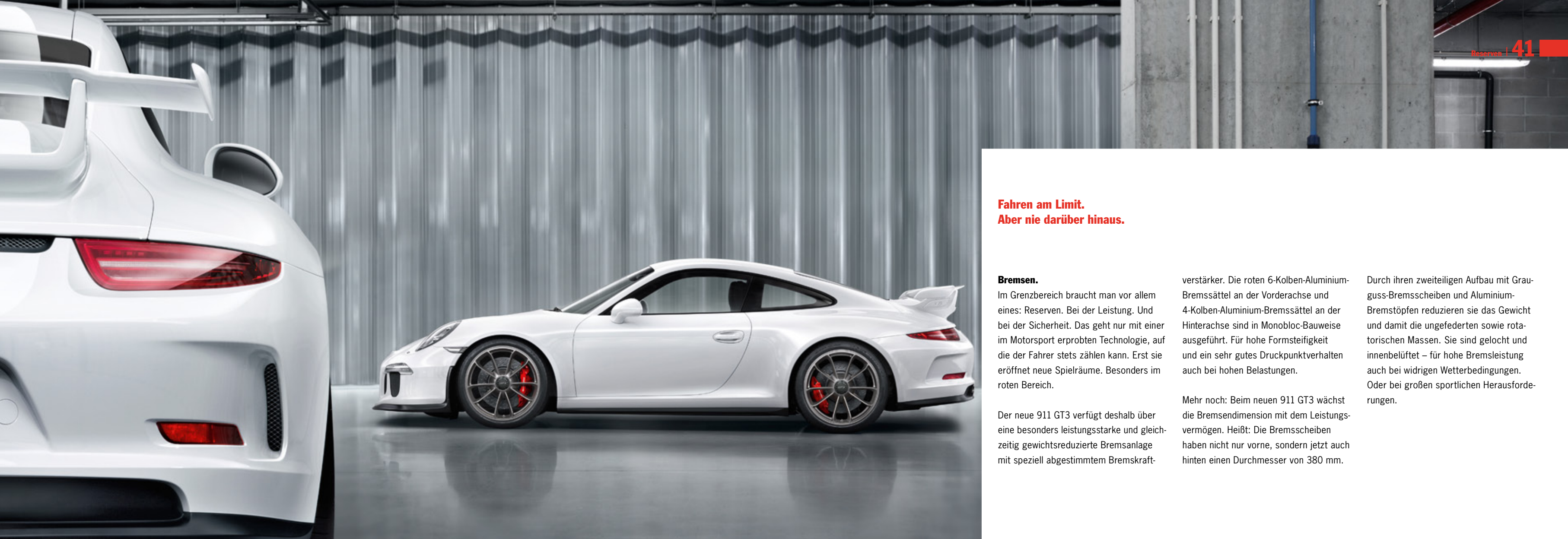
aktiven Steuerung werden zahlreiche Fahrparameter berücksichtigt. Ergebnis: eine vor allem im fahrdynamischen Grenzbereich höhere Traktion, eine Steigerung der Querdynamik und eine deutlich gesteigerte Fahrstabilität bei Lastwechseln in Kurven und beim Spurwechsel. Zusätzlich nimmt das System auf Fahrbahnoberflächen mit geringer Haftung wie z.B. bei Nässe gezielte Bremsenriffe 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 verfügt deshalb über eine besonders leistungsstarke und gleichzeitig gewichtsreduzierte Bremsanlage mit speziell abgestimmtem Bremskraft-

verstärker. 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: Beim neuen 911 GT3 wächst die Bremsendimension mit dem Leistungsvermögen. Heißt: Die Bremsscheiben haben nicht nur vorne, sondern jetzt 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 Rennstrecke 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 Bremsendimensionierung dem Performance-Potenzial des neuen 911 GT3 angepasst. Die gelochten Keramik-Bremsscheiben haben jetzt einen

Durchmesser von 410 mm vorne und 390 mm hinten – für noch höhere Brems- leistung.

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 Keramik-Brems- anlage liegt im extrem niedrigen Gewicht

der Bremsscheiben: Sie sind etwa 50% leichter als Graugusssscheiben 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.

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt – unabhängig von der Ausführung – natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und

insbesondere -belägen deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rund- strecke wird analog zur Hochleistungs- bremsse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.

Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Die Airbag-Technologie ist fortschrittlich: Mit Fullsize-Airbags für Fahrer und Bei- fahrer, 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 Sitze ist ein Thorax-Airbag integriert, in den Türtafeln ein Kopf-Airbag, der sich von unten nach oben 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 auf

Wunsch und ohne Aufpreis erhältliche Clubsportpaket – für zusätzlichen Schutz auf der Rundstrecke. Die ideale Grundlage eben für die sportliche Extremelage.

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







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

Interieur.

Im neuen 911 GT3 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, um 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.

Anforderung erfüllt: mit einer ansteigenden Mittelkonsole, die den direkten Weg der Hand vom Lenkrad zum Wählhebel ermöglicht. Mit ergonomischen Schalt-paddles am Lenkrad. Mit Bedienelementen, die in Griffweite liegen und bei denen sich jede Spielerei verbietet. Die aber auf der Rundstrecke neue Möglichkeiten erlauben. Über 30.000 Rennsiegel stecken 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: der Drehzahlmesser. Das Zifferblatt ist titanfarben und trägt den „GT3“ Schriftzug. Die Gang- und Hochschaltanzeige unterstützt die optimale Beschleunigung.

Erstmals in einem 911 GT3 verbaut: das Kombiinstrument mit hochauflösendem 4,6-Zoll-TFT-Farbbildschirm. Er 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 Urtugenden bei den Materialien – es dominieren Alcantara, Leder und Interieurteile in Galvanosilber sowie gebürstetes Aluminium. Maßgabe: Die Materialien müssen praktisch sein. Und hochwertig. Dass sie sich nach Motorsport anfühlen, nehmen wir gerne in Kauf.

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 Verkleidung der C-Säule in Alcantara ausgeführt.

Lenkrad.

Schalten wie im Motorsport – das GT3 SportDesign Lenkrad mit Schalt paddles. Beim neuen 911 GT3 wurden die Schaltelemente der Paddles noch einmal um 50 % verkürzt. Die Schaltvorgänge werden noch einmal direkter und präziser.

Das GT3 SportDesign 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 12-Uhr-Markierung.

Sportsitze Plus.

Serie im neuen 911 GT3: die Sportsitze Plus mit erhöhten Seitenwangen, elektrischer Sitzhöhen- und Lehnenverstellung sowie mechanischer Längsverstellung. Die Seitenwangen sind mit Leder bezogen, die Sitzmittelbahnen in schwarzem Alcantara gehalten. Auf den Kopfstützen eingestickt: der „GT3“ Schriftzug.

Die Seitenwangen von Sitzkissen und Lehne sind sportlich straff gepolstert und bieten einen sehr guten Seitenhalt. Die Schale der Rückenlehne ist in Silbergrau ausgeführt.

Sportschalensitze.*

Option: die Leichtbau-Rennschalensitze 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“ Schriftzug eingestickt.

* In Verbindung mit den Sportschalensitzen dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.

Adaptive Sportsitze Plus.

Verbinden Sport und Komfort, Alltag und Rennstrecke: die auf Wunsch erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus mit Seitenwangen aus Leder, der Sitzmittelbahn in schwarzem Alcantara und dem eingestickten „GT3“ Schriftzug auf den Kopfstützen. Mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen sich die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, Sitztiefenverstellung, 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.



1 Sportschalensitz
2 Sportsitz Plus
3 Adaptiver Sportsitz Plus



Audiosystem CDR.

Das serienmäßige Audiosystem CDR besitzt einen 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.

Eine universelle AUX-Schnittstelle (z.B. für geeignete MP3-Player) ist serienmäßig im Handschuhfach verfügbar.

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.

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

Audiosystem CDR Plus.

Tuning – für den akustischen Grenzbe- reich: das auf Wunsch erhältliche Audio- system CDR-Plus mit 235 Watt und 9 Lautsprechern. Alle Funktionen lassen sich über den hochauflösenden 7-Zoll- WVGA-TFT-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. Die Bedienung erfolgt über das angeschlossene Endgerät. USB- Sticks, MP3-Player, iPod® oder iPhone® können direkt über einen USB-Anschluss

verbunden werden. Ihre Musiksammlung, Podcasts oder Hörbücher sind sofort verfügbar. Dank Cover-Art-Darstellung sind sie übersichtlich organisiert – und sehen auch noch gut aus.



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. Zudem können Sie bis zu 10.000 Titel im MP3-Format auf die interne Festplatte (sog. Jukebox) des PCM übertragen – und von dort abspielen.

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. Außerdem verfügt das Navigationsmodul über eine dynamische Routenberechnung unter Berücksichtigung offizieller Verkehrsmeldungen sowie zusätzlicher Verkehrsflusssensoren (TMC Pro).

Sport Chrono Paket.

Präzisionsinstrument im Grenzbereich: das optionale Sport Chrono Paket. Es beinhaltet eine 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 dem Display der Stoppuhr – parallel läuft eine digitale Anzeige im Kombiinstrument mit.

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

Der Fahrer kann sich damit über Zeit und gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Zeiten informieren. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite angezeigt. Es lassen sich sowohl beliebige Wegstrecken aufzeichnen als auch Referenzstrecken definieren. Denn den Grenzbereich erweitert man nicht an einem Tag.



**Für alle, die bei 7:30 nicht an die Frühmaschine nach London denken.
Sondern an Rundenzeiten in der Eifel.**

Motorsport.

Um jede Hundertstelsekunde kämpfen und sich dabei auf über 60 Jahre Erfahrung berufen – das ist Porsche Motorsport. Unser Antrieb: alle, die uns mit 100% Herzblut und Know-how voranbringen – vom Fahrer bis zum Ingenieur. Auf allen Rennstrecken der Welt. Die einen gemeinsamen Traum teilen, der seit Generationen verwirklicht und gelebt wird: Ferry Porsches Traum von einem Fahrzeug, das genauso siegfähig wie alltagstauglich sein sollte. Und dem bis heute mehr als 30.000 Rennsieg gefolgt

sind. Mit dem Porsche 956 zum Beispiel – einem der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten. Und solchen, die genau dieses Potenzial in sich tragen, wie der 911 GT3 RSR oder der 911 GT3 Cup.

Beides Rennmaschinen, die bei Rund- und Langstreckenrennen erfolgreich sind. So erfolgreich wie die ganze Marke: Porsche Motorsport hat bisher mehr als 3.000 Rennwagen gebaut, über 1.000 davon sind heute im Einsatz. Sie starten im Breiten- und im Spitzensport, unter anderem im amerikanischen GT-Rennsport oder bei

den über 19 Markenpokalen wie dem Porsche Carrera Cup Deutschland und dem Porsche Mobil 1 Supercup. Und mit immer neuen Zielen wie der Teilnahme am 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2014. Dort geht ein von Grund auf neu konstruierter Prototyp an den Start, um die Serie von 16 Gesamtsiegen an der Sarthe fortzuführen.

Was jedoch noch mehr zählt als ein Platz auf dem Siegereck, ist für Porsche der Gewinn an Erfahrung. An Ideen. An Visionen. Sämtliche Erkenntnisse von der

Rennstrecke werden als Konstruktions- und Testprinzipien in die Serie übertragen. So wie die Abgasturboaufladung oder das Doppelkupplungsgetriebe. Diese Nähe zwischen Rennstrecke und Straße ist einmalig. Sie lässt jeden Porsche Kunden an Rennen teilnehmen – direkt oder indirekt. Sie lässt ihn spüren, was uns antreibt. Gestern, heute und morgen: Seele. Prinzip. Vision.





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 aus diesem Grund 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 den 24 Stunden von Le Mans, in der ALMS, den International GT Open oder bei nationalen GT-Meisterschaften – Porsche Privatteams fahren regelmäßig Siege und Meisterschaften ein.

Die GT3 Cup Challenges.

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

Die Porsche Carrera Cups.

Vom schnellsten Markenpokal Deutschlands zum internationalen Top-Event. Die Porsche Carrera Cups unterstützen in verschiedenen Ländern hochklassige Motorsport-Highlights wie die DTM oder seit neuestem auch die 24h vom Nürburgring. Mit über zwanzigjähriger 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 Motorsportsaison. Und mit leidenschaftlichem Kampf selbst um kleinste Distanzen: Junge Wilde fordern alte Hasen heraus, Amateure messen sich mit Profis, Rookies mit Privatfahrern.

Der Porsche Mobil 1 Supercup.

Die Königsklasse der Markenpokale. 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 ein-

setzen. Die Veranstaltungen finden hauptsächlich im Rahmen der europäischen Grand Prix statt. Dabei beträgt die Rennstrecke jeweils rund 70 Kilometer. Jeden einzelnen Meter davon geben die Fahrer – bekannte Routiniers neben hoffnungsvollen Nachwuchstalenten – alles. Schließlich warten unter Umständen größere Herausforderungen: zum Beispiel eine Karriere im GT-Sport.

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. Auch wenn Sie Umbauarbeiten an Ihrem Rennwagen vornehmen lassen möchten: 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 Beratung bei Reglementfragen.

Betreuung an der Rennstrecke.

Porsche ist jährlich bei über 100 Rennen weltweit an der Rennstrecke. Renningenieure beraten Sie bei der Fahrzeugabstimmung 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 Instrukteure. In Ihrem eigenen Fahrzeug oder einem Fahrzeug der Porsche Sport Driving School. Onroad oder offroad. Auf internationalen 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 finden Sie unter Tel. +49 (0)711 911-23364 oder auf www.porsche.de/sportdrivingschool.

Porsche Sports Cup.

Im Jahr 2013 startet der Porsche Sports Cup in seine mittlerweile neunte Saison. 6 Veranstaltungen auf 5 Rennstrecken – darunter auch die aus der Formel 1 bekannten Rennstrecken wie der Nürburg-

ring, 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 (0)711 911-12359 oder www.porchesportscup.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 75 Ländern 640 Clubs mit etwa 181.000 Mitgliedern. Tendenz steigend. Die Porsche Club Organisation zählt somit zu den größten und traditionsreichsten der Welt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Tel. +49 (0)711 911-23252 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

hat Tradition. Sie lautet: hohe Performance bei hoher Effizienz.

Porsche reduzierte den Kraftstoffverbrauch bei allen aktuellen Baureihen gegenüber den Vorgängern deutlich. Bei gleichzeitig gesteigerten Fahrleistungen. Dies wird erreicht durch einen effizienten Antrieb, Leichtbau, optimierte Aerodynamik und niedrige Rollreibungsverluste. Ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit möchte nicht zuletzt das Porsche eigene Umweltmanagement in Weissach gewährleisten. Entwicklungen werden hier mit ökologischer Verträglichkeit in Einklang

gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber möglichst nicht zu Lasten der Umwelt.

Verbrauch und Recycling.

Intelligenter Leichtbau ist bei Porsche schon seit 1948 Teil der DNA. Aus technischen Gründen. Aus ökologischen. Und natürlich aus sportlichen Gründen. Denn geringes Gewicht ist im Motorsport noch immer der erste Erfolgsfaktor. Leichtbau ist deshalb Grundlage für niedrige Verbrauchswerte in Verbindung mit überragenden Fahrleistungen.

Technisch durch den hohen Anteil an Aluminium, Magnesium, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen. Die verwendeten Werkstoffe sind belastungsgerecht ausgewählt und in Summe wesentlich leichter als herkömmlicher Stahl.

Ökologisch, da alle Werkstoffe gezielt ausgewählt werden. Sämtliche Leichtbauwerkstoffe sind sehr gut recycelbar. Alle Kunststoffbauteile sind für das spätere sortenreine Recycling gekennzeichnet.

Die Verringerung der Kunststoffvarianten erweitert diese Möglichkeiten. Überall dort, wo Kunststoffzyklate hohe technische Anforderungen erfüllen, werden sie eingesetzt.

Kurz: Der neue 911 GT3 kann heute zu ca. 95 % verwertet werden. Porsche verwendet hauptsächlich umweltfreundliche Wasserbasislacke. Denn Umweltentlastung beginnt bei uns nicht erst mit dem Ende eines Fahrzeugs. Sondern bei der Planung und Entwicklung.

Abgasreinigung.

Der neue 911 GT3 erfüllt die strenge 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 Kategorie moderate Emissionswerte erreichen können. So zählt der neue 911 GT3 auch zukünftig nicht nur zu den leistungsstärksten Sportwagen, sondern auch zu den saubersten.

Dafür sorgen u. a. 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.

Kraftstoff.

Alle Porsche Modelle – und damit auch die des neuen 911 GT3 – sind 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.

Beim Kraftstoffsystem haben wir die Kohlenwasserstoff-Emissionen minimiert. Der Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie das Mehrschichtmaterial des Tanks. Die kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Mehrschicht-Kunststoffmaterial, Stahl oder Aluminium.



CHARAKTERSACHE



Der Grenzbereich
muss ja nicht immer rot sein.

Farben.
Sie haben die Wahl zwischen den 4 Uni-Farben Schwarz, Weiß, Indischrot und Racinggelb sowie gegen Aufpreis 6 Metallic- und 4 Sonderfarben. Auf Wunsch ist eine schwarze Leder-ausstattung erhältlich.

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

Serienfarbe Interieur.
Kunstleder/Leder/Softlack/Alcantara.



schwarz

Uni-Farben Exterieur.



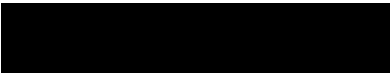
weiß



racinggelb



indischrot



schwarz



Metallic-Farben Exterieur.



rhodiumsilbermetallic



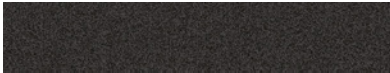
saphirblaumetallic



dunkelblaumetallic



mahagonimetallic



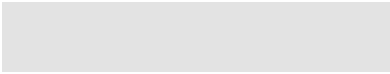
achatgraumetallic



basaltschwarzmetallic



Sonderfarben Exterieur.



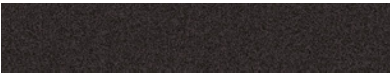
GT-silbermetallic



limegoldmetallic



amaranthrotmetallic



anthrazitbraunmetallic





Heckleuchte in Klarglasoptik



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Bezeichnung	I-Nr.	Seite
Exterieur.		
Metallic-Lackierung	○ Code	77
Sonderfarben	○ Code	77
Kraftstofftank 90 l	□ 082	
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○ 603	
LED-Hauptscheinwerfer inkl. PDLS+	○ 602	12
Heckleuchten in Klarglasoptik	○ XXG	78
Windschutzscheibe mit Graukeil	○ 567	
Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	○ P13	
Ohne Modellbezeichnung	□ 498	

Fahrwerk.		
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○ 450	42
Liftsystem Vorderachse ¹⁾	○ 474	30
Räder platinfarben	●	35
Räder silberfarben	○ 346	35

¹⁾ Frühestens verfügbar ab Oktober 2013.

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	I-Nr.	Seite
Interieur.		
Clubsportpaket (Überrollkäfig hinten, Vorrüstung Batterie Hauptschalter; beigelegt: 6-Punkt-Gurt für Fahrerseite, Feuerlöscher mit Halterung)	□ 003	45
6-Punkt-Gurt für Beifahrerseite	○ 579	
Sicherheitsgurte in Indischrot	○ XSX	45, 80
HomeLink® (Garagentoröffner)	○ 608	
Tempostat	○ 454	
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTs)	○ 674	
Licht-Design-Paket	○ 630	
Sportschalensitze	○ P03	52
Adaptive Sportsitze Plus	○ P07	53
Sitzheizung	○ 342	
Feuerlöscher	○ 509	79
Raucherpaket	□ 583	
Fußmatten	○ 810	
Gepäcknetz Beifahrerfußraum	□ 581	

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



Clubsportpaket



Ziernähte Lederausstattung in Rot, Sicherheitsgurte in Indischrot und weitere Individualausstattungen

Bezeichnung	I-Nr.	Seite
-------------	-------	-------

Interieur Leder.

Lederausstattung in Schwarz	○ Code	80
Ziernähte Lederausstattung in Rot	○ 749	
GT3 SportDesign Lenkrad Glattleder in Schwarz	□ 840	52

Audio und Kommunikation.

Audiosystem CDR ¹⁾	●	55
Audiosystem CDR Plus ¹⁾	○ P25	55
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul ^{1), 3)}	○ P23	57
Sound Package Plus	○ 490	
Digitalradio ⁴⁾	○ 691	
Handyvorbereitung ²⁾	○ 619	
Telefonmodul ²⁾	○ 666	
Sprachbedienung ²⁾	○ 671	
CD-Wechsler, sechsfach ¹⁾	○ 692	57
CD-/DVD-Wechsler, sechsfach ¹⁾	○ 693	57
Sport Chrono Paket	○ 639/640	57

¹⁾ Beim Abspielen von kopiergeschützten Audio-CDs (CDR) bzw. Audio-CDs/DVDs (CDR Plus, PCM) kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.
²⁾ Handyvorbereitung bzw. Telefonmodul im HFP-Modus: 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 via Bluetooth® SAP-Verbindung oder mit eingelegter SIM-Karte vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.
³⁾ Zur Kompatibilität mit Ihrem Endgerät informieren Sie sich bitte bei Ihrem Porsche Zentrum/Ihrem Porsche Händler.
⁴⁾ Empfang in Abhängigkeit von lokaler Netzverfügbarkeit.

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



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 (0)711 911-25977. Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.



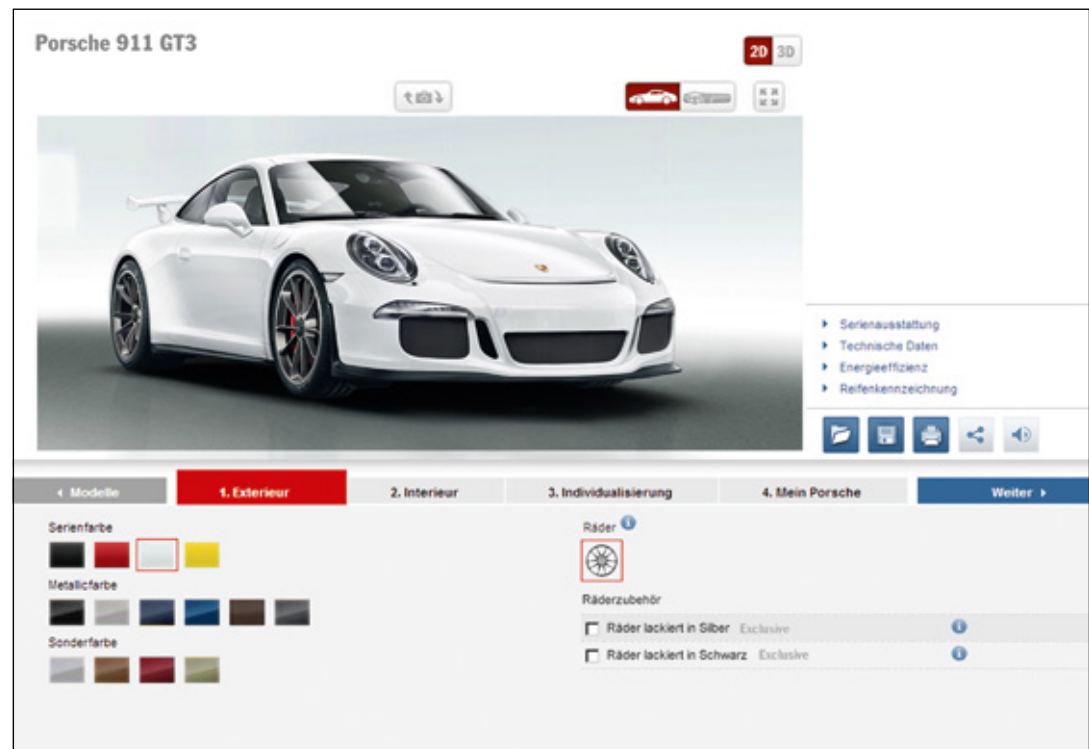
Porsche Car Configurator

Für den individuellen Grenzbereich.

Es mag unterschiedliche Wege geben, in den Grenzbereich vorzudringen. Aber es gibt den einen 911 GT3, 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 von allen Blickwinkeln betrachten, abspeichern und direkt ausdrucken.

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



Panorama



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

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



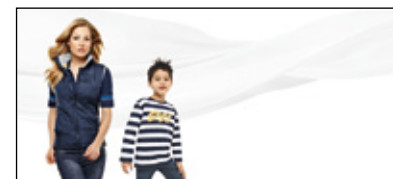
Porsche Assistance

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



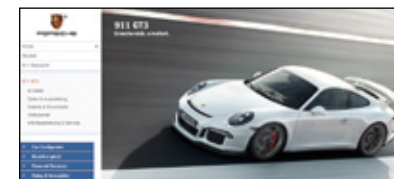
Porsche Financial Services

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



Driver's Selection by Porsche Design

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



Porsche im Internet

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

Porsche Approved Gebrauchtwagen

Damit Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit erhalten bleiben, garantieren wir höchste Porsche Qualitätsstandards. Und zwar weltweit. Besiegelt mit der Porsche Approved Garantie.



Porsche Classic

Ihr Partner für Originalteile, technische Literatur, Teileverkauf sowie Werkstattleistungen wie Wartung, Reparatur und Restaurierung von klassischen Porsche. Info: www.porsche.com/classic



„Christophorus“

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



Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club

Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-23360. E-Mail: info@porschetravelclub.de



2. Porsche Sport Driving School

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken Ihre Fahr-sicherheit verbessern und damit auch Ihren Porsche besser kennen lernen. Infos unter +49 (0)711 911-23364. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de



Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 640 Porsche Clubs mit 181.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter +49 (0)711 911-23252 oder unter www.porsche.com/clubs.



Porsche Museum

Mehr als 80 Fahrzeuge entführen Sie in die beeindruckende Porsche Historie. Von den Anfängen bis heute. Darunter Ikonen wie der 356, 911 und 917 sowie viele Sonderexponate. Ausgestellt in einzigartiger Atmosphäre.



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



**GRENZBEREICH,
ERWEITERT**



**Wenn Ihr wahrer Werktag
der Sonntag ist.**

Fazit.

Eines ist jetzt schon klar: Der neue 911 GT3 wird seinen zukünftigen Fahrer verändern.

Mit herausragender Performance und dank sehr guter Beherrschbarkeit überwindet er existierende Grenzen im Kopf und auf Asphalt. Er kompensiert

Schwächen, verwandelt sie in Stärken. Und stellt sich dabei immer auf die individuellen Möglichkeiten des Fahrers ein.

Wo vorher nur eine Kurve war, erscheint jetzt die Ideallinie. Wo vorher das vorausfahrende Fahrzeug war, zeichnet sich nun 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.

Im neuen 911 GT3.

Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.799 cm³
Leistung (DIN)	350 kW (475 PS)
bei Drehzahl	8.250 1/min
Max. Drehmoment	440 Nm
bei Drehzahl	6.250 1/min
Gemischaubereitung	Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI)

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

Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m
Bremsanlage	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Verbund-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht

Fahrwerk	
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM), zweistufig (ESC OFF, ESC+TC OFF)
Antiblockiersystem	ABS 8.0 (in PSM integriert)
Räder	VA: 9 J x 20 ET 55 HA: 12 J x 20 ET 47
Reifen	VA: 245/35 ZR 20 (Sportreifen) HA: 305/30 ZR 20 (Sportreifen)

Gewichte	
Leergewicht nach DIN	1.430 kg
Leergewicht nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.505 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.720 kg

Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Beschleunigung 0–160 km/h	7,5 s
Beschleunigung 0–200 km/h	11,4 s

Verbrauch/Emission ²⁾	
Innerorts in l/100 km	18,9
Außerorts in l/100 km	8,9
Kombiniert in l/100 km	12,4
CO ₂ -Emissionen g/km	289
Effizienzklasse ³⁾	
Effizienzklasse Deutschland	G
Effizienzklasse Schweiz	G

Abmessungen/c _w -Wert	
Länge	4.545 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.852 mm (1.978 mm)
Höhe	1.269 mm
Radstand	2.457 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	125 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,33

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 5 (715/2007/EG, 692/2008/EG und ECE-R 101) 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.

Reifenkennzeichnung					
Reifentyp	Größe	Kraftstoffeffizienzklasse/ Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch* Klasse	Externes Rollgeräusch (dB)
Sportreifen (S)	245/35 ZR 20	G	A		69
Sportreifen (S)	305/30 ZR 20	E	A		72

Die gezielte Bestellung eines bestimmten Reifenfabrikats ist aus logistischen und produktionstechnischen Gründen nicht möglich.

*  Rollgeräusch gering,  Rollgeräusch mittel,  Rollgeräusch hoch.

A		H		P		S	
Abgasreinigung	72	Hinterachslenkung	30	Panorama	84	Sauganlage	23
Aerodynamik	12	Hinterachs-Quersperre	37	Porsche Active Suspension Management (PASM)	35	Sicherheit	43
Airbags	43			Porsche Car Configurator	83	Sitze	
Audiosystem CDR	55	I		Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	42	Adaptive Sportsitze Plus	53
Audiosystem CDR Plus	55	Individualisierung	76	Porsche Communication Management (PCM)	57	Sportschalensitze	52
AUX-Schnittstelle	55	Individualnummern	78	Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	25	Sportsitze Plus	52
		Instrumente	51			Sport Chrono Paket	57
B		Intelligent Shift Program (ISP)	27	Porsche Exclusive	82	Sportabgasanlage	23
Benzindirekteinspritzung (DFI)	18	Interieur	51	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	43		
Bremsen	41			Porsche Stability Management (PSM)	37	T	
		K		Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	37	Technische Daten	90
C		Kraftstoff	72			TFT-Display	51
Clubsportpaket	45	Kraftübertragung	25	R		Trockensumpfschmierung	20
D		L				U	
Design	12	Lenkrad	52			Umwelt	71
Dynamische Motorlager	33						
		M		V			
F		Motor	18	Räder	35	VarioCam	20
Fahrwerk	30	Motorsport	60	Recycling	71	Verbrauch	71
Farben	76			Reifendruckkontrollsystem (RDK)	35		
Fazit	89						

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 (03/13). Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2013
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

Printed in Germany
WSLG1401000110 DE/WW

