



PORSCHE



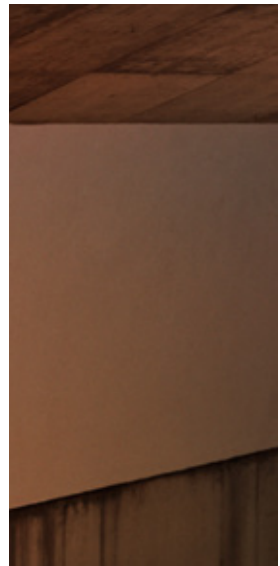
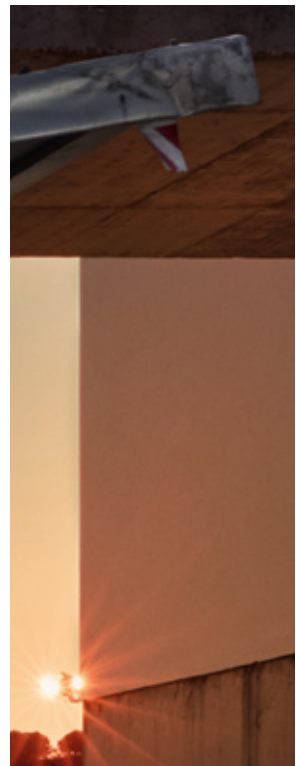
Der neue 911 GT3 RS

Challengers wanted





GT3 RS



6	Idee
14	Aerodynamik und Design
28	Antrieb
42	Fahrwerk
54	Sicherheit
62	Interieur und Infotainment
78	Motorsport
86	Fazit
88	Individualisierung
108	Technische Daten
112	Index

**Nach manchen Dingen verlangt das Leben.
Nach anderen schreit es.**

Idee 911 GT3 RS.

Fahrer. Fans. Freunde des echten Motorsports. Zieht euch warm an. Und macht euch bereit. Denn die Rundstrecke ruft. Lauter als je zuvor. Und mit einer Intensität wie lange nicht. Defensive? Routine? Als ob. Schaltet lieber um auf Angriff. Auf euch wartet eine Herausforderung, der man nicht in der Komfortzone begegnet, sondern hier draußen, wo die ungefilterte Faszination zu Hause ist: in der Schikane, in der Steilkurve, auf der langen Geraden.

Kommt, wenn ihr euch traut.

Vor euch steht ein Sportwagen aus Fleisch und Blut. Mit großvolumigem 4,0-Liter-6-Zylinder-Boxer-Saugmotor und 383 kW (520 PS) im Heck.

Sein Rundstreckenfahrwerk wird euch zeigen, was es heißt, dem Asphalt die Stirn zu bieten. Auge um Auge. Und Runde für Runde. Der feststehende Heckflügel ist eine klare Kampf-ansage. An den Gegner. Und den Gegenwind. Der Endschall-dämpfer sowie die Endrohre aus Titan sind sichtbares Zeichen für das, was im neuen 911 GT3 RS steckt: unverfälschter Sound, pure Performance und eine Herausforderung, der sich keiner entziehen kann, dessen Herz für Sportwagen schlägt.

Also, was ist jetzt: Wollt ihr kneifen – oder kämpfen?

Der neue 911 GT3 RS.
Herausforderer gesucht.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.

Der Projektleiter.

Andreas Preuninger

„Ich kenne **niemanden,**
der nicht mit einem
Riesengrinsen im
Gesicht aus diesem Auto aussteigt.“



Wo lag für Sie die größte Herausforderung bei der Entwicklung des neuen 911 GT3 RS?

Der Vorgänger war das bisher erfolgreichste RS-Fahrzeug, und das nicht ohne Grund. So ein Auto noch besser zu machen, erschien uns anfangs als fast unlösbare Aufgabe. Also taten wir das, was wir immer tun: Wir arbeiten akribisch an jedem Detail, stecken uns hohe Ziele und tasten uns so an das Unmögliche heran. Dabei wird alles auf den Prüfstand gestellt, ganz genau analysiert und auf Verbesserungspotenziale abgeklopft: Motor, Getriebe, Fahrwerk, Aerodynamik, Leichtbaukonzepte. Auch Rückmeldungen unserer GT-Kunden wurden direkt einbezogen, damit wir den Kunden das Fahrzeug quasi auf den Leib schneiden konnten. Die Erfahrungen aus dem Rennsport, aber auch innovative Ideen aus dem Spitzenmotorsport fließen mit ein. Die gesamte „Denkfabrik“ Weissach arbeitet hier mit.

Mehr Performance, mehr Porsche: Wie schafft man es, bei jedem neuen 911 GT Modell noch einmal nachzulegen?

Es sind vor allem die Menschen, die das möglich machen. Ich spreche da nicht nur von Entwicklern, sondern auch von den Kollegen in der Produktion, die immer wieder Lösungen finden, Autos wie den GT3 RS auf der Produktionslinie in Serie zu bauen. Das ist eine Herausforderung für uns alle. Aber wir haben nicht vor, uns hier von der „Pole Position“ verdrängen zu lassen. Mit dem 911 Carrera als Basis, der selbst immer

performanter wird, mit der sich ständig weiterentwickelnden Technik und unserer geballten Motorsport Erfahrung ergibt sich eine Erfolgsformel, die immer wieder „Luft nach oben“ schafft.

Wie viel aktueller Porsche Motorsport steckt im neuen 911 GT3 RS?

Sehr viel. Der GT3 RS entsteht nicht nur dort, wo auch unsere Rennfahrzeuge entwickelt werden, nämlich in Flacht bei Porsche Motorsport, ein großer Teil der Entwicklungsmannschaft ist auch tatsächlich für beide Fahrzeuggattungen verantwortlich. Das ist der Grund für eine hohe Anzahl an Gleichteilen z. B. von GT3 RS und GT3 Cup oder GT3 R. Die Testprozeduren der GT-Straßenfahrzeuge sind stark an denen der Rennfahrzeuge orientiert, gerade für den Antrieb gibt es Dauerläufe, die reinen Rundstreckenbetrieb simulieren, also Belastungen abbilden, die im Straßenbetrieb so gar nicht auftreten können. Auch deshalb ist die Mitarbeit unserer Werksfahrer so wichtig.

Wo liegt die größere Herausforderung: Fahrwerk oder Motor oder beides?

Alles ist wichtig. Der Motor darf jetzt auch im 911 GT3 RS 9.000 Umdrehungen drehen. Das PDK schaltet noch schneller, das Fahrwerk ist nochmals kompromissloser abgestimmt und dem des GT2 RS sehr ähnlich. Aerodynamik und Regel-

systeme wurden verbessert, selbst die Reifen weiterentwickelt. Die größte Herausforderung ist letztendlich, zigtausend Teile so miteinander zu verlinken, dass sie perfekt miteinander harmonieren und sich anfühlen wie eins.

Welches Detail bzw. welcher Aspekt fasziniert Sie beim neuen 911 GT3 RS am meisten?

Das Zusammenspiel des extrem emotionalen hochdrehenden Saugmotors in Verbindung mit der Präzision des neuen Fahrzeugs. Man kann das Fahrzeug immer zentimetergenau platzieren, ist förmlich verwachsen mit dem Fahrzeug und wird Teil des gesamten Systems. Und das Wichtigste: Es macht einfach einen Höllenspaß, das Auto zu fahren. Selbst bei mir kann ich das beobachten, und das nach fast 20 Jahren täglichem Umgang mit dieser Art Fahrzeug. Wenn ich ein paar Wochen keinen fahren kann, komme ich förmlich auf Entzug.

Auf welcher Rundstrecke würden Sie den neuen 911 GT3 RS am liebsten fahren?

Ich liebe die Nordschleife genauso, wie ich sie fürchte. Diesen Mix an Emotionen bietet keine andere Rennstrecke.

Wie kann man den neuen 911 GT3 RS aus Ihrer Perspektive in einem Satz beschreiben?

Die perfekte Fahrmaschine und viel mehr als nur ein Hochleistungsportwagen ... denn er „schwätzt ja mit einem“.



„Wichtig ist, dass Verbesserungen nicht nur auf dem Papier stehen, sondern eindeutig messbar und für jeden erlebbar sind.“

520 PS

383 kW



470 Nm



312 km/h

Titan-Endschalldämpfer



NACA-Lufteinlässe



Wir lieben Herausforderungen. Hier der Beweis.

Highlights.

Fahrzeugkonzept: Hochleistungsportwagen mit Hochdrehzahl-Saugmotor, Heckantrieb, Aerodynamik abgestimmt auf maximalen Abtrieb, Fahrwerk ausgelegt für die Rundstrecke, dynamische Motorlager, Hinterachslenkung mit Sportabstimmung.

Leichtbau: kohlefaserverstärkter Kunststoff (CfK) an Frontdeckel, Kotflügeln, Heckdeckel und Heckflügel, Leichtbau-Polyurethan bei Bug- und Heckteil, Leichtbauglas bei Heck- und Fond-Seitenscheiben, Magnesium-Dach, Titan-Endschalldämpfer.

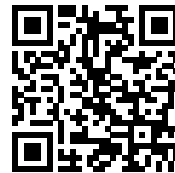
Aerodynamik und Design: große Lufteinlässe vorn mit titanfarbenen Gittern, Bugspoiler optimiert für aerodynamischen Abtrieb, 2 NACA-Lufteinlässe auf dem Frontdeckel zur verbesserten Belüftung der Bremsanlage sowie seitliche

Lufteinlässe für Verbrennungsluft, Louver auf den vorderen Kotflügeln, mehr Abtrieb durch großen feststehenden Heckflügel.

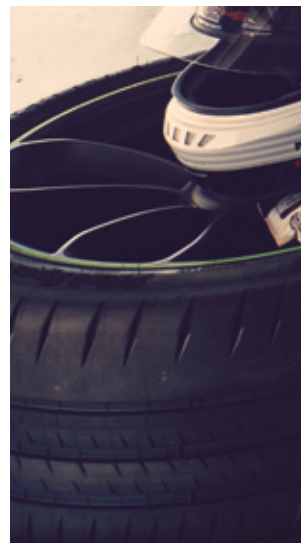
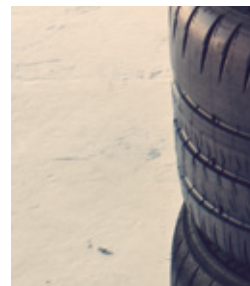
Performance: 4,0 Liter Hubraum, 6-Zylinder-Boxermotor, 383 kW (520 PS) Leistung, 470 Nm Drehmoment, 0–100 km/h in 3,2 s, Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h.

Kraftübertragung: performanceorientiertes 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit knackig-kurzer Getriebeübersetzung, kurzen Schaltzeiten und PDK SPORT Modus für extrem dynamische Schaltvorgänge.

Sound: Abgasanlage mit Titan-Endschalldämpfer und dem unverfälschten Sound eines reinrassigen Porsche Boxermotors.



So weit die Theorie, jetzt folgt die Praxis: Code scannen oder www.porsche.com/911GT3RS-highlights besuchen und Film starten.





Aerodynamik und Design

Der Exterieurdesigner.

Peter Varga



„Ein GT3 mit
Kampfansage.“

Wo lag für Sie die größte Herausforderung bei der Entwicklung des neuen 911 GT3 RS?

Wir Designer sind der Ästhetik verpflichtet. Die Proportionen müssen stimmen, aber auch Details wie Felgen, Farben oder Materialien. Wichtig ist natürlich ein Verständnis für die Technik, denn auf der anderen Seite stehen ja die Ingenieure. So bewegen wir uns ständig zwischen Optik und Performance. Das Fahrzeug muss also gut aussehen, aber auch Leistung bringen. Bei einem GT-Modell greifen noch einmal andere Bedingungen als bei einem Serienmodell. Der Abtrieb etwa ist deutlich wichtiger als der c_w -Wert. Den perfekten Weg zwischen Form und Funktion finden – das ist bei jedem GT-Modell die besondere Herausforderung.

Der 911 verändert sich evolutionär, sein Design ist sozusagen „heilig“. Macht das die Entwicklung einfacher oder schwerer?

Es macht sie spannender. Denn wir wollen das Bestehende jedes Mal toppen. Zwar ist das Layout des 911 vorgegeben, aber es gibt immer genug Raum, das Design attraktiv zu machen. Auch beim 911 GT3 RS. Das ist ja das Faszinierende: Jeder Quadratmillimeter wird überarbeitet, aber am Ende sieht es ganz klar wie ein 911 aus.

Wäre eine noch bessere Performance möglich, wenn man das Design gravierend verändern dürfte?

Wir haben das Glück, dass der 911 damals ein sehr durchdachtes Konzept war und heute noch ist. Die Silhouette ist nach wie vor sehr schön, das Design funktioniert heute noch hervorragend. Auch auf der Rundstrecke. Und zusammen mit dem großen Heckspoiler passt alles.

Wie bringen Sie Form und Funktion in Einklang?

Als Team. Zwischen Designern und Ingenieuren herrschen immer gewisse Zielkonflikte. Das gehört dazu. Aber allen geht es um Optimierung. Zum Glück sind die Wege in Weissach kurz und die Hierarchien flach. Da reicht ein Anruf und man setzt sich schnell zusammen. In der Entwicklungsphase gibt es tägliche Treffen. Später oft sogar stündlich. So kommen wir unserem Ziel Stück für Stück näher: Form und Funktion bestmöglich zusammenzubringen.

Welcher Aspekt gefällt Ihnen beim neuen 911 GT3 RS am besten?

Ein Porsche hat ja grundsätzlich eine runde Formsprache. Dazu steht der riesige, kantige Flügel mit seinen ganz eigenen Flächen in spannendem Gegensatz. Ein interessantes Detail sind außerdem die Lufteinlässe auf der Fronthaube.

Sie meinen die NACA-Lufteinlässe?

Ja, die NACA-Öffnungen sorgen für perfekte Luftbeschleunigung. Unsere Ingenieure wollten sie unbedingt. Und wir haben gesagt, sie sehen auch cool aus. Die optisch und technisch ideale Position haben wir im Windkanal gesucht. Das Fahrzeug wurde getestet, abgeklebt, wieder getestet, anders abgeklebt. Ein richtiger Ping-Pong-Prozess.

Ein Wort zur Kommunikationsfarbe „Lizardgrün“.

Wie kam es dazu?

Das Thema hat bei uns einen sehr hohen Stellenwert. Die Farb-Entscheidung wird bis hoch zum Vorstand mitbestimmt. Bei den GT-Modellen sind es meist kräftige, außergewöhnliche Farben.

Auf welcher Rundstrecke würden Sie gerne die Herausforderung mit dem neuen 911 GT3 RS suchen?

Oh, das ist schwierig. Ich bin ja Designer und kein Rennfahrer. Der 911 GT3 RS ist für mich aber ein klassisches Produkt „Made in Germany“ – von daher würde ich eine deutsche Rennstrecke wählen: Nürburgring oder Hockenheim.

„Die passende Optik
für die Performance.“





**Wenn die Form der Funktion folgt,
dann sollte sie jetzt Gas geben.**

Aerodynamik und Design.

Wegducken. Oder doch die volle Konfrontation? Mit dem Gegenwind ist es wie mit der Herausforderung. Am besten man stellt sich dem, was kommt. Ohne Umschweife. Nicht blindlings, versteht sich, sondern mit Köpfchen.

Die besondere Herausforderung beim Design des neuen 911 GT3 RS: den c_w -Wert niedrig und gleichzeitig den Abtrieb hoch zu halten. Für optimalen Anpressdruck, besonders in Kurven. Hinzu kommt das Thema Frischluft, denn Motor und Bremsen dürfen auch unter Volllast nie überhitzen.

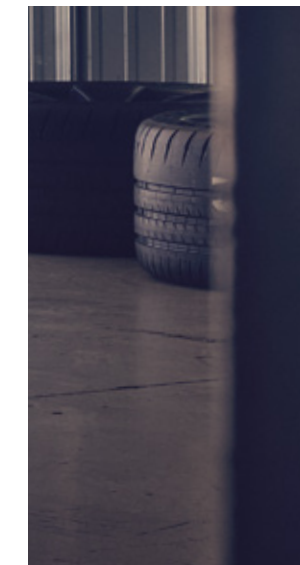
Für optimale Kühlung sorgen die großen Lufteinlässe an der Front mit titanfarbenen Gittern. Die zusätzliche Abluftöffnung vor dem Frontdeckel unterstützt die Durchströmung des Mittenkühlers – und erhöht durch die Umlenkung der Luftströmung zugleich den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse.

Die Bugspoilerlippe wurde gegenüber dem Vorgänger nochmals verbreitert, der Abtrieb damit erhöht. Auch die Seitenschweller sind jetzt noch einmal breiter, wodurch die gesamte Unterbodenfläche vergrößert wurde – das erhöht den Abtrieb zusätzlich.

Auffällige Optik und hohe Funktionalität verbinden die sogenannten Louver, die markanten schwarzen Lamellen der vorderen Radhausentlüftungen der Kotflügel. Effekt: Der Überdruck, der durch die drehenden Räder entsteht, wird reduziert und der Abtrieb des Fahrzeugs verbessert.

Typisch für den 911 GT3 RS: 2 Ansaugluftöffnungen für den Motor links und rechts in den Fondseitenteilen.

Neu sind die sogenannten NACA-Lufteinlässe auf dem Cfk-Frontdeckel. Sie werden zur Belüftung der Bremsanlage eingesetzt, und das, ohne den c_w -Wert zu verschlechtern. Ihre Form wurde vom National Advisory Committee for Aeronautics (NACA) entwickelt, dem Vorläufer der Raumfahrtbehörde NASA. Weltraumtechnologie – für Höchstleistungen ganz nah am Boden.



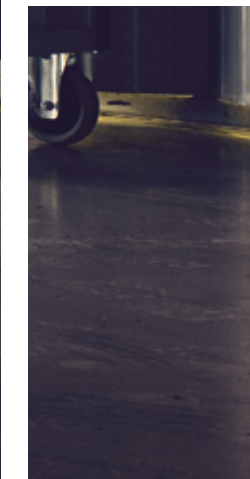


Hätten wir nur ein einziges Wort, um die Formensprache des neuen 911 GT3 RS zu beschreiben, dann wäre „satt“ das treffende Attribut. Hätten wir nicht einmal das, dann würden wir Ihnen zuerst das Heck zeigen, um unseren Punkt zu machen. Denn aufbauend auf der breiten Karosserie des 911 Turbo, verdeutlicht das Heck des „RS“ am klarsten, wie er auf der Straße steht: satt, sicher und unverrückbar.

Ganz dicht über dem Asphalt befinden sich die 2 zentralen Endrohre der Sportabgasanlage. Endschalldämpfer und Endrohre sind aus Titan und verantworten den charakteristischen Sound des 911 GT3 RS.

Die schmalen abgedunkelten Heckleuchten in LED-Technik unterstreichen optisch den breiten Auftritt des Fahrzeugs. Der feststehende Heckflügel aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) erzeugt enormen Abtrieb auf der Hinterachse und sorgt für hohe Fahrstabilität auch bei Höchstgeschwindigkeit. Die schwarz lackierten Flügelstützen sind aus geschmiedetem Aluminium gefertigt.

Kurz zusammengefasst: eine optimale Aerodynamik für die Rundstrecke und ein nicht minder guter c_w -Wert für alle anderen Strecken. Kein Grund also, sich wegzuducken. Greifen Sie lieber an.





Kohlefaserverstärkter Kunststoff (CfK)
 Leichtbau-Polyurethan
 Aluminium
 Leichtbauglas

1

**Das Einzige, das schwer an ihm ist:
an ihm vorbeizukommen.**

Leichtbau.

Herausforderung bei den Materialien: leichter werden und damit schneller. Und gleichzeitig hohe Steifigkeit in der Konstruktion und in den Kurven sicherstellen. Auch deshalb ist der neue 911 GT3 RS in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise gefertigt. Das hält das Fahrzeuggewicht niedrig. Und die Leistungsfähigkeit hoch.

Das Bugteil besteht aus Leichtbau-Polyurethan mit Glas-hohlkugeln und Kohlefaserelementen. Das Hightech-Material ist nicht nur besonders stabil, sondern – wie der Name schon sagt – auch ausgesprochen leicht.

Kohlefaserverstärkter Kunststoff, kurz: CfK, kommt beim konturierten Frontdeckel, den vorderen Kotflügeln, beim Heckdeckel und nicht zuletzt bei diversen Interieur-Komponenten zum Einsatz.

Das Dach ist aus Magnesium gefertigt und wie der Front-deckel mit einer Konturierung versehen. Sie ist nicht nur ein optisches Differenzierungsmerkmal für Leichtbaukompo-nenten, sondern erhöht auch die Steifigkeit der Bauteile.

Heck- und Fond-Seitenscheiben bestehen aus Leicht-bauglas. Das Material ist ähnlich leicht wie Polycarbonat und bietet gegenüber diesem neben einer besonderen Kratz- und Bruchfestigkeit auch eine deutlich verringerte Auswölbung bei hohen Geschwindigkeiten.

Wenn Sie es auf der Rundstrecke ernst meinen, können Sie sich wahlweise vom Sound-System oder der 2-Zonen-Klimaautomatik trennen.

In Summe addieren sich alle gewichtsreduzierenden Maß-nahmen zu einem Leistungsgewicht von nur 3,73 kg/kW (2,75 kg/PS). Ein Wert, der nicht nur auf dem Papier gut aussieht, sondern auch in eingesparten Sekunden auf der Rundstrecke messbar ist.

1 911 GT3 RS mit Weissach-Paket



Kein Gramm zu viel. Wie es sich für einen Leistungssportler gehört.

Weissach-Paket.

Motorleistung gesteigert. Gewicht reduziert. Hervorragende Rundenzeiten bei allen Tests – eigentlich hätten sich unsere Ingenieure mit den Fortschritten seit dem Vorgänger des neuen 911 GT3 RS zufrieden geben können. Stattdessen haben sie den Charakter des neuen 911 GT3 RS noch einmal geschärft. Mit dem optionalen Weissach-Paket.

Seit das Weissach-Paket in ähnlicher Form erstmals beim Porsche 918 Spyder angeboten wurde, steht es für konsequenten Leichtbau. Und für die größtmögliche Nähe zum Motorsport.

Optik und Leichtbau bilden hier eine echte Synthese, wobei die Gewichtsersparnis besonders im Fokus steht. Dadurch reduziert sich mit dem Weissach-Paket das Gewicht Ihres 911 GT3 RS noch einmal um ca. 18 kg. So sind zum Beispiel die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse, deren Koppelstangen und das Dach aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK). Optional kann das Weissach-Paket mit in Platinum lackierten Magnesium-Schmiederädern ausgestattet werden. Damit reduziert sich das Gewicht um weitere ca. 11,5 kg.

Optisch wird dagegen zugelegt. Mit dem Frontdeckel und dem Dach aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Sichtcarbon sowie dem großen „PORSCHE“ Schriftzug auf dem Heckflügel.



Das Leichtbau-Prinzip setzt sich auch im Innenraum fort. Der geschraubte Überrollkäfig ist aus Titan und ca. 12 kg leichter als der Stahl-Überrollkäfig des Clubsportpakets.

Jedes Gramm zählt, jedes Detail auch. Deshalb sind die ultra-leichten Schalt paddles und die Lenkradblende aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Sichtcarbon ausgeführt. Auf der Suche nach weiterer Gewichtseinsparung haben unsere Fahrzeugentwickler selbst den Bodenteppich noch einmal zusätzlich beschnitten.

Auf 2 Dinge wollten wir nicht verzichten: das Weissach-Paket Logo auf den Kopfstützen und die Plakette auf der Blende des Getränkehalters. Beides hat einzig und allein die Funktion, unserem Stolz auf das Weissach-Paket Ausdruck zu verleihen.



Antrieb



Die Herausforderung: sich selbst übertreffen. Und alle anderen.

Motor.

Immer wieder heißt es, das Potenzial eines 6-Zylinder-Boxer-Saugmotors im Heck sei ausgeschöpft. Und unsere Ingenieure? Lächeln. Und beweisen immer wieder das Gegenteil.

Für den neuen 911 GT3 RS liest sich das dann so: Sauger, 4,0 l Hubraum, Hochdrehzahlkonzept. Die Höchstleistung liegt bei 383 kW (520 PS) und damit um 20 PS höher als beim Vorgängermodell. Das maximale Drehmoment: 470 Nm, also 10 Nm mehr als vorher. Die Motordrehzahl von bis zu 9.000 1/min macht deutlich, was wir mit Hochdrehzahlkonzept meinen.

So sprintet der neue 911 GT3 RS mit seinem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) in nur 3,2 s von 0 auf 100 km/h, der Vortrieb endet erst bei einer Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h.

Besonders robust und hochleistungsfähig, basiert der Motor auf dem des 911 GT3 Cup. Aus dem Motorsport stammt auch das Prinzip der Ölversorgung mit separatem Motoröltank, vollvariabler Druckölpumpe und zusätzlicher Ölversorgung über die Kurbelwelle.

Die 4-Ventil-Technik mit Schlepphebeln und starrem Ventiltrieb hat ihre Reifeprüfung ebenfalls auf der Rundstrecke bestanden. Motorblock und Zylinderköpfe sind aus Aluminium, die Titanpleuel geschmiedet und die Nockenwellenverstellung erfolgt dank VarioCam präzise abgestimmt auf Drehzahl und Lastzustand.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.

Benzindirekteinspritzung (DFI).

Zur Effizienz des Motors – und zu seiner Leistung – trägt die Benzindirekteinspritzung (DFI) bei. Und sie tut es millisekundengenau. Mit einem Druck von bis zu 200 bar. Für eine optimale Gemischbildung und Verbrennung im Brennraum.

Hochdrehzahlkonzept.

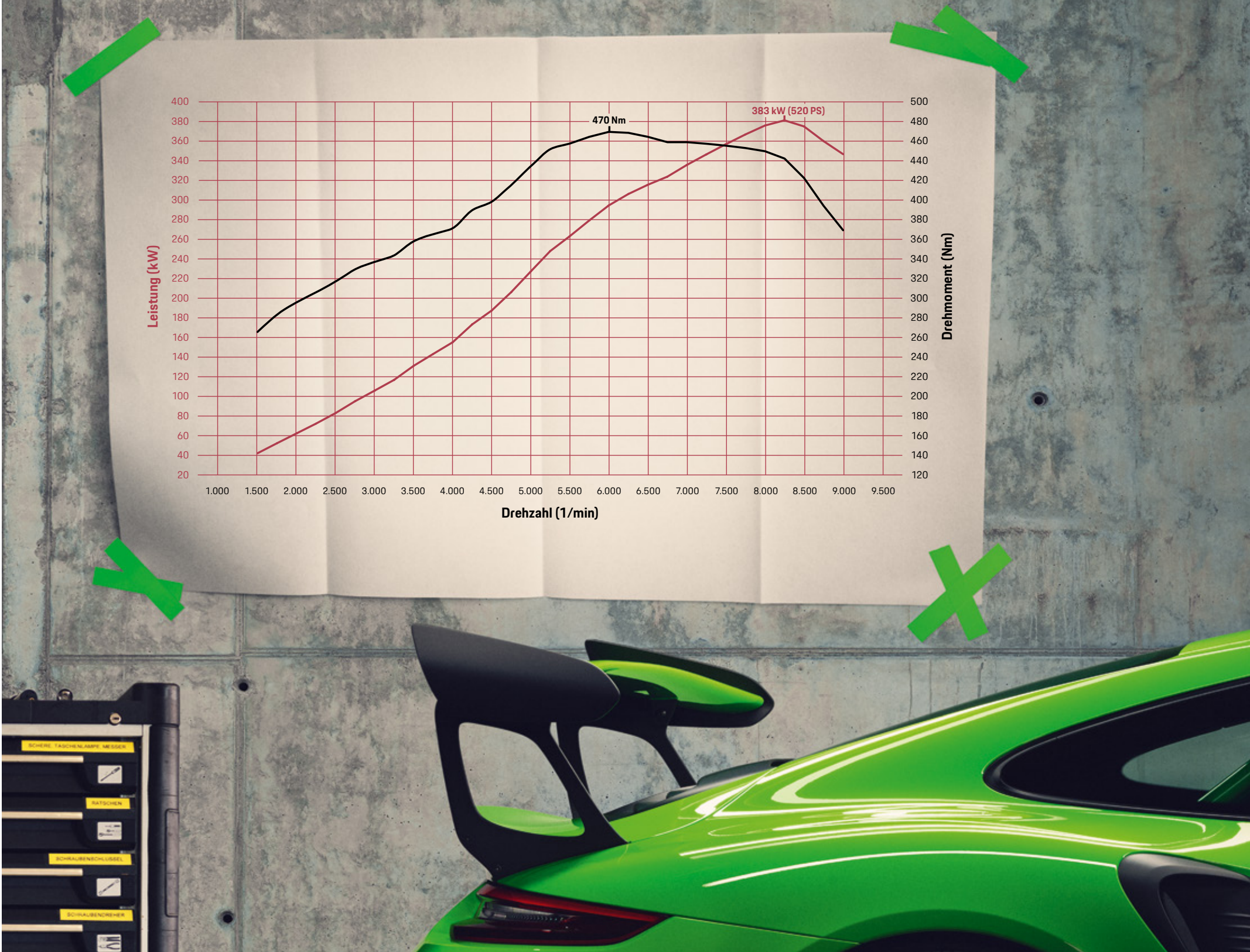
Die Ventile werden über Schlepphebel betätigt – noch ein Prinzip aus dem Motorsport. Der Spielausgleich zwischen den Nockenwellen und den Ventilen erfolgt beim neuen 911 GT3 RS nicht hydraulisch, sondern starr über Einstellscheiben. Das erhöht die Robustheit und ermöglicht besonders hohe Motordrehzahlen und einen harten Einsatz auf der Rundstrecke.

Trockensumpfschmierung.

Auch die Art der Ölversorgung des Motors wird erfolgreich im Motorsport angewendet. Wichtig ist sie vor allem bei den sehr hohen Motordrehzahlen von bis zu 9.000 1/min und den extremen Quer- und Längsbeschleunigungen, wie sie beim Betrieb auf der Rundstrecke auftreten können. Insgesamt 7 Absaugstufen fördern das Motoröl schnell und effizient in den externen Öltank zurück.

Zusammen mit der vollvariablen Druckölpumpe wird für jeden Betriebszustand der optimale Öldruck sichergestellt. Für eine sichere Schmierung der stark beanspruchten Bauteile sowie die Steigerung der Robustheit des Motors bei hartem Einsatz auf der Rundstrecke. Die effiziente Ölent-schäumung über eine Zentrifuge vor dem Einleiten in den separaten Öltank entstammt dem Hochleistungsmotorsport und wird in ähnlicher Form ebenfalls beim Porsche LMP1-Fahrzeug 919 Hybrid eingesetzt.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.



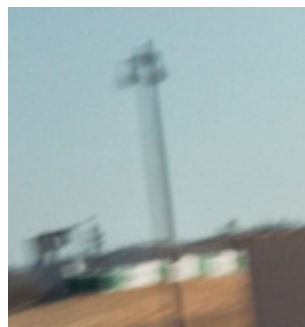
Sauganlage.

Die variable Sauganlage aus Kunststoff mit 2 schaltbaren Resonanzklappen sorgt im Zusammenspiel mit der Sportabgasanlage für einen effizienten Ladungswechsel.

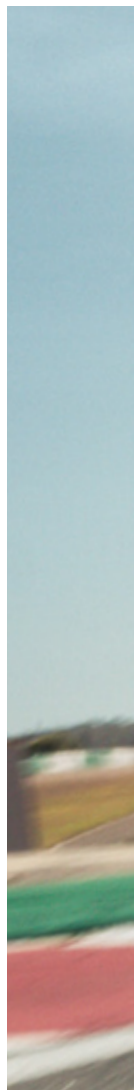
Konsequenz: ein beeindruckender Drehmomentverlauf, ein hohes maximales Drehmoment und hohe Leistung über einen weiten Drehzahlbereich.

Sportabgasanlage.

Die Sportabgasanlage des neuen 911 GT3 RS hat 2 Vorschalldämpfer, 2 Katalysatoren sowie einen Endschalldämpfer und 2 zentrale Endrohre aus Titan. Das große Volumen der Abgasanlage reduziert den Abgasgegendruck – und steigert die Leistung. Die Stereo-Lambda-Regelung regelt über 2 Lambda-Sonden die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren.



Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.



Der Enthusiast.

Lars Nottehd

„Der 911 GT3 RS
scheint einfach
kein Limit
zu kennen.“



Was macht den 911 im Allgemeinen und die GT-Modelle im Speziellen so faszinierend?

Ich bin Porsche Fan seit meiner Kindheit, der 959 hat mich damals mit 13 Jahren völlig umgehauen. Den ersten GT Porsche habe ich vor 10 Jahren gekauft. Ich wollte ein Fahrzeug, das ab Werk rundstreckentauglich und zugleich alltagstauglich ist, um damit auf eigener Achse von Schweden zum Nürburgring zu kommen. Der 997 GT3 RS war fantastisch. Der Motor drehte so spielerisch hoch und der Sound bei 8.000 1/min war zum Niederknien. Die Präzision bei jeder Bewegung war genau richtig. Eben wie bei einem Rennfahrzeug – aber mit Straßenzulassung. Und auf dem Nürburgring, mit dem unverkennbaren Sound, der einem aus dem Wald und von den Hügeln wieder entgegenschallte, war es das perfekte Fahrerlebnis. Seitdem bin ich bei Porsche GT Modellen geblieben und bin nach wie vor fasziniert davon, wie Porsche es immer wieder schafft, ein so großartiges Fahrzeug noch großartiger zu machen.

Sie fahren selbst regelmäßig auf der Rennstrecke. Wo liegt die größte Herausforderung, einen 911 GT3 RS zu fahren?

Die Verbesserung im Hochgeschwindigkeitsbereich ist beim 911 GT3 RS schlicht überwältigend. Ich will meine Grenzen testen, das Fahrzeug und mich ans Limit bringen – aber wenn ich mich etwa am Nürburgring auf Höhe der Fuchsröhre 250 km/h nähere, werde ich langsam nervös. Aber der 911 GT3 RS – kein bisschen.

Worauf kommt es für Sie bei einem Modell wie dem 911 GT3 RS an?

Ich nutze den 911 GT3 RS am Wochenende auf der Rundstrecke, um Spaß zu haben und gelegentlich für eine beherzte Fahrt auf der Straße. Für mich ist das rasiermesserscharfe

„Nürburgring-Nordschleife.
Und zwar den ganzen Tag lang.“

„Wow“-Erlebnis wichtig, dass ich mittendrin bin, aber auch, dass ich mit dem Fahrzeug zur Rundstrecke und wieder nach Hause fahren kann. Oder kurz gesagt: je extremer ein Fahrzeug ist, desto besser – solange es eine Straßenzulassung hat. Dieser „Wow“-Faktor setzt sich für mich aus Geschwindigkeit, Motorsound, Lenk- und Bremsverhalten, einem hochdrehenden Motor, knackigen Schaltvorgängen und natürlich dem Design zusammen. Der 911 GT3 RS bietet das alles in einem idealen Gesamtpaket.

Welches Detail bzw. welcher Aspekt gefällt Ihnen am neuen 911 GT3 RS am besten?

Am Ende läuft alles auf das Fahrgefühl hinaus. Wenn du dich im Auto wohlfühlst, kannst du auch schneller fahren. Wenn du dich als Teil des Autos fühlst, willst du es ständig fahren. Vom 911 GT3 RS verspreche ich mir beides – und natürlich, dass er noch mehr Speed hat.

Auf welcher Rundstrecke würden Sie den 911 GT3 RS am liebsten fahren und warum?

Diese Frage ist einfach zu beantworten! Nürburgring-Nordschleife. Und zwar den ganzen Tag lang. Aber ich würde ihn auch gerne in Le Mans testen, nur für den Fall, dass mal ein Werksfahrer ausfällt und ich mich vielleicht plötzlich am Steuer eines 911 RSR wiederfinde, beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans...

Wie kann man den neuen 911 GT3 RS aus Ihrer Perspektive in einem Satz beschreiben?

Rennwagengefühl – direkt aus der Box, und das mit Nummernschild.





**Schaltet schneller, als man denkt.
Im wahrsten Sinne des Wortes.**

Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Auf der Rundstrecke gilt: Hauptsache, schnell. Das gilt natürlich auch für das Getriebe. Und da setzt das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) Maßstäbe. Mit Gangwechseln in Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung – für Beschleunigungswerte, die jeden Fahrer beeindrucken. Und jeden Gegner.

Für den 911 GT3 RS ist das PDK noch einmal sportlicher abgestimmt. Mit direkten Übersetzungen und knackig-kurzen Schaltwegen an den Schaltpaddles. Mit 7 performanceorientierten Gängen, wobei auch der siebte Gang sportlich übersetzt und auf maximale Geschwindigkeit ausgelegt ist. Nach hinten hochschalten, nach vorn zurückschalten – die manuelle Schaltrichtung am Wählhebel ist analog zu den Rennfahrzeugen im Motorsport ausgerichtet.

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. Das hat Folgen: positive natürlich. Für die Beschleunigung, für die Gesamtperformance, für den Verbrauch. Das Fahrgefühl ist noch dynamischer, die Agilität gesteigert.

Und die Schaltvorgänge selbst? Werden Sie spüren. Und hören. Die elektronische Getriebesteuerung des Intelligent Shift Program (ISP) sorgt für spontanere und schnellere Zughochschaltungen und Schub-Rückschaltungen. Im PDK SPORT Modus sind die Rückschaltungen beim Bremsen aggressiver, beim Beschleunigen verlagern sich die Schaltpunkte zu höheren Drehzahlen. Auch das Hochschalten werden Sie physisch erfahren – und emotional.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.



A bright green Porsche GT3 RS is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a racetrack. The car is in motion, with a blurred background suggesting speed. The sun is low on the horizon, creating a strong lens flare and casting a long shadow of the car onto the track. The car features a large rear wing, black racing stripes with "GT3 RS" lettering, and a German license plate that reads "S RS 382".

Fahrwerk

Der Porsche Werksfahrer.

Richard Lietz

Jede Sekunde zählt: Wie wird man mit dem 911 GT3 RS auf der Nordschleife noch einmal schneller? Wo liegt die größte Herausforderung?

Unser innerer Antrieb lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Genug genügt nie. Wir versuchen immer, besser, schneller und souveräner zu werden. Die Nordschleife macht es einem da einfach: Sie ist eine Sucht, im positiven Sinne. Eine Herausforderung für Mensch und Maschine, und deswegen kehren wir immer wieder gerne dorthin zurück.

Als Werksfahrer dürften Sie so beinahe jedes Porsche Modell auf der Rundstrecke erlebt haben. Was macht den neuen 911 GT3 RS besonders? Was kann er besser als andere Modelle?

Meine Lieblingsmodelle waren schon immer unsere „Homologationsmodelle“. Und der 911 GT3 RS ist das Basismodell unseres Rennwagens. Kein anderer Porsche mit Straßenzulassung ist kompromissloser für die Rennstrecke entwickelt, angepasst und erprobt worden. Und die Straßenzulassung macht dieses Erlebnis erfahrbar für alle Sportwagen-Fans.

Früher galten einige Porsche Rennwagen selbst bei Profis als nahezu unbeherrschbar. Wie viel „Wahnsinn“ steckt in aktuellen Modellen wie dem neuen 911 GT3 RS noch drin?

So etwas muss man erfahren, das ist sehr schwer zu erklären. Aber wenn eine schöne Kurvenkombination einem Rennfahrer, der seit über 10 Jahren für Porsche weltweit sehr viele Kilometer in den besten GT-Rennwagen dieser Zeit fahren darf, ein Lächeln ins Gesicht zaubert und er begeistert weiterfahren will, kann man sich den „Wahnsinn“ ungefähr vorstellen.

Welches Detail bzw. welcher Aspekt fasziniert Sie beim neuen 911 GT3 RS am meisten?

Mich fasziniert, mit welcher Begeisterung unser Entwicklungsteam daran arbeitet, alle Details immer wieder zu verbessern. Wenn man als Fahrer denkt, mehr geht nicht mehr, fährt man den aktuellen 911 GT3 RS und stellt fest, die Mannschaft liebt und lebt ihren Job und hat es wieder einmal geschafft, mich zu überraschen.

Auf welcher Rundstrecke würden Sie den neuen 911 GT3 RS am liebsten fahren?

Nordschleife. Ich sag nur: artgerechte Haltung.

Wie kann man den neuen 911 GT3 RS aus Ihrer Perspektive in einem Satz oder in einem Wort beschreiben?

Fahrdynamikwunder.



„Genug genügt nie.“



Wer sagt, dass Herausforderungen nicht auch Spaß machen dürfen?

Fahrwerk.

Abschüssige Linkskurve voraus. Heißt, von der Kompression in der Senke an den rechten Fahrbahnrand heraustragen lassen. Die direkt folgende Linkskurve von außen anfahren und im Scheitelpunkt bis über die Curbs hereinziehen. Am liebsten nicht nur einmal. Sondern immer und immer wieder. Genau dafür ist das Fahrwerk des neuen 911 GT3 RS ausgelegt.

In Kombination mit spezifisch abgestimmten Fahrwerkselementen bietet der neue 911 GT3 RS eine außergewöhnliche Agilität, eine hohe Fahrsicherheit im Hochgeschwindigkeitsbereich und ein äußerst stabiles Fahrverhalten.

An der Vorderachse kommt eine McPherson-Leichtbauachse mit Helperfedern und einzeln an Längs- und Querlenkern aufgehängten Rädern zum Einsatz. Die Hinterachse ist eine Mehrlenkerachse mit Helperfedern und Fahrschemel im LSA-Konzept (leicht, stabil, agil). Sturz und Spur sowie die Stabilisatoren lassen sich für den Einsatz auf der Rundstrecke individuell abstimmen.

Viele Stunden Feinabstimmung leisteten unsere Ingenieure bei der fahrdynamischen Abstimmung. Abgeleitet aus dem Rennsport wurden die Hubfederraten an der Vorder- und Hinterachse beim neuen GT3 RS deutlich angehoben. Gleichzeitig wurden die Wankfederraten durch einen weicheren Stabilisator reduziert. Die Dämpfung wurde an diese neuen Parameter optimal angepasst.

Positive Folge: deutlich gesteigerte Traktion und Stabilität bei der Kurvenfahrt im Bereich von über 250 km/h.

Für ein absolutes Höchstmaß an Performance wurden zudem alle Fahrwerksgelenke durch Kugelgelenke ersetzt. Sie sorgen für eine besonders straffe Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie. Für ein präzises, scharfes und direktes Fahrverhalten.

Ergebnis: eine weitere Steigerung der Dynamik – und der Präzision. Die schönsten Herausforderungen sind schließlich nach wie vor jene, denen wir immer wieder begegnen.



Hinterachslenkung.

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

Vorteil bei niedrigen Geschwindigkeiten: Hier lenkt das System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Das führt zu einer virtuellen Radstandsverkürzung. Enge Kurven können dynamischer durchfahren werden. Auch das Rangieren wird erleichtert und der Wendekreis verkleinert.

Vorteil bei höheren Geschwindigkeiten: Hier lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Durch die virtuelle Radstandsverlängerung steigen die Fahrstabilität und die Agilität. Besonders bei schnellen Spurwechseln oder bei Überholmanövern auf der Rundstrecke.

Dynamische Motorlager.

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 durch eine härtere Motorlagerung 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.



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 auf 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 Fahrrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit sowie Querbeschleunigung. Daraus errechnet das 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 RS: Die Regeleingriffe erfolgen äußerst sensibel und präzise dosiert und lassen sich in 2 Stufen komplett abschalten. Für bewusst sportliches Handling.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Das PTV Plus wurde speziell auf den neuen 911 GT3 RS abgestimmt. In Verbindung mit dem serienmäßigen PDK arbeitet das System mit einer elektronisch geregelten, vollvariablen Hinterachs-Quersperre.

Zur aktiven Steuerung der Quersperre 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 gezielte Bremseingriffe 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 und zieht so das Fahrzeug sprichwörtlich in die Kurve. Das Einlenkverhalten wird verbessert, die Agilität steigt.

Liftsystem.

Das optional erhältliche Liftsystem an der Vorderachse hebt den neuen 911 GT3 RS vorn um 30 mm an. So wird beim Rangieren die Gefahr des Aufsetzens auf Bordsteinen, Rampen oder Garageneinfahrten minimiert. Erstmals arbeitet das System dabei nicht mehr pneumatisch, sondern hydraulisch. Dadurch ist das Liftsystem fast 50 % leichter als bisher. Das Thema Leichtbau macht bei uns eben vor keinem Bauteil halt.



1



2



3

Räder und Reifen.

20 Zoll an der Vorderachse, 21 Zoll an der Hinterachse. Oder anders gesagt: breite Räder für eine große Reifen-Aufstandsfläche – und damit hohe Fahrdynamik.

Die exakten Dimensionen: vorn 265/35 ZR 20-Reifen auf 9,5 J×20-Zoll-Rädern, hinten 325/30 ZR 21-Reifen auf 12,5 J×21-Zoll-Rädern.

Speziell entwickelte Sportreifen* heben die Performance des 911 GT3 RS auf ein neues Level. Dank ihrer Straßenzulassung können Sie dennoch bequem auf eigener Achse zur Rundstrecke fahren. Erstmals sind für den neuen 911 GT3 RS auch speziell entwickelte Rundstrecken-Reifen separat erhältlich. Diese sind ebenfalls straßenzugelassen, haben aber einen nochmals gesteigerten Fokus auf maximale Rundstreckenperformance.

Die Räder sind serienmäßig aus geschmiedetem Leichtmetall, lackiert in Aurum. Der Zentralverschluss in Schwarz und mit „RS“ Schriftzug ist direkt aus dem Motorsport abgeleitet und ermöglicht schnellere Radwechsel. Ein weiterer Vorteil gegenüber einer konventionellen 5-Loch-Verschraubung: gesteigerte Performance durch geringere rotatorische Massen. Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt nicht nur bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Es verfügt zusätzlich über einen Rundstreckenmodus, der den niedrigeren Luftdruck mit kalten Reifen bei Beginn eines Streckeneinsatzes berücksichtigt.

-
- 1 Räder lackiert in Schwarz mit Dekorstreifen, Porsche Exclusive Manufaktur
 - 2 Räder silberfarben lackiert
 - 3 Räder lackiert in Schwarz

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



Sicherheit

Negative Beschleunigung: Sehen wir absolut positiv.

Sicherheit.

Bremsen.

Maximale Performance zeigt der neue 911 GT3 RS auch bei der negativen Beschleunigung. Dazu verfügt der neue 911 GT3 RS serienmäßig über eine besonders leistungsstarke 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 ausgeführt. Für hohe Formstabilität und ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hohen Belastungen.

Die Verbund-Bremsscheiben haben vorn und hinten einen Durchmesser von 380 mm. Durch ihren zweiteiligen Aufbau mit 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 sportlichen Herausforderungen.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 111.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Motorsporttechnologie im Straßenfahrzeug: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sie hat in vielen Rennserien höchsten Anforderungen standgehalten, z. B. in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercups.

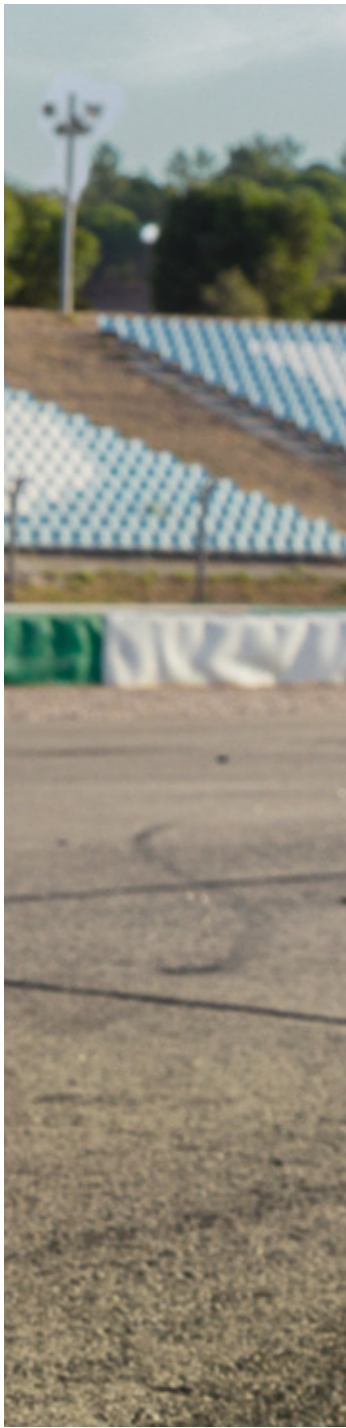
Die Bremsendimensionierung der optionalen PCCB trägt dem Performancepotenzial des neuen 911 GT3 RS Rechnung. Die gelochten Keramikbrems scheiben haben einen entsprechend großen Durchmesser von 410 mm vorn und 390 mm hinten – für noch höhere Bremsleistung.

Der Einsatz von gelb lackierten 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. Selbst 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 Keramikbremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Brems scheiben: Sie sind etwa 50 % leichter als Grauguss scheiben vergleichbarer 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 Abrollkomfort, vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.

Airbags und Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Die fortschrittliche Airbag-Technologie: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls zweistufig gezündet werden. Serienmäßig ist zudem das Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Es 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.



**Auf der Rundstrecke unentbehrlich:
Nehmerqualitäten.**

Clubsportpaket.

Ideale Grundlage für jede sportliche Herausforderung: das für den neuen 911 GT3 RS wahlweise, ohne Aufpreis verfügbare Clubsportpaket – für zusätzlichen Schutz auf der Rundstrecke. Das Clubsportpaket besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten, in Schwarz oder Lizardgrün lackierten Überrollkäfig aus Stahl hinter den Vordersitzen und einem beigelegten 6-Punkt-Gurt für die Fahrerseite inklusive zweifa-

cher Ausführung der Schultergurte zur Verwendung mit oder ohne HANS-Sicherheitssystem (Head And Neck Support).

Außerdem inbegriffen sind ein Feuerlöscher mit Halterung sowie eine Vorrüstung für den Batterietrennschalter. Dieser ist separat über die Porsche Motorsportabteilung zu erwerben, ebenso der Käfigbügel vorn als Ergänzung zum Vollkäfig für Motorsportveranstaltungen.





Interieur und Infotainment



**Alles auf einen Blick.
Den ersten Blick, um genau zu sein.**

Interieur und Infotainment.

Ehrfurcht vor dem Einsteigen, Genugtuung danach. Im Cockpit des neuen 911 GT3 RS wird schnell klar, worum es geht. Optimale Ergonomie. Schnell erfassbare Informationen. Sportlicher Purismus – der den Fahrer nicht davon abhält, sich auf die Strecke vor ihm zu konzentrieren.

Instrumente.

Bereits das Kombiinstrument spricht eine eindeutige Sprache. Porsche Sprache, um genau zu sein. 5 Rundinstrumente mit dem Drehzahlmesser im Zentrum. Das Zifferblatt des titanfarbenen Drehzahlmessers ist mit einem „GT3 RS“ Schriftzug markiert. Die restlichen Zifferblätter sind schwarz, Zeiger und Skalenstriche sind gelb ausgeführt.

Direkt neben dem Drehzahlmesser befindet sich ein hochauflösendes 4,6-Zoll-Touchdisplay. Dessen Multifunktionsanzeige versorgt den Fahrer mit den Daten des Bordcomputers. Abrufbar sind die eingesetzte Motorleistung, die Längs- und Querbefleunigung (*g-Force*), die Daten des Reifendruckkontrollsystems (RDK) sowie Angaben zu Kommunikations- und Audioeinstellungen oder die Karte des Navigationssystems.

Lenkrad.

Schalten wie im Motorsport – das GT3 RS Sportlenkrad mit Schalt paddles ist manuell längs- und höhenverstellbar und ermöglicht sportlich-kurze Schaltwege. Die Schaltvorgänge werden dadurch noch einmal direkter und präziser. Der Lenkradkranz aus schwarzem Alcantara® ist griffig und liegt auch bei sportlicher Fahrt gut in der Hand. Richtungsweisend: die farbige 12-Uhr-Markierung.

Interieurmaterialien.

Die Materialien stehen für eine klare sportliche Linie und für höchste Qualität. Es dominieren schwarzes Alcantara® und schwarzes Leder. Akzente setzen Interieurteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Sichtcarbon.

Alcantara® ist griffig, abwaschbar und pflegeleicht. Es findet sich deshalb vor allem dort, wo man direkt mit ihm in Kontakt kommt: am Lenkradkranz und am Wählhebel des PDK zum Beispiel. Außerdem an den Türgriffen, der Armauflage an den Türverkleidungen und dem Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole. Ebenso sind der Dachhimmel und die Verkleidung der A-, B- und C-Säule in Alcantara® ausgeführt. Auch die Sitzmittelbahnen sind aus Alcantara®.

Sichtcarbon kommt zum Beispiel bei der Zierblende der Schalttafel, der Blende der Mittelkonsole und den Türeinstiegsblenden mit „GT3 RS“ Schriftzug zum Einsatz.

Mit Leder in Schwarz bezogen: die Sitzwangen, die Kopfstützen, das Airbag-Modul in der Mitte des Sportlenkrads, die Seitenteile der Armauflagen – sowohl an den Türverkleidungen als auch auf dem Ablagefach in der Mittelkonsole.



Maßgeschneidert. Für die Rundstrecke.

Sitze.

Vollschalensitze.*

Teil der Serienausstattung: Vollschalensitze aus kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CfK) in Sichtcarbon. Neben der sportlichen Ausprägung und einer besonders guten Seitenführung bieten sie auch eine Sitzhöhenverstellung, wodurch der Vollschalensitz bis zu 30 mm tiefer bzw. 20 mm höher positioniert werden kann. Die Höhenverstellung erfolgt elektrisch, in der Länge sind die Sitze manuell verstellbar. Der Bezug ist aus schwarzem Leder mit einer perforierten Sitzmittelbahn aus schwarzem – optional auch lizardgrünem – Alcantara®. Durch die Lüftungslöcher der Sitzmittelbahn schimmert eine zweite Schicht Stoff in Schwarz. Die gestickten „GT3 RS“ Schriftzüge auf den Kopfstützen sind GT-silber.

Sportschalensitze.*

Wahlweise erhältlich: Schalenitze mit klappbarer Rückenlehne für erleichterten Zugang zum Fond, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung für Fahrer- und Beifahrerseite. Die Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon. Die Drehpunkte der Rückenlehne liegen hoch in den Seitenwangen – für eine sehr gute Seitenführung, auch im Beckenbereich.



Der Bezug ist aus schwarzem Leder mit einer Sitzmittelbahn aus schwarzem oder wahlweise lizardgrünem, perforiertem Alcantara® und Kopfstützen mit „GT3 RS“ Schriftzug in GT-Silber.

Adaptive Sportsitze Plus.

Verbinden Sport und Komfort, Alltag und Rundstrecke: die wahlweise erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus mit Seitenwangen aus Leder, der Sitzmittelbahn in schwarzem Alcantara® und dem gestickten „GT3 RS“ Schriftzug in GT-Silber auf den Kopfstützen. Auch hier ist eine Variante mit lizardgrüner Sitzmittelbahn erhältlich. Mit der elektrischen 18-Wege-Verstellung passen sich die Sitze optimal an Ihre Bedürfnisse hinsichtlich Sitzhöhe, Sitz- und Lehnenneigung, 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 Vollschalensitz
 - 2 Sportschalensitz
 - 3 Adaptiver Sportsitz Plus

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



Jede Sekunde zählt?
Ein bisschen genauer darf es schon sein.

Chrono Paket.

Das optionale Chrono Paket bietet zusätzlich zur analogen und digitalen Stoppuhr auf der Schalttafel 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 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.

Porsche Track Precision App*.

Noch detaillierter können Sie Ihre Performance mit der „Porsche Track Precision App“ messen und auswerten. Die App erlaubt eine exakte Anzeige, Aufzeichnung und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. Rundenzeiten können automatisch über ein präzises 10-Hz-GPS-Signal des PCM bzw. manuell über die Bedienhebel des optionalen Chrono Pakets oder noch präziser mit dem optional über Porsche Tequipment erhältlichen Laptrigger gestoppt und auf dem Smartphone verglichen werden.

Die App visualisiert im Rundstreckeneinsatz auf dem Smartphone die Fahrdynamik und neben den Sektor- und Rundenzeiten werden auch Abweichungen gegenüber einer definierten Referenzrunde angezeigt. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse unterstützen den Fahrer dabei, seine Fahrperformance weiter zu verbessern. Die Verwaltung und der Austausch von Aufzeichnungen, Strecken- und Fahrerprofilen sind direkt auf dem Smartphone möglich.

Noch präzisere Messungen der Rundenzeiten wie im Rennsport ermöglicht der über Porsche Tequipment erhältliche Laptrigger, der neben der Start-und-Ziel-Linie an der Strecke positioniert werden kann und automatisiert die Rundenzeiten stoppt und übermittelt. Nähere Informationen zum Angebot Laptrigger sind unter www.porsche.com/tequipment erhältlich.

* Verwendung der App nur auf abgesperrtem Gelände erlaubt. Der Einsatz dieses Produktes (insbesondere die Videoaufzeichnung) kann durch rechtliche Vorgaben in bestimmten Märkten oder auf Veranstaltungen untersagt sein. Bitte prüfen Sie vor jedem Einsatz des Produktes, ob dessen Einsatz nach den lokalen rechtlichen Vorgaben zulässig ist.





**Ganz eng mit dem Fahrer verbunden.
Und mit allem anderen auch.**

Porsche Connect.

Auf der Rundstrecke wie auf der Straße: Porsche Connect erweitert die bestehenden Fahrzeugfunktionen des 911 GT3 RS um intelligente Dienste und Apps. Alle dazu bestimmt, die Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug noch enger zu gestalten. Die Faszination Porsche zu steigern. Und die Herausforderungen des Alltags schnell und einfach zu bewältigen.

Das Porsche Communication Management (PCM) inkl. Online-Navigationsmodul.

Das PCM ist Ihre zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. Die aktuelle Generation mit Handy-vorbereitung, Audio-Schnittstellen und Sprachbedienung verfügt über ein hochauflösendes 7-Zoll-Touchdisplay, über das die meisten Fahrzeugfunktionen einfach gesteuert werden können.

Während der Fahrt können Sie Ihre Lieblingsmusik über das CD-/DVD-Laufwerk, SD-Karten, die interne 10GB-Festplatte (Jukebox), und den USB-Anschluss zum Beispiel für Ihr iPhone® genießen oder einfach nur Radio hören.

Connect Plus.

Das Connect Plus-Modul sorgt für Konnektivität in Ihrem Porsche. Mit dem Connect Plus-Modul integrieren Sie Ihr Smartphone optimal in Ihr Fahrzeug. Eine Smartphone-Ablage in der Mittelkonsole überträgt das Signal Ihres Mobiltelefons akkuschonend auf die Fahrzeugaußenantenne – für optimierten Handyempfang. Weiterer Bestandteil ist das LTE-Telefonmodul mit SIM-Kartenleser für hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Darüber hinaus ermöglicht das Connect Plus-Modul die Nutzung zahlreicher Porsche Connect Dienste.

Porsche Connect Dienste*.

Mit dem Connect Plus-Modul haben Sie Zugriff auf hilfreiche Dienste, die in 3 Dienste-Paketen angeboten werden: Navigation & Infotainment Services, Connect App Services und Car Connect Services. Darin enthalten sind zum Beispiel die Echtzeit-Verkehrsinformationen. Damit wissen Sie bereits vor Fahrtbeginn, auf welcher Route Sie am schnellsten ans Ziel kommen. Während der Fahrt aktualisieren sich die Echtzeit-Verkehrsinformationen regelmäßig – und optimieren Ihre Route.

Zur Nutzung der Porsche Connect Dienste steht Ihnen erstmals eine im Fahrzeug integrierte LTE-fähige SIM-Karte inklusive Datenvolumen zur Verfügung. Eine eigene SIM-Karte ist damit nicht mehr erforderlich.

Zur Nutzung des WLAN-Hotspots sowie der Musikstreaming-Funktionen ist darüber hinaus ein WLAN-Datenpaket im Porsche Connect Store erhältlich. Selbstverständlich nutzen Sie auf Wunsch weiterhin Ihre eigene SIM-Karte. Hierfür ist ein kostenpflichtiger Vertrag über einen Mobilfunkanbieter Ihrer Wahl erforderlich.

* Die Porsche Connect Dienste (einschließlich der Car Connect Services, aber mit Ausnahme der Safety and Security Services) beinhalten einen kostenlosen Inklusivzeitraum, der pro Dienste-Paket und Land unterschiedlich lang sein kann, aber mindestens 3 Monate beträgt. In bestimmten Ländern sind keine oder nicht alle Porsche Connect Dienste verfügbar. In bestimmten Ländern ist darüber hinaus eine integrierte LTE-fähige SIM-Karte inklusive Datenvolumen zur Nutzung ausgewählter Porsche Connect Dienste im Preis enthalten. Zur Nutzung des WLAN-Hotspots sowie der verbleibenden Porsche Connect Dienste wie z. B. Musikstreaming über die integrierte LTE-fähige SIM-Karte ist in diesen Ländern zudem ein WLAN-Datenpaket kostenpflichtig im Porsche Connect Store erhältlich. Alternativ kann eine eigene SIM-Karte zum Herstellen einer Datenverbindung verwendet werden. Weitere Informationen zu den kostenlosen Inklusivzeiträumen sowie zu Folgekosten und der Verfügbarkeit einzelner Dienste in Ihrem Land erhalten Sie online unter www.porsche.com/connect oder bei Ihrem Porsche Partner.



Connect Apps.

Porsche Connect bietet neben intelligenten Diensten zusätzlich 2 Smartphone-Apps: Porsche Car Connect App zur Abfrage von Fahrzeugdaten sowie zur Fernbedienung bestimmter Fahrzeugfunktionen per Smartphone oder Apple Watch®. Weiterer Bestandteil von Porsche Car Connect ist das Porsche Vehicle Tracking System (PVT) mit Diebstahl-erkennung. Die zweite App ist die Porsche Connect App. Damit senden Sie Ziele vor Fahrtbeginn an Ihren Porsche.

Sobald Sie Ihr Smartphone mit dem Porsche Communication Management (PCM) verbinden, werden Ihre Ziele im Fahrzeug angezeigt und Sie können direkt die Navigation starten. Auch Ihren Smartphone-Kalender sehen Sie direkt am PCM und können mit hinterlegten Adressen eine Navigation starten. Zusätzlich bietet Ihnen die Porsche Connect App dank integrierter Musikstreaming-Funktion Zugriff auf Millionen Musiktitel. Unter www.porsche.com/connect finden Sie weitere Informationen zu den verfügbaren Diensten und Apps.

Apple® CarPlay.

Mit Apple® CarPlay verbinden Sie Ihr iPhone® mit Ihrem Porsche und holen sich einige Ihrer Apps direkt auf das Zentraldisplay des Porsche Communication Managements (PCM). Per Spracherkennung Siri® nutzen Sie Apps bequem während der Fahrt und konzentrieren sich voll auf die Straße.

My Porsche.

Jeder Porsche lässt sich nach Ihren Vorlieben konfigurieren. Porsche Connect ebenfalls: Mit My Porsche – unter www.porsche.com/myporsche – verwalten Sie Ihren 911 GT3 RS und personalisieren Dienste nach Ihren Interessen. Etwa mit der Ergänzung neuer Ziele für Ihr Navigationssystem oder der Auswahl von Nachrichtenquellen, die Sie auf jeder Strecke auf dem Laufenden halten. Darüber hinaus können Sie in My Porsche jederzeit weitere Benutzer anlegen – zum Beispiel Familie oder Freunde.

Porsche Connect Store.

Sie möchten im Anschluss an Ihren Inklusivzeitraum Ihre Dienste verlängern? Oder zusätzliche Porsche Connect Dienste kaufen? Besuchen Sie den Porsche Connect Store unter www.porsche.com/connect-store und machen Sie sich mit dem Angebot und den Möglichkeiten von Porsche Connect vertraut.



**Bevorzugte Musikrichtung:
Speed Metal.**

Sound-Systeme.

Sound Package Plus.

Das Sound Package Plus sorgt für ausgezeichneten Klang: 8 Lautsprecher mit 150 Watt Leistung. Durch den im PCM integrierten Verstärker wird das Klangbild im Fahrzeuginnenraum optimal an Fahrer und Beifahrer angepasst.

BOSE® Surround Sound-System.

Es wurde speziell für die 911 Modelle entwickelt und ist optimal auf die spezifische Innenraumakustik der Fahrzeuge abgestimmt: das optionale Surround Sound-System von BOSE®. Das Audiosystem verfügt über 12 Lautsprecher und Verstärkerkanäle inklusive eines patentierten, rohbaufesten 100-Watt-Subwoofers. Die vollaktive Systemauslegung ermöglicht eine optimale Anpassung jedes einzelnen Lautsprechers an den Fahrzeuginnenraum. Die Gesamtleistung: 555 Watt. Falls Sie den kernigen Sound des Motors einmal übertönen möchten. Warum auch immer.

A bright green Porsche GT3 RS is shown from a rear three-quarter view, driving on a racetrack. The car features a large rear wing, black side mirrors, and 'GT3 RS' branding on the rear and side. The license plate is 'D S RS 382'. In the background, there is a pit lane with several garages, some of which have red roofs. A yellow car is visible in one of the garages. The track is bordered by a metal railing and a red and white striped barrier on the left. The word 'Motorsport' is written in white text in the bottom left corner.

Motorsport

Der Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge.

Dr. Frank-Steffen Walliser

„Wir machen
Motorsport-
technologie
straßentauglich.“



„Man darf **nicht
aufhören**, an das
Bessere zu glauben.“

Der neue 911 GT3 RS ist das Ergebnis eines konsequenten Serientransfers. Wo liegt dabei die größte Herausforderung?

Kurz gesagt: Motorsporttechnologie straßentauglich zu machen. Auf der Rennstrecke gelten nun einmal ganz andere Gesetze und Anforderungen als auf der Landstraße. Wenn wir von einem Rennfahrzeug als Basis ausgehen, ist es oft schwierig, dort alle für eine Straßenzulassung notwendigen Systeme zu integrieren. Vor allem, wenn man den Anspruch hat, das typische Gefühl eines Rennfahrzeugs, eines Porsche, nicht zu verlieren. Deswegen ist es eigentlich die größte Herausforderung, Motorsporttechnologie für den Kunden erlebbar zu machen, ohne aufgesetzte Kosmetik.

Wie lange dauert der Serientransfer? Oder anders gefragt: Wie viel aktuelle Erkenntnisse aus dem Motorsport stecken denn tatsächlich im neuen 911 GT3 RS?

Das ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich. In der Regel dauert es 12 bis 24 Monate. Beim neuen 911 GT3 RS ging es schneller. Da lief die Entwicklung der Front zum Beispiel parallel zu der des 911 RSR. Und das kann man auch sehen. Die Bauteile dort unterscheiden sich wirklich nur minimal.

Eine Maxime bei Porsche ist ja: jeden Tag besser werden. Aber wie macht man das eigentlich? Wie schafft man es, mit jeder Runde, jeder Saison, jedem Modell noch eine Schippe draufzulegen?

Das ist vermutlich eine Typfrage. Man darf nicht aufhören, an das Bessere zu glauben. Egal wie gut das, was man gerade vor sich hat, bereits ist. Die Frage muss immer lauten: „Geht da nicht vielleicht doch noch was?“ Man muss viele Ideen verfolgen und ausprobieren. In der Entwicklung geben wir unseren Ingenieuren deswegen viel Freiraum. Zum Experimentieren – zum Querdenken, wenn Sie so wollen. Am Ende optimiert man so oft selbst Bauteile, bei denen das Potenzial vorher als ausgeschöpft galt.

Welches Detail bzw. welcher Aspekt fasziniert Sie beim neuen 911 GT3 RS am meisten?

Besonders zufrieden sind wir mit der Frontaerodynamik. Da haben wir lange optimiert, um das Maximum rauszuholen. Mit Erfolg. Als Ingenieur bin ich natürlich auch fasziniert vom neuen Motor. Dass wir nach all den Jahren in einem Boxermotor immer wieder neues Optimierungspotenzial finden, überrascht – nein – begeistert mich.

Auf welcher Rundstrecke würden Sie den neuen 911 GT3 RS am liebsten fahren und warum?

Laguna Seca, weil das schon immer meine Lieblingsstrecke war. Die Cork Screw dort ist genial und die Linkskurve danach sehr anspruchsvoll.

Wie kann man den neuen 911 GT3 RS aus Ihrer Perspektive in einem Satz oder in einem Wort beschreiben?

Der beste GT3 RS aller Zeiten – klingt banal, stimmt aber.

**Was einst mit einem Traum begann,
ist längst zu unserer niemals endenden Mission geworden.**

Motorsport.

Wir betreiben Motorsport seit der ersten Sekunde. Nicht weil wir müssen. Sondern weil wir gar nicht anders können. Immer und immer wieder stellen wir jede Idee, jede Technologie, jedes Detail auf den Prüfstand. Wir verlassen uns nicht auf Bewährtes. Aber darauf, dass unsere Mitarbeiter nie aufhören, weiter nach neuen Lösungen zu suchen. Wir nutzen die Vergangenheit, unsere Tradition, als Quelle der Inspiration, um neue Ideen zu entwickeln. Für ein intelligentes Gesamtkonzept. Mit dem Anspruch, dem über 60 Jahre alten Traum von Ferry Porsche mit jedem Fahrzeug Rechnung zu tragen: einen Sportwagen zu bauen, der auf der Rundstrecke siegfähig ist.

Eine Vision, die schon mit dem allerersten Porsche zur Realität wurde. 1951 mit dem Porsche 356 bei seinem Klassensieg in Le Mans. Inzwischen zählen wir über 30.000 Rennsieg, darunter unzählige Klassensiege bei Sprint- und Langstreckenrennen auf der ganzen Welt sowie 19 Gesamtsiege bei den 24h von Le Mans. Mit einem Ziel: Erkenntnisse zu gewinnen, die wir in unsere Serienfahrzeuge einfließen

lassen. Weil im Motorsport Ideen entstehen, die unter härtesten Bedingungen so lange entwickelt, getestet und erprobt werden, bis sie nicht nur sieges-, sondern auch straßentauglich sind. So wie beim neuen Porsche 911 GT3 RS.

Ein straßen zugelassenes Rennfahrzeug. Entwickelt an der gleichen Teststrecke und gefertigt an der gleichen Produktionslinie wie der 911 GT3 Cup. Ein Fahrzeug, das auf den anspruchsvollsten Rennstrecken der Welt Erfolge feiert. Und so gehen wir weiter unseren Weg. Glauben an unsere Ideen. Kämpfen für unsere Prinzipien. Folgen nicht blind jedem Trend und werden uns immer wieder aufs Neue niemals zufriedengeben. Für den Traum von Ferry Porsche. Für die Entwicklung von Fahrzeugen wie dem neuen 911 GT3 RS. Und für unsere niemals endende Mission: den Sportwagen der Zukunft zu bauen.

Mission: Future Sportscar.



Die Porsche Motorsportpyramide.

Sportfahrveranstaltungen.
Für uns zählt nicht nur die Evolution des Sportwagens. Sondern auch die des Fahrers. Bei den Events der Porsche Sport Driving School oder den Clubsport Veranstaltungen schulen erfahrene Instruktoren das fahrerische Können im dynamischen Grenzbereich – vom Einsteigerlevel bis hin zur Motorsportlizenz.

Clubsport.
Profis, angehende Profis und Amateure – der Clubsport vereint alle. Und Rebellen. Benannt nicht nach ihrem Fahrstil, sondern weil sie dann fahren, wann sie es möchten. Mit dem Cayman GT4 Clubsport. Ein reinrassiges Rennfahrzeug mit zahlreichen Startmöglichkeiten. Denn ob Sprint- oder Langstreckenrennen – er ist das perfekte Fahrzeug für den Einsatz zwischen Sportfahrveranstaltungen und den Markenpokalen.

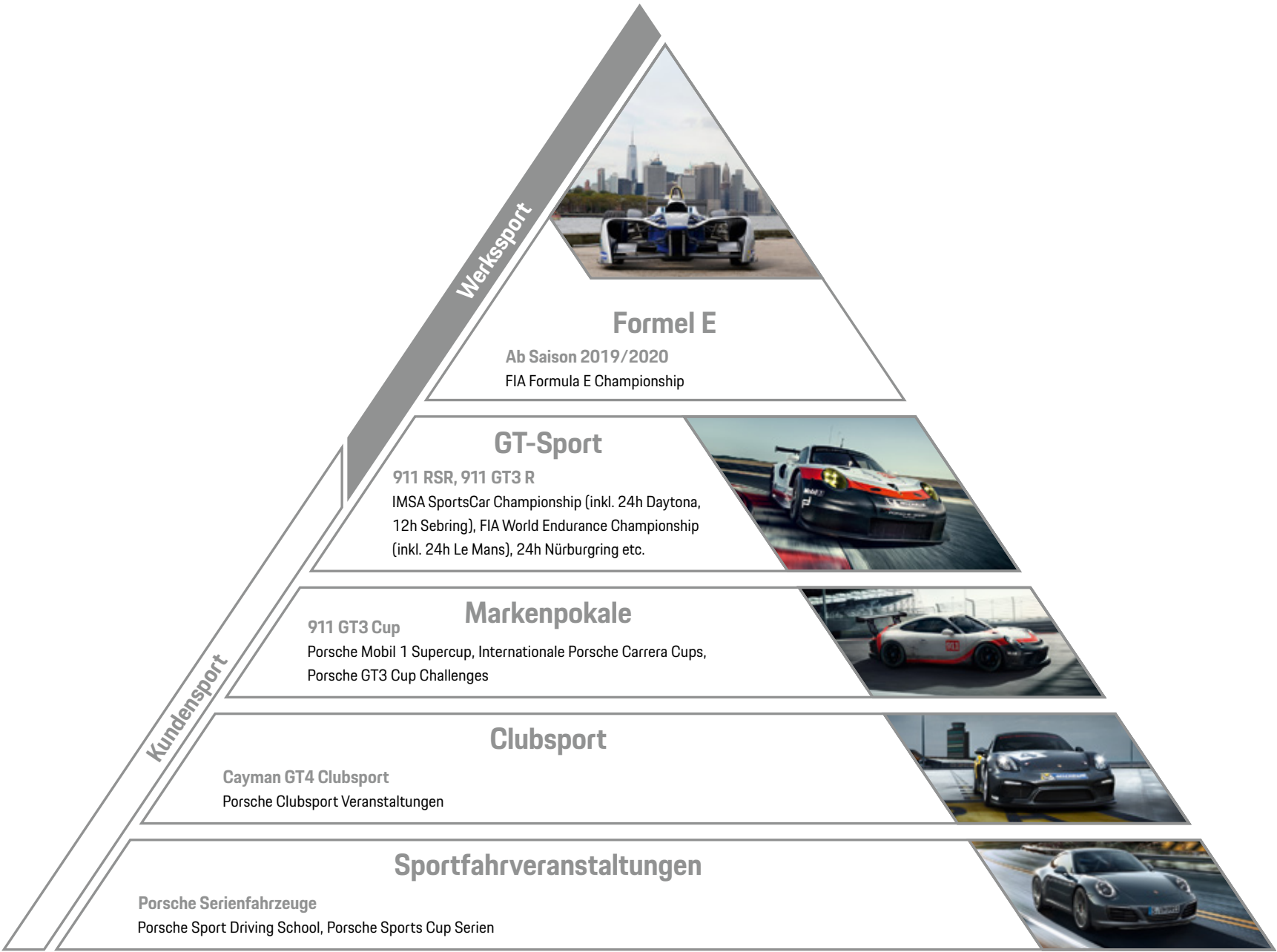
Markenpokale.
Absolute Chancengleichheit trifft auf den Glauben an sich selbst, junge Wilde treffen auf alte Hasen und Amateure auf Profis. Unsere Markenpokale – Porsche Carrera Cup und Porsche Mobil 1 Supercup – sind Kundensportveranstaltungen und werden mit dem reinrassigen Rennfahrzeug Porsche 911 GT3 Cup auf 5 verschiedenen Kontinenten ausgetragen. Auf nationaler und internationaler Ebene. Wer sich hier durchsetzt, kann sich bis ganz nach oben kämpfen. Getreu dem Motto „Möge der Beste gewinnen“ dreht sich hier alles um das Können des Einzelnen, denn die Parameter sind klar: Die Teams treten mit dem exakt gleichen Fahrzeug an. Und so machen den Unterschied Fahrer und Teams allein.

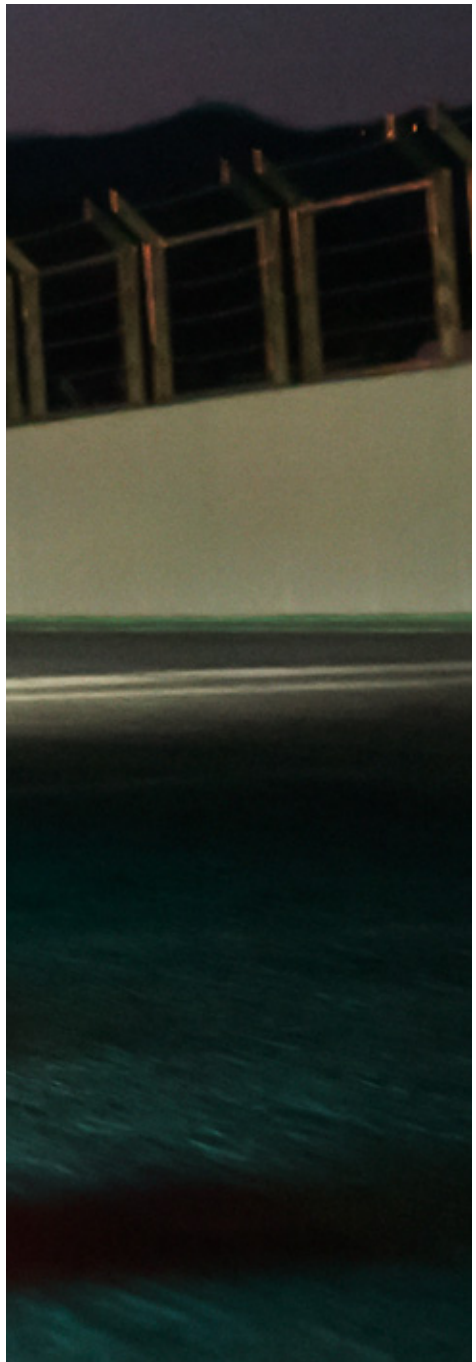
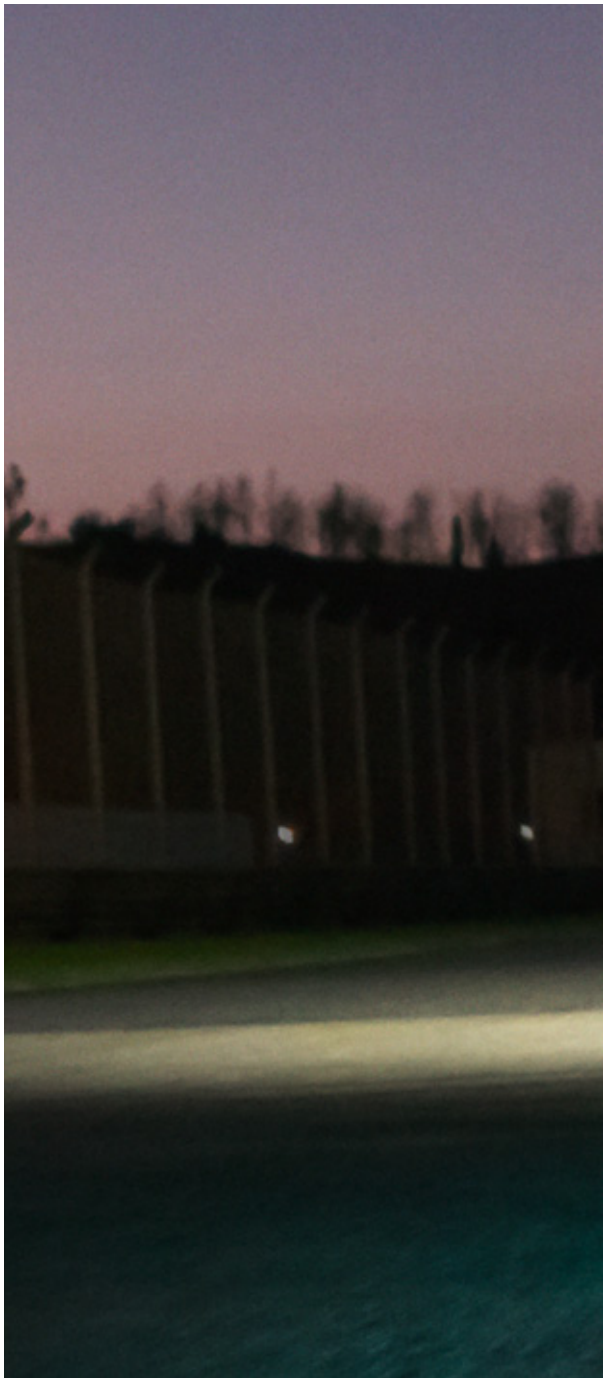
GT-Sport.
Der GT-Sport schlägt die Brücke zwischen Kunden- und Werkssport. Mit dem 911 RSR und dem 911 GT3 R kämpfen in der GT-Klasse absolute Spitzensportler auf Seiten der Kunden- sowie Werksteams um den Titel in der FIA WEC, der nordamerikanischen IWSC sowie in anderen GT-Rennserien weltweit. In geschichtsträchtigen Langstreckenrennen wie

den 24h von Le Mans, den 24h von Daytona oder dem 24h-Rennen auf dem Nürburgring begeistern die Besten der Besten die Fans im Kampf um jede Hundertstelsekunde.

Formel E 2019.
2019 steigen wir mit einem eigenen Werksteam in die Formel E ein und richten damit die Motorsportstrategie konsequent an der Unternehmensstrategie aus.

Einstieg und erfolgreiche Präsenz in der Formel E sind die logische Konsequenz unserer Mission E – wachsende Freiheitsgrade für Eigenentwicklungen machen diese Rennserie für uns attraktiv. Porsche setzt auf alternative und innovative Antriebskonzepte. Die Formel E als erste rein elektrische Rennserie der Welt ist für uns das ultimative kompetitive Umfeld, um die Entwicklung von High-Performance-Fahrzeugen in puncto Umweltfreundlichkeit, Sparsamkeit und Nachhaltigkeit voranzutreiben.





Verlassen Sie doch mal Ihre Komfortzone. In 3,2 Sekunden.

Fazit.

Wer die Herausforderung sucht, ist hier genau richtig.

Der neue 911 GT3 RS ist ein Versprechen an alle, die wissen wollen, was wirklich in ihnen steckt. An diejenigen, die „Hier!“ rufen, wenn der Rest noch zögert. An alle also, die ihr Leben nicht im Konjunktiv führen.

Der neue 911 GT3 RS ist nichts weniger als ein Fehdehandschuh – für den Alltag. Konsequenter Leichtbau, 383 kW (520 PS), Rundstreckenfahrwerk und feststehender Heckflügel sprechen eine deutliche Sprache – die man vor allem auf jeder Rundstrecke dieser Welt versteht.

Der neue 911 GT3 RS ist ein reinrassiger Sportwagen. Eine sportliche Herausforderung. Nicht zuletzt für seine Gegner. Aber die entscheidende Frage bleibt:

Nehmen Sie die Herausforderung an?

Der neue 911 GT3 RS.



Individualisierung



**Wir glauben an die Liebe zum Sportwagen.
Und die zum Detail.**

Individualisierung.

Stellen Sie sich einmal vor, alles wäre möglich. Sie könnten den Sportwagen Ihrer Träume bauen. Ohne Einschränkungen. Mit einer großen Vielfalt an Farben und Materialien. Mit gesteigerter Persönlichkeit und Performance. So wie es Ferry Porsche damals bei seinem allerersten Porsche tat: dem 356 Nr. 1.

Wie ein Traumwagen aussehen kann, zeigen wir Ihnen auf den folgenden Seiten. Hier haben wir Ihnen alle Optionen übersichtlich nach Themengebieten zusammengestellt. Die breite Farbpalette sowie zahlreiche Individualausstattungen bieten Ihnen die Möglichkeit, Ihrem 911 GT3 RS noch mehr Persönlichkeit zu verleihen. Lassen Sie sich einfach auf den folgenden Seiten inspirieren – und Ihrem Schöpfergeist freien Lauf.

Möglichkeiten gibt es viele. Grenzen fast keine. In der Porsche Exclusive Manufaktur können Sie Ihren 911 GT3 RS noch umfangreicher ganz nach Ihren persönlichen Wünschen individualisieren lassen. Auf höchstem Niveau – direkt ab Werk. Und zum Großteil in Handarbeit.

Mehr über diese höchste Form der Individualisierung erfahren Sie auf den folgenden Seiten. Übrigens: Alle Individualisierungsangebote der Porsche Exclusive Manufaktur haben wir entsprechend gekennzeichnet. Sie werden fasziniert sein, was alles möglich ist.



Ihre Inspiration. Unsere Passion.

Die Porsche Exclusive Manufaktur.

Unser Erfahrungsschatz reicht weit zurück. Denn von Anfang an hat sich Porsche der Verwirklichung von Kundenwünschen gewidmet. Bis 1986 nannten wir das noch Sonderwunschprogramm, dann Porsche Exclusive – und heute Porsche Exclusive Manufaktur.

Wir lieben das, was wir tun. Wir lieben unsere Arbeit. Jeder Naht, jedem Quadratzentimeter Leder, jedem noch so kleinen Detail widmen wir die gleiche Hingabe. Wir geben unsere Erfahrung und Leidenschaft zusammen mit Ihrer Inspiration an das Fahrzeug weiter – und erwecken so Träume zum Leben. Direkt ab Werk.

Das geht nur mit Originalität, Begeisterung und Liebe zum Detail. Und fängt schon bei der persönlichen Beratung an. Denn eines haben wir immer im Blick: Ihre individuellen Wünsche zu erfüllen und dadurch „einen“ Porsche zu „Ihrem“ Porsche zu machen.

Wie wir diese Wünsche umsetzen? Mit Ruhe und Sorgfalt – in präziser Handarbeit und mit hochwertigen Materialien wie Leder, Alcantara®, Carbon oder Aluminium. So entsteht ein Produkt aus Hingabe und Handwerkskunst. Oder anders ausgedrückt: die Schnittmenge aus Sportlichkeit, Komfort, Design und Ihrem persönlichen Geschmack. Ein Porsche mit Ihrer Handschrift eben.

Wir bieten Ihnen eine Vielzahl an Veredelungsmöglichkeiten. Optisch und technisch. Für Exterieur und Interieur. Von der punktuellen Veränderung bis hin zu umfangreichen Modifikationen. Denn Ihre Inspiration ist unsere Passion.

Lassen Sie sich von unserem Beispiel auf den folgenden Seiten inspirieren und erfahren Sie unter www.porsche.com/exclusive-manufaktur alles über die Konfiguration dieser außergewöhnlichen Fahrzeuge.

Lässt alles hinter sich.
Auch vorgefertigte Konventionen.

Der neue 911 GT3 RS.

1

2

3

4

5

Ein Konfigurationsbeispiel aus der Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Räder lackiert in Aurum (seidenglanz), LED-Hauptscheinwerfer schwarz inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS), Abdeckung Scheinwerferreinigungsanlage lackiert
- 2 Räder lackiert in Aurum (seidenglanz)
- 3 Interieur-Paket lackiert, Interieur-Paket Ziernähte und Stickungen in Racinggelb
- 4 Deckel Ablagefach Alcantara® mit Porsche Wappen
- 5 Lamellen Lüftdüsen lackiert

Farben Exterieur.

Serienfarben Exterieur.



weiß



schwarz



indischrot



racinggelb

Sonderfarben Exterieur.



GT-silbermetallic



kreide



miamiblau



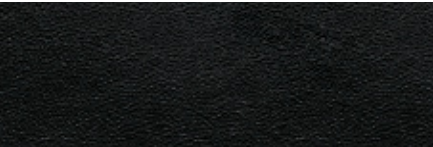
lavaorange



lizardgrün

Farben Interieur.

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



schwarz

Sonderfarben Interieur. Leder/Alcantara®/Softlack.



schwarz



schwarz-lizardgrün







Tankdeckel Alu-Optik Porsche Exclusive Manufaktur



911 GT3 RS Magnesium-Schmiederäder in Platinum (seidenglanz)



Räder lackiert in Aurum (seidenglanz) Porsche Exclusive Manufaktur

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Motor.		
90-l-Kraftstofftank	☐	082
Tankdeckel Alu-Optik <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XYB
Fahrwerk.		
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	☐	450
Liftsystem Vorderachse	☐	474
Räder.		
20/21-Zoll 911 GT3 RS Magnesium-Schmiederäder in Platinum (seidenglanz) ¹⁾	☐	452
Räder lackiert in Schwarz (seidenglanz) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XDK
Räder lackiert in Schwarz (seidenglanz) mit Felgenrand lackiert in Lizardgrün ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XGS
Räder lackiert in Aurum (seidenglanz) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XGG
Räder lackiert in Platinum (seidenglanz) ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XDH
Räder silberfarben lackiert	☐	346

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Exterieur.		
Weissach-Paket – Exterieur: Frontdeckel und Dach aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Heckflügel mit „PORSCHE“ Schriftzug – Interieur: geschraubter Titan-Überrollkäfig hinten, Lenkradblende und Schaltpaddles in Sichtcarbon, Kopfstützen und Plakette auf Getränkehalter-Blende mit „Weissach Paket“ Logo, 6-Punkt-Gurt Fahrer- und Beifahrerseite – Fahrwerk: Stabilisatoren und Koppelstangen vorn und hinten aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK)	☐	P70
Weissach-Paket ohne Überrollkäfig	☐	808
Sonderfarben	☐	Code
Abdeckung Scheinwerferreinigungsanlage lackiert <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i> – in Exterieurfarbe – in abweichender Exterieurfarbe	☐	XUB CGU
Türöffner lackiert in Schwarz (hochglanz) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XJA
Entfall Modellbezeichnung	☐	498
SportDesign Außenspiegel-Oberschale Carbon <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XJW
Fensterdreieck Carbon <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CSX
SportDesign Außenspiegel-Unterschale lackiert in Schwarz (hochglanz) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XCS



SportDesign Außenspiegel-Oberschale Carbon Porsche Exclusive Manufaktur



SportDesign Außenspiegel-Unterschale lackiert in Schwarz (hochglanz)



Türöffner lackiert in Schwarz (hochglanz) Porsche Exclusive Manufaktur

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

1) Nur in Verbindung mit Weissach-Paket. Voraussichtlich verfügbar ab 02/2019.
2) Nur in Verbindung mit 20-/21-Zoll 911 GT3 RS Rädern.



Porsche Dynamic Light System (PDLS)



LED-Hauptscheinwerfer
inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Licht und Sicht.		
Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	603
LED-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	602
LED-Hauptscheinwerfer schwarz inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	○	XEY
Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor	○	P13
Licht-Design-Paket	○	630
Klimatisierung und Verglasung.		
Windschutzscheibe mit Graukeil	○	567
Leichtbau Privacy-Verglasung <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	○	XPS
Entfall Klimaautomatik	□	574
Sitze und Sitzoptionen.		
Vollschalensitze	●	Serie
Sportschalensitze	□	P03
Adaptive Sportsitze Plus	□	P07
Sitzheizung	○	342

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

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Sicherheit.		
Clubsportpaket (Überrollkäfig aus Stahl hinten, Vorrüstung Batterietrennschalter; beigelegt: 6-Punkt-Gurt für Fahrerseite, Feuerlöscher mit Halterung)	□	003
Überrollkäfig lackiert in Lizardgrün	□	596
6-Punkt-Gurt für Beifahrerseite	○	579
Feuerlöscher	○	509
Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus)	○	712
Komfort- und Assistenzsysteme.		
Tempostat	○	454
Rückfahrkamera	○	7X9
HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	○	608



LED-Hauptscheinwerfer schwarz
inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Porsche Exclusive Manufaktur



Leichtbau Privacy-Verglasung

Porsche Exclusive Manufaktur



Zifferblatt Sport Chrono Stoppuhr indischrot

Porsche Exclusive Manufaktur



Sicherheitsgurte indischrot

Porsche Exclusive Manufaktur



Interieur-Paket lackiert

Porsche Exclusive Manufaktur

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Interieur.		
Fußmatten	☐	810
Raucherpaket	☐	583
Ablagenetz Beifahrerfußraum	☐	581
Zifferblätter Kombiinstrument farbig <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– indischrot	☐	XFG
– weiß	☐	XFJ
Zifferblatt Sport Chrono Stoppuhr farbig <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– indischrot	☐	CGG
– weiß	☐	CGJ
Sicherheitsgurte farbig <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>		
– indischrot	☐	XSX
– racinggelb	☐	XHN
– miamiblau	☐	XHY
Sicherheitsgurte farbig – schwarz – lizardgrün	☐	555 561
Interieur-Paket lackiert ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKA/EKB
Luftdüsen lackiert ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CTR
Lamellen Luftdüsen lackiert ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CDN

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

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Interieur.		
Blende Klimabedienteil lackiert ¹⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHL
Gurtdurchführung Sportschalensitz lackiert ²⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CMT
Fahrzeugschlüssel lackiert mit Schlüsseletui Leder ³⁾ <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	DFS
Interieur Leder.		
Lederausstattung in Schwarz	☐	Code
Lederausstattung in Schwarz-Lizardgrün	☐	Code
Lenkradkranz mit 12-Uhr-Markierung in Lizardgrün	☐	884
Lenkradkranz und Wählhebel Glattleder in Schwarz	☐	878
Interieur-Paket Leder <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EKC/EKD
Interieur-Zusatzpaket Schalttafel Leder <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CZW
Verkleidung Lenksäule Leder <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XNS
Verkleidung Lenksäule Leder mit farblich abweichender Ziernaht <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVA
Individuelle Fußmatten mit Ledereinfassung <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CFX
Mitteltunnel vorn Leder <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XZM
Interieur-Paket Ziernähte und Stickungen in abweichender Farbe <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XVX

1) Lackierung in Exterieurfarbe.
2) Ohne anderslautende Spezifikation bei der Bestellung erfolgt die Lackierung in Exterieurfarbe.
3) Ohne anderslautende Spezifikation bei der Bestellung erfolgt die Lackierung in Exterieurfarbe und die Beledering in Interieurfarbe.



Lamellen Luftdüsen lackiert

Porsche Exclusive Manufaktur



Lenkradkranz mit 12-Uhr-Markierung in Lizardgrün



Individuelle Fußmatten mit Ledereinfassung

Porsche Exclusive Manufaktur



Sonnenblenden Alcantara® *Porsche Exclusive Manufaktur*



Türeinstiegsblenden Carbon beleuchtet *Porsche Exclusive Manufaktur*



Individuelle Fußmatten Carbon mit Ledereinfassung *Porsche Exclusive Manufaktur*

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Interieur Alcantara®.		
Interieur-Zusatzpaket Türtafel Leder/Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLP
Sonnenblenden Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLU
Deckel Ablagefach Alcantara® mit „PORSCHE“ Schriftzug <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLG
Deckel Ablagefach Alcantara® mit Porsche Wappen <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XLJ
Blenden Gurtaustritt Alcantara® <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CLN
Interieur Carbon.		
Türeinstiegsblenden Carbon beleuchtet <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	XXD
Individuelle Türeinstiegsblenden Carbon beleuchtet <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CXE
Fußmatten Carbon mit Ledereinfassung <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHM
Individuelle Fußmatten Carbon mit Ledereinfassung <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	CHN
Interieur Aluminium.		
Pedalerie und Fußstütze Aluminium <i>Porsche Exclusive Manufaktur</i>	☐	EFA

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

Bezeichnung	911 GT3 RS	I-Nr.
Audio und Kommunikation.		
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Online-Navigationsmodul, Sprachbedienung und Handyvorbereitung	●	Serie
Connect Plus inkl. Online-Navigation, Apple® CarPlay, LTE-Telefonmodul mit SIM-Kartenleser, Smartphone-Ablage, drahtlosen Internetzugangs ¹⁾ , Porsche Car Connect sowie zahlreicher Porsche Connect Dienste ²⁾	●	Serie
Porsche Track Precision App	●	Serie
Sound Package Plus	●	Serie
BOSE® Surround Sound-System	☐	9VL
Digitalradio	☐	QV3
Chrono Paket und Vorrüstung Laptrigger	☐	QR5
Entfall Audio- und Kommunikationssystem	☐	P98
Werksabholung.		
Werksabholung Zuffenhausen	☐	900
Werksabholung Leipzig inkl. dynamischer Fahreinweisung	☐	S9Y

1) Der Internetzugang kann über die integrierte Porsche SIM-Karte oder über eine eigene datenfähige SIM-Karte hergestellt werden.
Zur Nutzung des WLAN-Hotspots über die im Fahrzeug integrierte SIM-Karte ist der Kauf eines WLAN-Datenpakets im Porsche Connect Store erforderlich.
Zur Nutzung des WLAN-Hotspots über Ihre SIM-Karte muss ein kostenpflichtiger Vertrag über einen Mobilfunkanbieter Ihrer Wahl abgeschlossen werden.
2) Detaillierte Informationen zum Umfang von Porsche Connect finden Sie unter: www.porsche.com/connect



BOSE® Surround Sound-System



Sport Chrono Stoppuhr



Entfall Audio- und Kommunikationssystem



Technische Daten

Technische Daten.

Motor	
Bauart	Aluminium-Boxer-Saugmotor
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.996 cm³
Maximale Leistung (DIN) bei Drehzahl	383 kW (520 PS) 8.250 1/min
Maximales Drehmoment bei Drehzahl	470 Nm 6.000 1/min
Maximale Drehzahl	9.000 1/min
Kraftübertragung	
Antrieb	Heck
Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	7 Gänge
Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse, komplett mit Kugelgelenken
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse, komplett mit Kugelgelenken, Hinterachslenkung
Lenkung	Variable Lenkgetriebeübersetzung, Servolenkung, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m
Bremsanlage	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Bremsscheibendurchmesser	380 mm vorn und hinten
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)
Räder	VA: 9,5 J × 20 ET 50 HA: 12,5 J × 21 ET 48
Reifen	VA: 265/35 ZR 20 HA: 325/30 ZR 21

Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit	312 km/h
0–100 km/h	3,2 s
0–160 km/h	6,9 s
0–200 km/h	10,6 s
Durchzugsbeschleunigung (80–120 km/h)	1,8 s
Leergewicht	
DIN	1.430 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.505 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.793 kg
Abmessungen/c _w -Wert	
Länge	4.557 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.880 mm (1.978 mm)
Höhe	1.297 mm
Radstand	2.453 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	125 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l
Luftwiderstandsbeiwert (c _w)	0,36

Verbrauch/Emission ²⁾	
Innerorts, in l/100 km	19,2
Außerorts, in l/100 km	9,0
Kombiniert, in l/100 km	12,8
CO ₂ -Emissionen kombiniert, in g/km	291

Energieeffizienzangaben Deutschland ³⁾	
Effizienzklasse	G

Energieeffizienzangaben Schweiz ³⁾	
CO ₂ -Emissionen aus Treibstoffbereitstellung in g/km	67
Effizienzklasse	G
Der Durchschnittswert der CO ₂ -Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen beträgt 133 g/km.	

Reifentyp	Größe	Kraftstoffeffizienzklasse/ Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch* Klasse	Externes Rollgeräusch (dB)
Sportreifen (S)	265/35 ZR 20	E	E – C	–	71 – 69
Sportreifen (S)	325/30 ZR 21	E	C	–	73 – 72

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

1) Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Im angegebenen Wert sind 75 kg für den Fahrer berücksichtigt.
2) Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (Verordnung [EG] 715/2007 in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, 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 Ottomotoren sind für Kraftstoffe mit bis zu 10 % Ethanol-Anteil ausgelegt. Weitere Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.
3) Nur gültig in den genannten Ländern.

A		I		R	
Aerodynamik	19	Individualisierung	91	Räder	53
Airbags	58	Individualausstattung	100	Reifendruckkontrollsystem (RDK)	53
Apple® CarPlay	75	Instrumente	65		
		Interieur	65	S	
B				Sauganlage	34
Benzindirekteinspritzung	32	L		Sicherheit	56
Bremsen	56	Lenkrad	65	Sitze	67
		Leichtbau	23	Adaptive Sportsitze Plus	67
C		Liftsystem	51	Sportschalensitze	67
Chrono Paket	69			Sound-Systeme	77
Clubsportpaket	60	M		Sportabgasanlage	34
Connect Apps	75	Motor	30		
Connect Plus	73	Motorsport	82	T	
		My Porsche	75	Technische Daten	110
				Trockensumpfschmierung	32
D		P			
Design	19	Porsche Active Suspension		V	
Dynamische Motorlager	49	Management (PASM)	51	VarioCam	30
		Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	58	Verbrauch	111
F		Porsche Communication Management (PCM)		Vollschalensitze	67
Fahrwerk	47	inkl. Online-Navigation	73		
Farben	96	Porsche Connect	73	W	
Fazit	87	Porsche Connect Dienste	73	Weissach-Paket	25
		Porsche Connect Store	75		
H		Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)	40		
Handyvorbereitung	73	Porsche Exclusive Manufaktur	93		
Hinterachslenkung	49	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	58		
Hinterachs-Quersperre	51	Porsche Stability Management (PSM)	51		
Hochdrehzahlkonzept	32	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	51		
		Porsche Track Precision App	69		

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 Mehrpreis 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 (12/2017).

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2018. 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 (Programme for the Endorsement of Forest Certification) zertifiziert.

Porsche, das Porsche Wappen, 911, Carrera, 918 Spyder, Cayman, PDK, PCCB, PCM, PSM, Tequipment und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Gültig ab: 02/2018
Printed in Germany
WSLH1901000110 DE/WW



GT3RS



