



PORSCHE



Der neue 911 R
Reinkultur





Inhalt

Der neue 911 R	6
Faszination Sportwagen	8
Design	20
Technik	30
Fazit	49
Individualisierung	50
Technische Daten	56

**Ich bin nicht einfach nur ein Sportwagen.
Ich bin ein Elfer in Reinkultur.**

Der neue 911 R.

Ich bin nicht einfach nur ein Sportwagen. Ich bin viel mehr als das. Ich bin das R, das den Unterschied macht. Ich bin der 911, der dich um den Schlaf bringen wird. Ich bin der Grund, nach einer harten Woche sonntags um 6 Uhr aufzustehen.

Ich bin die Erinnerung an die verlorene Kindheit. Ich rieche nach Benzin, nach Asphalt, nach Rundstrecke. Ich erzähle von historischen Rennen, von Siegen und Rekorden, von Saugmotoren und Schaltgetrieben, von roten Streifen und vom Porsche Schriftzug an meiner Seite.

Ich wurde damals nur 23 Mal gebaut. Na und? Ich habe Geschichte geschrieben. Langstreckenrekorde pulverisiert. Denn ich war leicht, kraftvoll – und schnell.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 59.

Ein unverfälschter Sportwagen. Ein Elfer in Reinkultur.

Ich bin wieder da – in einer Auflage von nur 991 Stück. Ich bin das Echo von gestern, das genau in dieser Sekunde um die Kurve kommt. Mit dem heiseren Sound eines 4,0-Liter-6-Zylinder-Boxer-Saugmotors. Mit 368 kW (500 PS). Mit knackigem 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe. Mit konsequentem Leichtbau. Mit unfassbarem Fahrspaß. Mit einem Design, das 1967 in die Gegenwart zurückholt.

Ich ticke analog. Ich bin ehrlich, geradeaus, direkt. Ein unverbesserlicher Purist. Mit dem Fahrer im Zentrum. So kämpfe ich mit offenem Visier. Für die hohe Sportwagenkultur.

Ich bin der neue 911 R.



Faszination Sportwagen





**R wie Rundstrecke.
R wie Rekorde.
R wie Reinkultur.**

**Wie der 911 R die
Rennszene aufmischte.**

Es war einmal ein Sportwagen, der leicht daherkam, aber schwer beeindruckte.

1967 wurde der Porsche 911 R für den Einsatz im Rennsport gebaut. In einer Auflage von nur 23 Stück. Den leistungsstarken Motor erhielt er vom Porsche 906, dem erfolgreichsten 2-Liter-Rennsportwagen seiner Zeit. Hinzu kam ein bis ins kleinste Detail umgesetzter Leichtbau. Die perfekten Zutaten für eine Legende.

Der Purismus des historischen 911 R treibt bis heute allen Hartgesottene die Tränen in die Augen: Türen, Hauben, die vorderen Kotflügel, beide Stoßstangen sowie alle Scheiben bis auf die Frontscheibe sind aus Kunststoff. In den Fondseitenscheiben hat der 911 R Lüftungsschlitze. Die Türöffner? Denkbar schlicht. Auch sonst flog alles raus, was ging: Teppiche, Blenden, Deckel, Fußstützen, überflüssige Instrumente, selbst die Beifahrersonnenblende musste weichen. Der Copilot konnte ja die Augen zusammenkneifen. Bald schon wurde der 911 R mit seinem abgespeckten Design zur Motorsportikone.



1966

Der Typ 911 R ist ein Coupé mit einer selbsttragenden Karosserie. Wegen der Gewichtsersparnis sind Hauben und Türen aus Kunststoff hergestellt.





Mit dem extrem reduzierten Gewicht von 800 kg und luftgekühltem 6-Zylinder-Boxer-Saugmotor mit 154 kW (210 PS) war der 911 R leistungsstark und außerordentlich schnell.

Einen überragenden Triumph fuhr 1969 Gérard Larrousse bei der Tour de France der Automobile ein. Die damals äußerst populäre Rallye ging über 5.000 km und war mit Spezialprüfungen auf Rund- und Bergstrecken nur so gespickt. Im 911 R dominierte Larrousse mit seinem Beifahrer Maurice Gelin das Rennen von der ersten bis zur letzten Etappe. Die Geschichten dahinter sind abendfüllend – und legendär.

Schon 1967 schrieb der 911 R bei einer Ausdauererprobung im Autodromo von Monza Motorsportgeschichte. Dank tadelloser Performance brach der 911 R einen Rekord nach dem anderen und errang 5 absolute Langstreckenweltrekorde sowie 11 Klassenrekorde. Zum Beispiel über 10.000 Meilen in 76:31:49 Stunden oder 96 Stunden mit einem Stundenmittel von über 209 km/h.





Wenn weniger mehr ist,
haben wir verdammt viel davon.

Highlights.

Purismus: Leichtbau-Türtafeln mit Öffnerschleufe, keine Rücksitzanlage, Klimaautomatik und Infotainment entfallen (ohne Aufpreis erhältlich).

Leichtbau: Fronthaube und Kotflügel aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Dach aus Magnesium, Heckscheibe und Fondseitenscheiben aus Polycarbonat, Keramikbrems scheiben – für ein Gesamtgewicht von nur 1.370 kg.

Seltenheitswert: Limitierung auf 991 Exemplare weltweit.

Fahrdynamik: Rennsportfahrwerk aus dem 911 GT3 mit R-spezifisch abgestimmter Hinterachslenkung.

Interieur: Vollschalensitze mit Pepita-Karo-Muster, Instrumente im Design der 60er-Jahre, 911 R Logo auf Drehzahlmesser und Sportlenkrad mit 12-Uhr-Markierung.

Reinkultur: Manuelles 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe mit kurzen Schaltwegen und dynamischer Zwischengasfunktion.

Hommage: Rote bzw. grüne Design-Streifen, Lüftungsgitter und ein historischer „911 R“ Schriftzug am Heck sowie auf Wunsch mit „PORSCHE“ Schriftzug an den Seiten.

Performance: 4,0-Liter-6-Zylinder-Boxer-Saugmotor auf Basis des 911 GT3 RS mit 368 kW (500 PS) und Hochdrehzahlkonzept.

Sound: Unverfälschter Sound eines reinrassigen Hochleistungssaugmotors.



Design



Old School. New Thrill.

Exterieurdesign.

Eine Hommage. Eine Wiedergeburt. Ein Kindheitstraum. Ein Elfer direkt aus Flacht. Der neue 911 R ist all das. Gleichzeitig.

Fangen wir doch einmal von hinten an. Beim Heck. Denn hier zeigt jeder 911 seit 1963 seinen unverwechselbaren Charakter – und sein enormes Performancepotenzial.

Was der neue 911 R außerdem zeigt: worin er sich unterscheidet. Design und Karosserie basieren auf dem 911 GT3. Allerdings hat der 911 R keinen festen, sondern einen ausfahrbaren Heckspoiler. Unseren Ingenieuren ging es um den puristischen Gesamt-

eindruck, den schon sein historisches Vorbild ausgezeichnet hat. Konkret bedeutet das: Der 911 R ist am Heck um 44 mm breiter als der 911 Carrera. So liegt er noch satter auf der Straße. Und intensiviert die klassischen Elfer-Tugenden: tief, breit, flach.

Blickfänger: das puristische Lufteinlassgitter des Motors mit historischer 911 R Modellbezeichnung.

Direkt darunter: die mittigen, schwarz lackierten Endrohre der Abgasanlage. Sie liefern den unverfälschten Sound eines reinrassigen Saugmotors.





Historische Referenz: die 2 Streifen, die sich über die gesamte Wagenlänge ziehen. Motorsporteleganz, falls es so etwas gibt.

Zum Frontdesign. Bei den Lufteinlassgittern gilt: Die Form folgt der Funktion. Die puristischen Gitter des 911 R halten vor allem Steine ab – und sehen auch noch gut aus.

Die Räder sind 20 Zoll groß, in Aluminium matt ausgeführt und haben eine Breite von 245 mm vorn und 305 mm hinten.

Der R. Kein brachialer Bolide. Aber Sie wissen ja, wer unter dem Schafspelz gerne mal die Zähne fletscht.

Der Stoff, aus dem Sportwagenträume sind.

Interieurdesign.

Vollschalensitze aus Carbon mit Stoffmittelbahn mit Pepita-Karo-Muster. Was nach schwäbischer Detailverliebtheit klingt, ist es auch. Was dagegen? Mit Leichtbau und Purismus erweist der neue 911 R seinem historischen Vorbild die Ehre. Und gibt den Fans Stoff zum Träumen.

Jedes Gramm zählt. Das Interieur des neuen 911 R ist an das Leichtbauprinzip des 911 GT3 RS angelehnt. Etwa mit Leichtbautürtafeln mit Türöffnerschlaufen in Silber. Verzicht ist Programm: Klimaautomatik und Porsche Communication Management (PCM) entfallen – sind aber wahlweise, ohne Aufpreis verfügbar. Optional ist das Surround Sound-System von BOSE® erhältlich. Für all jene, die es brauchen.





Das Sportlenkrad in Leder hat eine schwarze 12-Uhr-Markierung. Hilfreich in engen Kurven. Die Instrumente erinnern an das Design der 60er-Jahre, als bei Porsche die Ziffern- und Skalenfarbe grün und die Zeiger weiß waren. Der neue 911 R greift dieses Gestaltungselement auf.

Von den Genen des Fahrzeugs erzählt auch das 911 R Logo auf dem Drehzahlmesser – es ist vom historischen 911 R abgeleitet. Die Zierleisten aus Carbon verkörpern das Thema Leichtbau. Und die Limitierungsplakette auf der Zierleiste oberhalb des Handschuhfachs steht für die Einzigartigkeit des Fahrzeugkonzepts.

Auf Wunsch ist die eigens entwickelte Leder Ausstattung in Bi-Color Leder schwarz/ Naturleder braun erhältlich. Seitenwangen, der Deckel des Ablagefachs der Mittelkonsole und die Armauflagen in den Türen sind mit dem charakteristisch braunen Leder verkleidet, das seine natürliche Struktur mit Narben und Unregelmäßigkeiten beibehalten hat.



Technik



Wenn die Tränen der Freude waagrecht fließen.

Motor.

Der historische 911 R hatte seinen Motor von einem äußerst erfolgreichen Rennwagen erhalten, dem Porsche 906. Der neue 911 R basiert auf dem leistungsstarken Antrieb des aktuellen 911 GT3 RS. Passt doch.

Tief im Heck des neuen 911 R sitzt der großvolumige 6-Zylinder-Boxer-Saugmotor. Sein Hochdrehzahlkonzept liefert eine beeindruckende Maximaldrehzahl von 8.500 1/min. Aus seinem 4-Liter-Hubraum schöpft er 368 kW (500 PS), was einer Literleistung von 92 kW (125 PS) pro Liter entspricht. Das maximale Drehmoment: 460 Nm bei 6.250 1/min.

Mit den sehr kurzen Schaltwegen des manuellen 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebes beschleunigt der 911 R in nur 3,8 s von 0 auf 100 km/h – sofern Sie flink

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse finden Sie auf Seite 59.

am Schalthebel sind. Seine maximale Geschwindigkeit erreicht er im 6. Gang: mit 323 km/h.

Eine derartige Leistungsentfaltung ist nur mit einem niedrigen Leistungsgewicht möglich. Beim neuen 911 R liegt es bei bemerkenswerten 2,7 kg/PS.

Ergebnis: direktes Ansprechverhalten und eine motorsporttypische Fahrzeugperformance. Mit dem unvergleichlichen Sound eines reinrassigen Saugmotors, den Sie zuerst in der Magengegend spüren werden. Aber so was von.





Muskelkater. Vom Autofahren.

6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe.

Kupplung treten, Gas geben. Kupplung kommen lassen. So weit wäre Ihr Fahrlehrer noch ganz bei Ihnen. Danach werden Sie feststellen: Er hatte einfach keine Ahnung.

Die Kraftübertragung des neuen 911 R im Schnellkurs: Manuelles Getriebe, 6 performanceorientierte Gänge, jeder Schaltvorgang pusht auch das Adrenalin. Ihr Job: Hand- und Beinarbeit. Viel davon. Der Schaltweg? Extrem kurz. Jeder Schaltvorgang? Äußerst präzise.

Das 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe macht sofort klar: Im Fokus steht nicht jede Zehntelsekunde auf der Nordschleife, sondern bedingungsloser Fahrspaß und ungefilterte Emotion.

Ganz nebenbei spart der 911 R mit dem Schaltgetriebe ca. 20 kg ein. Leichtbau steckt eben in seinen Genen.

Eines steht fest: Sie werden mit dem manuellen Getriebe Porsche fahren wie früher. Mit dem Fahrgefühl eines waschechten GT-Sportwagens. Die dynamische Zwischengasfunktion gönnt Ihren Emotionen keine Pause. Und der Sound wird Ihnen um die Ohren fliegen. Egal, in welchem Gang Sie gerade sind.



Erbe verpflichtet.

Leichtbau.

Leichtbau hat bei Porsche Tradition. Aber selten wurde diese Tradition so radikal umgesetzt wie beim 911 R. Das gilt heute genauso wie 1967.

Damals bedeutete das: Türen, Hauben, Kotflügel und Scheiben aus Kunststoff. Verzicht bis an die Grenze der Askese. Keine Teppiche, keine Fußstützen, keine überflüssigen Instrumente. Alles, was nicht dringend gebraucht wurde, galt als verzichtbarer Luxus.

Auch im neuen 911 R wird gefastet. Und das konsequent. Fronthaube und Kotflügel des neuen 911 R sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, das Dach ist aus Magnesium, Heckscheibe und Fondseitscheiben sind aus Polycarbonat. Die Rücksitzeanlage? Entfällt. Und das manuelle Schaltgetriebe – statt eines automatischen – drückt das Fahrzeuggewicht weiter nach unten.

Gleiches Prinzip beim Interieur: Weniger ist mehr. Klimaautomatik und Infotainmentsystem entfallen – sind aber auf Wunsch, ohne Aufpreis erhältlich. Leichtbautürtafeln mit Türöffnerschlaufen und reduzierte Dämmelemente leisten ihren Beitrag zum Leichtbauprinzip. Ebenso die optional erhältliche, besonders leichte Lithium-Ionen-Batterie.

Der Effekt: weniger Gewicht, mehr Dynamik, mehr Fahrspaß. Und ein Fahrzeuggesamtwicht von nur 1.370 kg.



Hochkultur, tiefergelegt.

Fahrwerk.

Das Fahrwerk des neuen 911 R wurde vom 911 GT3 abgeleitet – und ist auch im Alltag extrem sportlich. Die Abstimmung ist extrem direkt und das Fahrzeug liegt genauso tief wie der 911 GT3. Alle Fahrwerkregelsysteme wurden zudem auf das manuelle Schaltgetriebe abgestimmt.

Hinterachslenkung: Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenkt das speziell auf den neuen 911 R abgestimmte System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Das steigert die Agilität, nicht zuletzt in engen Kurven. Bei höheren Geschwindigkeiten lenkt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Das steigert die Stabilität, vor allem im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Dynamische Motorlager: Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs, insbesondere des Motors. Das Fahrverhalten wird stabiler – vor allem bei Lastwechseln und in schnellen Kurven.

Porsche Active Suspension Management (PASM, – 30 mm): Die elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft für jedes einzelne Rad – abhängig von Fahrbahnzustand und Fahrweise. Das PASM hat 2 Einstellungen: sportlich-komfortabel und sportlich-straff.

Porsche Stability Management (PSM): PSM ist ein automatisches Regelsystem zur Stabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich. Die Systeme lassen sich in 2 Stufen komplett abschalten. Für ein bewusst sportliches Handling.

KDK 100 ISO/36

03

03A >

04

04A >

05

05A >

06

06A >

07





Porsche Torque Vectoring (PTV): Das System arbeitet mit einer mechanisch geregelten Hinterachs-Quersperre. Für eine höhere Traktion und eine Steigerung der Querdynamik sowie eine gesteigerte Fahrstabilität bei Lastwechseln in Kurven und beim Spurwechsel.

Räder und Reifen: Der 911 R steht auf 20 Zoll großen 911 GT3 Rädern in Aluminium matt mit Zentralverschluss. Straßenzugelassene Sportreifen sorgen für den notwendigen Grip.*

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

Reicht doch, wenn das Design zeitlos ist.

Sport Chrono Paket inklusive Porsche Track Precision App.

Das Sport Chrono Paket ist auf Wunsch erhältlich. Es beinhaltet eine analoge und digitale Stoppuhr auf der Schalttafel sowie die Porsche Track Precision App für Ihr Smartphone.

In Verbindung mit dem wahlweise, ohne Aufpreis verfügbaren 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.

Mit der Porsche Track Precision App können Rundenzeiten zusätzlich automatisch über GPS gestoppt und auf dem Smartphone aufgezeichnet, verwaltet sowie mit anderen Fahrern geteilt und verglichen werden.

Im Rundstreckeneinsatz wird auf dem Smartphone die Fahrdynamik visualisiert und neben den Sektor- und Rundenzeiten werden auch Abweichungen gegenüber einer selbst definierten Referenzrunde angezeigt. Die App nutzt dabei hochpräzise Fahrzeugdaten aus einem Steuergerät im Fahrzeug. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse unterstützen den Fahrer dabei, seine Fahrperformance weiter zu verbessern. Runde für Runde.





Spaß beiseite.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Leichtbau auch bei den Bremsen: mit den gelochten Keramikbrems scheiben der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Ihr Durchmesser liegt bei 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.

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 Keramikbremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Brems scheiben: Sie sind etwa 50% leichter als Grauguss scheiben vergleichbarer Bauart und Dimension. Die Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort, vor allem auf unebenen Straßen. Und mehr Agilität sowie ein nochmals verbessertes Handling.





Ehrenrunde. So oft Sie wollen.

Fazit.

An alle, die Sportwagen lieben. Den Sound. Das Grollen. Den Geruch.

An alle Hartgesottenen. Kurvenfans. Asphalt-cowboys. Alle einfach Unverbesserlichen. Alle Nostalgiker. Und romantischen Liebhaber.

An alle, die es rau mögen, laut und echt. Die Saugmotoren lieben und am liebsten selber schalten. An alle, die gerne Staub aufwirbeln. Bei denen die Fliegen auch mal auf die Seitenscheibe klatschen.

An alle treuen Elfer-Fahrer. Und alle Design-Freaks. An all jene, die den einzig wahren Weg gehen: nämlich ihren eigenen.

Euch rufen wir zu: Macht euch bereit. Für die Fahrt eures Lebens. Für einen Elfer in Reinkultur.

Für den neuen 911 R.

KDK SW 100 ISO/36

03

03A >

04

04A >

05

05A >

06

06A >

07

07A >



Individualisierung



Sportwagenkultur mit 4 Buchstaben? Kult.

Farben.

Rote Streifen, wie das Original. Oder grüne, für Ihre persönliche Interpretation der Legende 911 R. Welche Streifen haben höheren Kultstatus? Sie allein entscheiden.

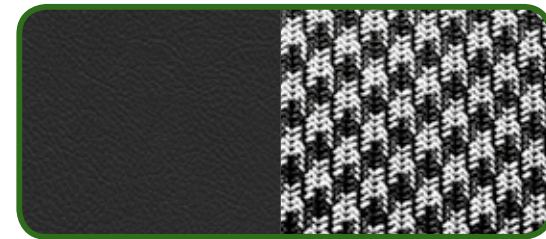
Interieur.



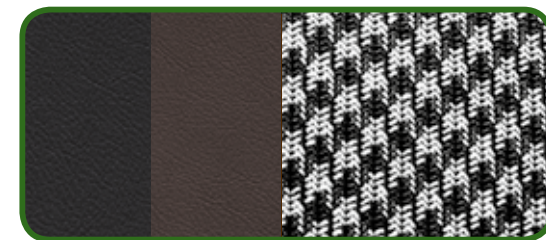
Serienausstattung in Schwarz und Pepita-Stoff mit klassischem Karomuster



Teillederausstattung in Bi-Color schwarz/Naturleder braun und Pepita-Stoff mit klassischem Karomuster



Lederausstattung in Schwarz und Pepita-Stoff mit klassischem Karomuster



Lederausstattung in Bi-Color schwarz/Naturleder braun und Pepita-Stoff mit klassischem Karomuster

Exterieur.



weiß



GT-silbermetallic



weiß, Dekorstreifen in Grün



GT-silbermetallic, Dekorstreifen in Grün



weiß, Dekorstreifen in Rot



GT-silbermetallic, Dekorstreifen in Rot

Bezeichnung		I-Nr.
Antrieb.		
Kraftstofftank 90 l	<input type="checkbox"/>	082
Leichtbau-Batterie (Lithium-Ionen)	<input type="radio"/>	192
Einmassenschwungrad	<input type="radio"/>	187
Fahrwerk.		
Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	<input checked="" type="radio"/>	Serie
Liftsystem Vorderachse	<input type="radio"/>	474
Performance.		
Sport Chrono Paket inkl. Porsche Track Precision App und Vorrüstung Laptrigger	<input type="radio"/>	643
Räder.		
20-Zoll 911 GT3 Räder, Aluminium matt	<input checked="" type="radio"/>	Serie
Räder lackiert in Platinum (seidenglanz) Exklusive	<input type="radio"/>	XDH
Räder lackiert in Schwarz (hochglanz) Exklusive	<input type="radio"/>	XDG
Exterieur.		
Dekorstreifen in Rot	<input type="checkbox"/>	903
Dekorstreifen in Grün	<input type="checkbox"/>	904
Seitlicher Dekorschriftzug „PORSCHE“ ¹⁾	<input type="radio"/>	
Tequipment		
– Schwarz (seidenglanz)		991 044 801 55
– Rot (seidenglanz)		991 044 801 56
– Grün (seidenglanz)		991 044 801 57
Abdeckung Scheinwerferreinigungsanlage lackiert Exklusive	<input type="radio"/>	XUB
Schwellerverkleidung lackiert Exklusive	<input type="radio"/>	XAJ
SportDesign Außenspiegel-Oberschale Carbon Exklusive	<input type="radio"/>	XJW
Tankdeckel Alu-Optik Exklusive	<input type="radio"/>	XYB

Bezeichnung		I-Nr.
Licht und Sicht.		
Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer	<input checked="" type="radio"/>	Serie
Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer, schwarz inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) Exklusive	<input type="radio"/>	XEX
LED-Hauptscheinwerfer, schwarz, inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) Exklusive	<input type="radio"/>	XEY
Heckleuchten in Klarglasoptik Exklusive	<input type="radio"/>	XXG
Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	<input type="radio"/>	P13
Licht-Design-Paket	<input type="radio"/>	630
Klimatisierung und Verglasung.		
2-Zonen-Klimaautomatik	<input type="checkbox"/>	573
Sitze und Sitzoptionen.		
Vollschalensitze	<input checked="" type="radio"/>	Serie
Sportschalensitze	<input type="checkbox"/>	P03
Adaptive Sportsitze Plus	<input type="checkbox"/>	P07
Sitzheizung	<input type="radio"/>	342
Sicherheit.		
Feuerlöscher	<input type="radio"/>	509
Vorrüstung Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	<input type="radio"/>	674
ISOFIX-Befestigung für Kindersitz auf Beifahrersitz	<input type="radio"/>	899
Komfort- und Assistenzsysteme.		
Tempostat	<input type="radio"/>	454
HomeLink® (Garagentoröffner)	<input type="radio"/>	608

Bezeichnung		I-Nr.
Interieurausstattung.		
Serienausstattung in Schwarz	<input checked="" type="radio"/>	Serie
Teillederausstattung in Bi-Color schwarz/Naturleder braun	<input type="radio"/>	Code
Lederausstattung in Schwarz	<input type="radio"/>	Code
Lederausstattung in Bi-Color schwarz/Naturleder braun	<input type="radio"/>	Code
Ablagenetz Beifahrerfußraum	<input type="checkbox"/>	581
Fußmatten	<input type="radio"/>	810
Individuelle Fußmatten mit Ledereinfassung Exklusive	<input type="radio"/>	CFX
Raucherpaket	<input type="checkbox"/>	583
Sicherheitsgurte schwarz	<input type="checkbox"/>	555
Fahrzeugschlüssel lackiert mit Schlüsseletui Leder Exklusive	<input type="radio"/>	DFS
Interieur Carbon.		
Türeinsteigsblenden Carbon beleuchtet Exklusive	<input type="radio"/>	XXD
Individuelle Türeinsteigsblenden Carbon beleuchtet Exklusive	<input type="radio"/>	CXE
Fußmatten Carbon mit Ledereinfassung Exklusive	<input type="radio"/>	CHM
Individuelle Fußmatten Carbon mit Ledereinfassung Exklusive	<input type="radio"/>	CHN
Audio und Kommunikation.		
Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul	<input type="checkbox"/>	P23
Online-Dienste	<input type="checkbox"/>	UN1
BOSE® Surround Sound-System	<input type="radio"/>	680
Handyvorbereitung	<input type="checkbox"/>	619
Werksabholung 911 R.		
Werksabholung Zuffenhausen	<input type="radio"/>	900
Werksabholung Leipzig inkl. dynamischer Fahrinweisung	<input type="radio"/>	S9Y



911 GT3 Rad lackiert in schwarz (hochglanz)



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



Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul

¹⁾ Erhältlich über Porsche Tequipment. Detaillierte Informationen zur Bestellung erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

– 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.

Technische Daten



Technische Daten

Motor

Zylinderzahl	6
Hubraum	3.996 cm ³
Leistung (DIN) bei Drehzahl	368 kW (500 PS) 8.250 1/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	460 Nm 6.250 1/min
Verdichtung	13,2:1

Kraftübertragung

Antrieb	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang

Fahrwerk

Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse, Hinterachslenkung
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, elektromechanisch
Wendekreis	11,1 m
Bremsanlage	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit kohlefaserverstärkten Keramik-Verbund-Bremsscheiben, innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Vorder- und 4-Kolben-Aluminium-Bremssättel an der Hinterachse, Leichtbau-Bremsscheibentöpfe an Vorder- und Hinterachse aus Aluminium
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM)
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)

Leergewicht

DIN	1.370 kg
Nach EG-Richtlinie ¹⁾	1.445 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.660 kg

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	323 km/h
0–100 km/h	3,8 s
Elastizität (80–120 km/h), 5. Gang	4,7 s

Verbrauch/Emission²⁾

Innerorts in l/100 km	20,1
Außerorts in l/100 km	9,3
Kombiniert in l/100 km	13,3
CO ₂ -Emissionen in g/km	308

Effizienzklasse³⁾

Effizienzklasse Deutschland	G
Effizienzklasse Schweiz	G

Abmessungen/c_w-Wert



Länge	4.532 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.852 mm (1.978 mm)
Höhe	1.276 mm
Radstand	2.457 mm
Kofferraumvolumen	125 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	64 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,32




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.

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

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







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 (02/16). Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2016. 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, 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: 03/2016
Printed in Germany
WSLC1701000210 DE/WW



