



PORSCHE



Der 911 GT2

Inhalt

Der 911 GT2	6
Antrieb	18
Fahrwerk	42
Sicherheit	54
Komfort	66
Umwelt	82
Individualisierung	86
Werksabholung	100
Betreuung	102
Fazit	104
Technische Daten	106
Index	108



Der 911 GT2





Sie durften Ihre eigenen Grenzen noch nicht kennen lernen?

Dürfen wir vorstellen:

der 911 GT2.



Ruhe bewahren. Auch wenn es schwerfällt.

Die Technik des 911 GT2.

Ein 911 GT2 ist jedes Mal die Ausnahme von der Regel. Von jeder. Ihn zu entwickeln heißt: fast alles zu übertreffen, was bisher möglich war. Nicht in Kategorien zu denken: Straße oder Rundkurs? Lange Gerade oder Serpentine? Komfort oder Sport? Wir wollten uns nicht einschränken. Das Ergebnis ist

unser bisher stärkster straßenzugelassener 911. Zugegeben: Als er fertig war, hatten wir selbst ein wenig Respekt.

Der Heckmotor baut auf dem Boxer-Motor des 911 Turbo auf. 6 Zylinder, 3,6 Liter Hubraum, VarioCam Plus und Biturboaufladung

mit variabler Turbinengeometrie (VTG, s. Seite 28) für schnelleres Ansprechverhalten der Abgas-turbolader bereits bei niedrigen Drehzahlen. Doch damit hören die Gemeinsamkeiten schon fast auf. Denn das Triebwerk des 911 GT2 leistet mehr – erheblich mehr: mächtige 390 kW (530 PS) bei



einer Drehzahl von 6.500 1/min. Ein maximales Drehmoment von 680 Nm von 2.200 bis 4.500 1/min. Bei 5.500 1/min liegen immer noch über 650 Nm an. Von 0 auf 100 km/h vergehen 3,7 s wie, pardon, im Flug. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 329 km/h.

Das sind natürlich alles nur Zahlen. Allerdings unvergessliche, sobald man sie zum ersten Mal selbst erlebt. Und den Motor hört: Er klingt, wie nur ein 911 GT2 klin-

gen kann. Die Ursache: Leistungs- und Effizienzsteigerung. Sie entstand vor allem durch Modifikationen der Turbolader: Die strömungsoptimierte Turbine und der Verdichter wurden den enormen Leistungsanforderungen angepasst – für einen höheren Wirkungsgrad der Turboaufladung.

Hinzu kommt eine speziell für den 911 GT2 entwickelte Expansions-sauganlage (s. Seite 32) – sie stellt alle bisherigen Prinzipien der Luft-

zufuhr für Turbomotoren auf den Kopf. Ebenfalls entscheidend: der effektive Durchsatz des Endschalldämpfers – in besonders leichtem Titan.

Die Leistung des 911 GT2 hat am Ende selbst uns – eher untypisch – in Aufregung versetzt: wegen des Potenzials, das selbst im Motor eines 911 Turbo noch steckt. Wenn man bei der Entwicklung neue, bisher nicht betretene Wege geht.

Die Motorkraft gelangt über ein exakt geführtes 6-Gang-Schaltgetriebe mit speziell abgestimmten Übersetzungen auf die Straße – oder auch mal auf die Rundstrecke. Mittels Heckantrieb. Für motorsporttypische Fahrdynamik. Zudem setzt Porsche beim 911 GT2 ein besonderes System für konventionelle Schaltgetriebe ein: den Launch Assistant (s. Seite 38) – für maximale Beschleunigung aus dem Stand.

Zum rennsportlichen, aber dennoch – für einen Sportwagen dieser Klasse – komfortablen Fahrverhalten trägt auch das serienmäßige Fahrwerk mit dem variablen Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM, s. Seite 48) bei.

Ebenfalls serienmäßig: das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM, s. Seite 50). Die integrierten Regelsysteme für Quer- und Längsdynamik – Stability Control (SC) und Traction

Control (TC) – sind dabei komplett in 2 Stufen abschaltbar. Für betont sportliches Handling und hohe Fahrdynamik. Ohne Regeleinriffe – aber dafür zweifellos mit der vollen Aufmerksamkeit des Fahrers.

Auf den einteiligen 19-Zoll GT2 Rädern in Leichtbauweise des 911 GT2 sind straßenzugelassene Sportreifen serienmäßig aufgezogen. Sie übertreffen mit der Dimension 325/30 ZR 19 hinten den 911 Turbo um 20 mm. Für enorme Querbeschleunigung. Und

damit höhere Kurvengeschwindigkeiten sowie exaktes Fahr- und Einlenkverhalten auf der Straße oder dem Rundkurs. Alles, was für den Einsatz auf Rundstrecken entscheidend ist, lässt sich verstellen: Höhe, Sturz, Spur und die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse.

Motorsporterprobte und im 911 GT2 serienmäßig: die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, s. Seite 58). Die Bremsscheiben basieren auf

speziell behandelten Carbonfasern und sind etwa 50% leichter als vergleichbar dimensionierte Grauguss-scheiben. Die Vorteile: bessere Bremsperformance, mehr Agilität – und weniger Verbrauch.

Sportschalensitze (s. Seite 72) mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung sind serienmäßig. Gut sitzen ist eben unverzichtbar bei Fahrleistungen, die für weiche Knie sorgen können. Auch die neueste Generation des Porsche

Communication Management (PCM, s. Seite 76) gehört zum Serienumfang. Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Touchscreen zur intuitiven Bedienung.

Halten wir fest: Man muss das volle Potenzial des 911 GT2 nicht ausschöpfen. Aber man kann – vorausgesetzt, man kann. Achtung.





Gilt für den Betrachter und die Luft: Widerstand ist zwecklos.

Das Design des 911 GT2.

Leistung, Drehmoment, Beschleunigung – mehr als genug. Und das Design? Hält mit. Ein Blick – Auge in Auge – macht das sofort deutlich.

Das Bugteil ist an die hohe thermische Beanspruchung des Motors und die hohe Bremsleistung aero-

dynamisch angepasst: durch große Kühlluftöffnungen für bessere Luftführung zum Mittelkühler und zu den vorderen Bremsen. Ein integrierter Luftauslass vor dem Kofferraumdeckel trägt maßgeblich zum Abtrieb an der Vorderachse bei. Er leitet die durch den Mittelkühler strömende Luft nach oben

über das Fahrzeug. Für mehr Anpressdruck.

Wie viel Luft nötig ist, um die hohe Leistung des 911 GT2 zu erzeugen, lassen auch die Lufteinlässe für die Ladeluftkühlung an den Fondseitenteilen erahnen.



Die imposanteste Ansicht ist zweifellos das Heck. Der feststehende Heckflügel mit Spoilerlippe sorgt auch bei Höchstgeschwindigkeit für Fahrstabilität.

Damit es Sie in den Sitz presst, pressen Lufteinlasskanäle in den Flügelstützen mit steigender Geschwindigkeit zusätzliche Luft in den Ansaugtrakt – und erhöhen durch dieses Ram-Air-Prinzip die Effizienz des Motors. Durch das Staudrucksystem Ram Air wird die

Luft vor den Turboladern aufgestaut. Das entlastet die Turbolader, senkt damit den Abgasgegen- druck – und steigert so die Motorleistung.

Der Heckdeckel mit GT2 Schriftzug ist aus gewichtsparendem glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK) hergestellt. Die beiden Endrohre aus Titan in puristischem Design sind in das Heckteil integriert. Kühlschlitze in Kiemenoptik im Heck entlüften den Motorraum.

Das Ergebnis: ein c_w -Wert von 0,32 sowie Abtrieb vorne und hinten. Für hohe Bodenhaftung, mehr Richtungsstabilität, ausgezeichnetes Handling. Durchdachtes Design lässt eben auch Fahrleistungen gut aussehen.



Antrieb

Manchen genügt hohe Leistung.
Anderen noch lange nicht.



3,6-Liter-Biturbo-Boxermotor

Die größte Kraft entsteht immer noch aus dem Denken.

Der Motor.

Die Jagd nach PS war noch nie unser Ziel. Das Streben nach effizienter Leistung schon. Indem man zum Beispiel den Motor des 911 Turbo zu einem 911 GT2 Triebwerk weiterentwickelt. Und seine Kraft dann direkt über die Hinterachse auf die Straße bringt – für rundstreckentypische Fahrdynamik.

Aber wie lässt sich ein eigentlich schon perfekter Motor weiterentwickeln? Wie bekommt er noch mehr Dynamik – und den Charakter eines Rennmotors? Und wie fühlt sich das alles an?

Punkt 1: die Effizienzsteigerung. Erreicht wurde sie vor allem durch 4 Komponenten. Zum einen durch strömungsoptimierte Turbinen und größere Verdichterräder in den beiden Abgasturboladern mit variabler Turbinengeometrie (VTG, s. Seite 28). Sie sorgt zusammen mit VarioCam Plus (s. Seite 26) für

exzellente Werte bei Drehmoment, Leistung und Abgasverhalten – über den gesamten Drehzahlbereich.

Zum anderen durch die innovative Expansionsauganlage – mit einem hochwirksamen Funktionsprinzip, das jeder bisherigen Erfahrung zuwiderläuft (s. Seite 32). Und schließlich durch den leichten Endschalldämpfer aus Titan für geringeren Abgasgedruck.

Die sichere Ölversorgung des Motors auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten erfolgt über eine Trockensumpfschmierung mit separatem Motoröltank. Die Ölkühlung

mittels Öl-Wasser-Wärmetauscher. Beides im Motorsport erprobte Systeme.

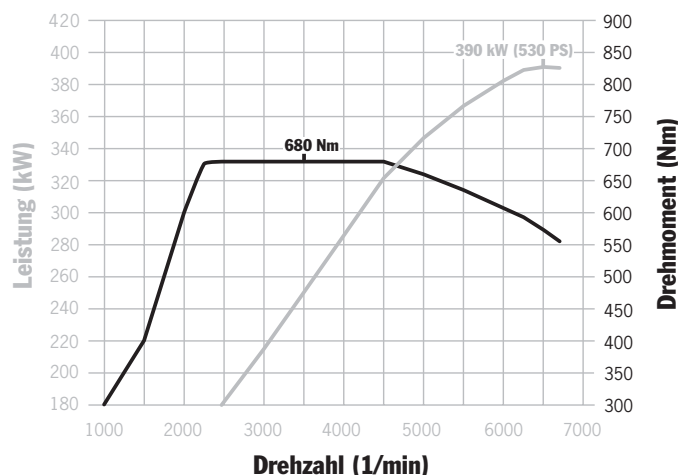
Diese Aufzählung klingt vielleicht ein wenig nüchtern – der Motor absolut nicht.

Punkt 2: das Ergebnis. Der wassergekühlte 6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor mit 4-Ventil-Technik im Heck des 911 GT2 schöpft aus einem Hubraum von 3.600 cm³ enorme 390 kW (530 PS) bei einer Drehzahl von 6.500 1/min. Und das sind noch nicht einmal die wichtigsten Zahlen.

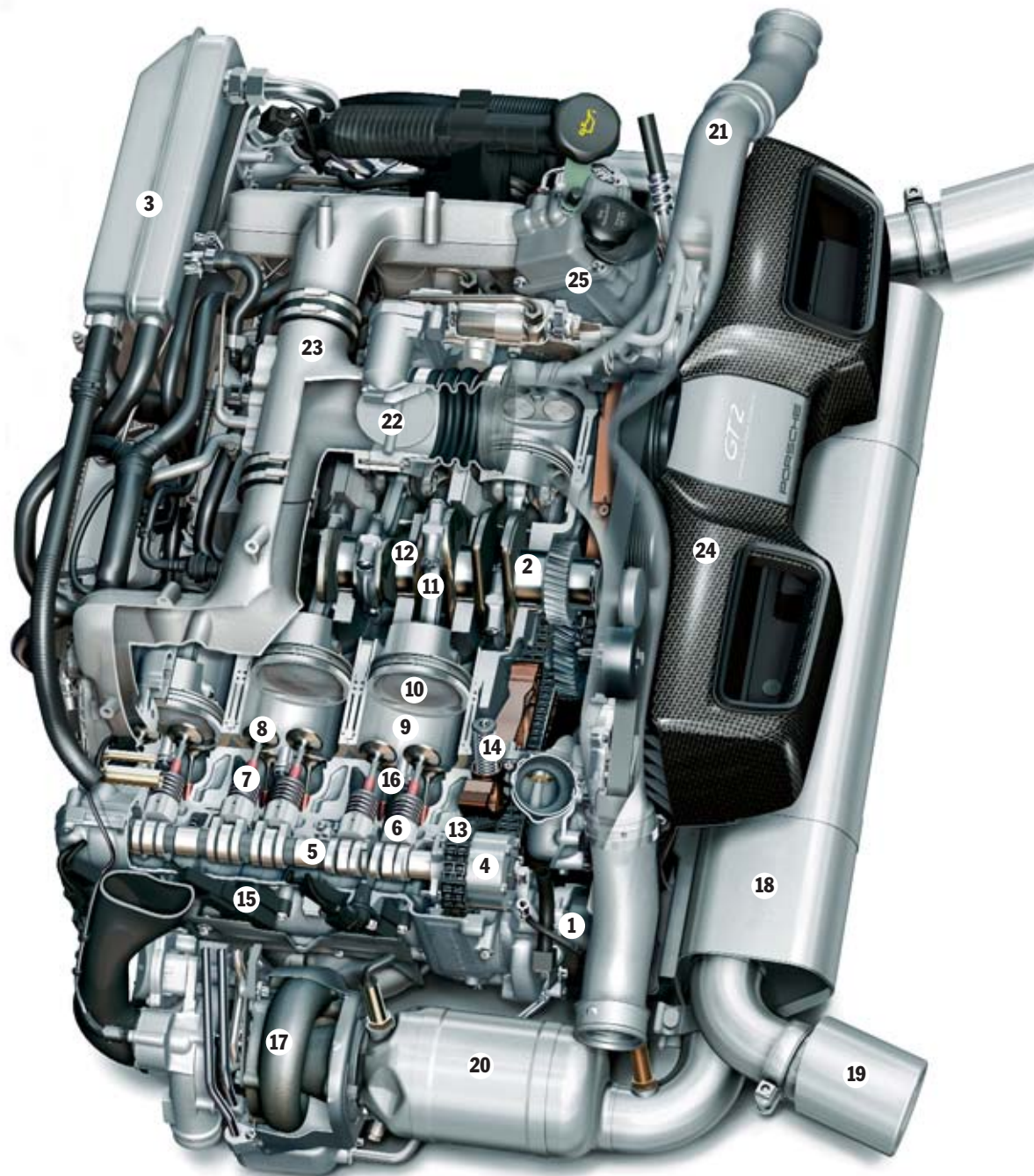
Das maximale Drehmoment beträgt 680 Nm. Beeindruckend, keine Frage. Noch beeindruckender ist jedoch: Die 680 Nm stehen Ihnen bereits ab 2.200 1/min zur Verfügung – und sorgen bis 4.500 1/min unvermindert für einen erstaunten, aber glücklichen Gesichtsausdruck.

Genau wie die Beschleunigung des 911 GT2: Von 0 auf 100 km/h benötigt er gerade mal 3,7 s. Auf 200 km/h sind es nur 11,2 s. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 329 km/h. Noch beeindruckender: das Leistungsgewicht von nur 2,72 kg pro PS, die Literleistung von 147 PS pro Liter – und die niedrigen Verbrauchswerte für ein Fahrzeug dieser Leistungsklasse.

Punkt 3: die Begeisterung. Manchmal reichen für Leistungssteigerung konventionelle Maßnahmen. Hier nicht. Der 911 GT2 bietet mehr – durch sinnvolle Weiterentwicklung und verbesserte Effizienz. Nichts anderes erwartet man schließlich von unserem leistungsstärksten 911 für die Straße.



911 GT2: 680 Nm zwischen 2.200 und 4.500 1/min, 390 kW (530 PS) bei 6.500 1/min



1. Ölabsaugpumpe
2. Druckölpumpe (darunterliegend)
3. Motoröltank der Trockensumpfschmierung
4. VarioCam Plus
5. Einlassnockenwelle
6. Stößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich
7. Ventilfedern
8. Ventile
9. Nikasilbeschichtete Zylinderlaufbuchsen
10. Geschmiedete Aluminium-Kolben
11. Schmiedepleuel
12. Kurbelwelle
13. Antriebskette der Nockenwellen
14. Kettenspanner mit Spannschiene
15. Einzelzündspulen
16. Zündkerzen
17. Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie
18. Endschalldämpfer aus Titan
19. Endrohr aus Titan
20. Katalysator
21. Druckrohr
22. Drosselklappe mit E-Gas-Steller
23. Expansionsauganlage
24. Luftfilter
25. Öltank der Servolenkung



Leichtbauweise.

Der 6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor ist kompakt, bietet sehr guten Ladungswechsel, hervorragenden Massenausgleich, optimale Drehmomentwerte und vibrationsarmen Lauf. Die Boxer-Bauweise ermöglicht einen tiefen Fahrzeugschwerpunkt mit daraus resultierenden Vorteilen für Traktion und Fahrdynamik. Das Kurbelgehäuse aus Leichtmetall ist vertikal geteilt, die Kurbelwelle achtfach

gelagert. Die Pleuel sind geschmiedet. Um die Festigkeit und Dauerhaltbarkeit zu erhöhen, verfügt der Motor über geschmiedete, durch Spritzöldüsen gezielt gekühlte Aluminium-Kolben. Diese laufen in nikasilbeschichteten Aluminium-Zylinderlaufbuchsen. Vorteil: geringer Reibungswiderstand und hohe Lebensdauer auch bei Dauerbelastung.

Die Zylinderköpfe sind aus einer extrem temperaturbeständigen

Leichtmetalllegierung. Je 2 oberliegende Nockenwellen pro Zylinderkopf betätigen 4 Ventile pro Brennraum. Diese sind V-förmig angeordnet und besitzen doppelte Ventildfedern auf der Ein- und Auslassseite. Das garantiert eine einwandfreie Funktion während des Schließvorgangs und sichert eine hohe Drehzahlfestigkeit. Der Motor erreicht seine hohen Drehmoment- und Leistungswerte mit der variablen Turbinengeometrie (VTG, s. Seite 28). Und in Verbin-

dung mit VarioCam Plus – einem System zur Steuerzeitenverstellung der Einlassnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile. Bei guter Umweltverträglichkeit und niedrigem Verbrauch.

Die Trockensumpfschmierung.

Die Ölversorgung sichert auch bei anhaltender, extremer Quer- und Längsbeschleunigung eine Trocken-

sumpfschmierung mit separatem Öltank. 2 Ölabsaugpumpen je Zylinderkopf sowie 2 zentrale Rückförderpumpen im Kurbelgehäuse sorgen dafür, dass das Motoröl schnell und vollständig in den Motoröltank gelangt. Eine Druckölpumpe versorgt die Schmierstellen im Motor direkt. Mit 2 zusätzlichen Ölabsaugpumpen für die beiden Abgasturbolader verfügt der 911 GT2 damit über insgesamt 9 Ölpumpen. Zur Entschäumung des Öls ist ein Öl-

abscheider in den Öltank integriert. Der Ölstand lässt sich komfortabel und genau über den serienmäßigen Bordcomputer abrufen.

Der 911 GT2 ist ab Werk mit dem vollsynthetischen Hochleistungsöl Mobil 1 befüllt. Für einen zuverlässigen Kaltstart, auch bei tiefen Temperaturen – und damit weniger Verschleiß sowie eine längere Lebensdauer.

Die Motorkühlung.

Der Motor des 911 GT2 ist flüssigkeitsgekühlt. Eine Querstromkühlung mit vollintegrierter Kühlflüssigkeitsführung versorgt jeden Zylinder gezielt und gleichmäßig mit Kühlflüssigkeit. Die Abwärme des Motoröls wird über 2 Öl-Wasser-Wärmetauscher ins Kühlwasser abgeführt. Die Kühler liegen links und rechts vor den Vorderrädern sowie mittig im Fahrzeugbug.

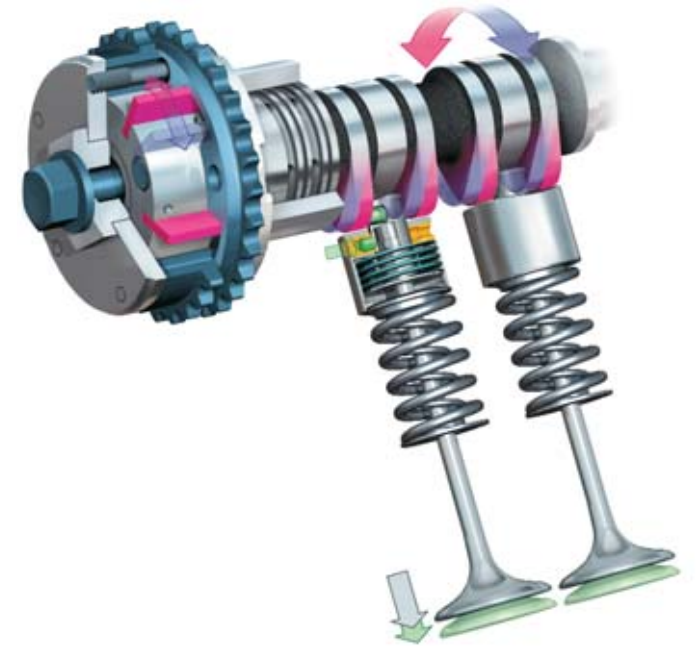
VarioCam Plus.

VarioCam Plus ist ein System zur Verstellung der Einlassnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile. Es ermöglicht neben exzellenter Laufqualität, günstigem Kraftstoffverbrauch und geringen Schadstoffemissionen vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte.

Und VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept. Es unterscheidet zwischen normaler Alltags- und maximaler Leistungsanforderung und stellt sich auf die jeweiligen Bedingungen ein. Die Umschaltung erfolgt unbemerkt durch die Motorelektronik. Ergebnis: spontane Beschleunigung und große Laufruhe.

Das Ventilhubverstellungssystem besteht aus schaltbaren Tassenstößeln, die durch ein elektrohy-

draulisches Schaltventil gesteuert werden. Sie bestehen aus 2 ineinanderliegenden Stößeln, die durch einen Bolzen verriegelt werden können. Dabei wirkt wahlweise ein großer Nocken über den außenliegenden Stößel oder ein kleiner Nocken über den innenliegenden Stößel auf die Einlassventile. Die Variation der Einlasssteuerzeiten erfolgt stufenlos über einen an der Stirnseite der Nockenwelle angebrachten Nockenwellenversteller, der nach dem Flügelzellenprinzip arbeitet. Die Ansteuerung erfolgt über ein elektrohydraulisches Regelventil.



VarioCam Plus

Um z. B. die Gasannahme während der Warmlaufphase bei tiefen Temperaturen zu optimieren, wählt VarioCam Plus große Ventilhubes mit späten Steuerzeiten.

Im mittleren Drehzahl- und niedrigen Lastbereich reduziert das System durch kleine Ventilhubes mit frühen Steuerzeiten den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen. Besonders im unteren Drehzahlbereich lässt sich durch VarioCam Plus eine deutliche Verbrauchersparnis erzielen. Hohe

Drehmomentwerte und maximale Leistung werden über große Ventilhubes erreicht.

Das Ergebnis: außerordentliche Durchzugskraft bei erstaunlich niedrigem Verbrauch – besonders im Vergleich zu Motoren mit deutlich größerem Hubraum.





Mehr Luft – damit Sie den Atem anhalten.

Variable Turbinengeometrie (VTG).

Turboaufladung sorgt für mehr Leistung. Was jedoch, wenn – wie beim 911 GT2 – sehr viel mehr gefordert ist?

Die Antwort: die variable Turbinengeometrie (VTG).

Wie funktioniert diese Technik? Bei einem herkömmlichen Abgasturbo-lader treibt der Abgasstrom ein Turbinenrad an, das mit einem Verdichterrad auf der Ansaugseite verbunden ist. Dieses komprimiert die Ansaugluft und führt so dem

Motor eine größere Luftmasse über einen Ladeluftkühler zu – die Motorleistung steigt deutlich. Da der Turbolader mit zunehmendem Abgasdruck immer höheren Ladedruck produziert, bedarf es einer Ladedruckbegrenzung. Ansonsten



Turbolader mit variabler Turbinengeometrie

gelänge zu viel Luft in den Motor. Der Ladedruck wird auf einen Wert begrenzt, der auf den Motor abgestimmt ist. Der überschüssige Abgasstrom wird über ein sogenanntes Bypassventil an der Turbine vorbeigeleitet.

Ein weiterer Faktor ist die Größe des Turboladers. Ist er klein dimensioniert, spricht der Lader aufgrund seiner geringen Massen

schon frühzeitig an – das Turbinenrad kommt schneller auf Drehzahl. Andererseits liefert aber ein kleiner Turbolader bei hohen Motordrehzahlen aufgrund der kleinen Strömungsquerschnitte einen zu hohen, leistungsmindernden Abgasgegendruck. Ist der Turbolader dagegen groß dimensioniert, liefert er zwar bei hohen Drehzahlen einen geringen Abgasgegendruck mit hoher Leistung,

spricht jedoch aufgrund der großen Strömungsquerschnitte und der Massenträgheit des größeren Turbinenrades erst bei mittleren Motordrehzahlen an: Das sogenannte Turboloch bei niedrigen Motordrehzahlen entsteht.

Nicht so bei der variablen Turbinengeometrie (VTG).

Die variable Turbinengeometrie der beiden wassergekühlten, parallel geschalteten Abgasturbolader des 911 GT2 hebt diese Abhängigkeiten weitgehend auf:

Das einströmende Abgas wird über elektronisch gesteuerte, bewegliche Leitschaufeln so auf das Turbinenrad gelenkt, dass sowohl die Verhältnisse eines „kleinen“ als auch „großen“ Turboladers erzielt werden können. Dadurch lassen sich für den jeweiligen Betriebszustand optimale Strömungsverhältnisse erreichen. Die Stellung der Leitschaufeln wird von der Motorelektronik gesteuert.

Durch dieses Prinzip lässt sich bereits bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Turbinendrehzahl und damit ein hoher Ladedruck erzeugen – für einen besseren Füllungsgrad des Motors sowie deutlich gesteigerte Leistung und mehr Drehmoment.

Das Besondere beim 911 GT2 sind die Modifikationen am Turbolader: Eine strömungsoptimierte Turbine und ein größeres Verdichterrad liefern mehr Ladedruck. Die Drehmomentkurve erreicht sehr früh ein hohes Niveau – und hält dieses auch. In Zahlen: Bereits ab 2.200 1/min liegen enorme 680 Nm an und stehen bis 4.500 1/min zur Verfügung. Für immensen Vortrieb.

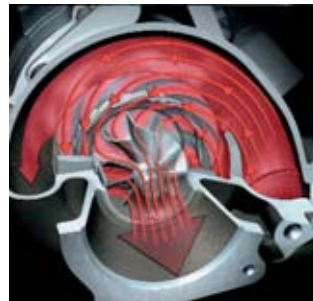


Leitschaufeln geschlossen

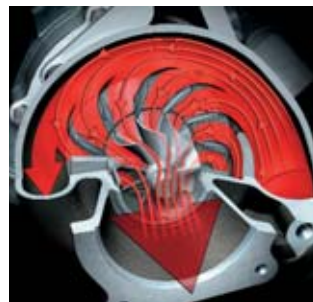


Leitschaufeln geöffnet

Beim Erreichen des maximalen Ladedrucks werden die Leitschaufeln geöffnet. Mit der Stellung der Leitschaufeln wird der gewünschte Ladedruck über den gesamten Motordrehzahlbereich geregelt. Dadurch kann das üblicherweise erforderliche Bypassventil entfallen.



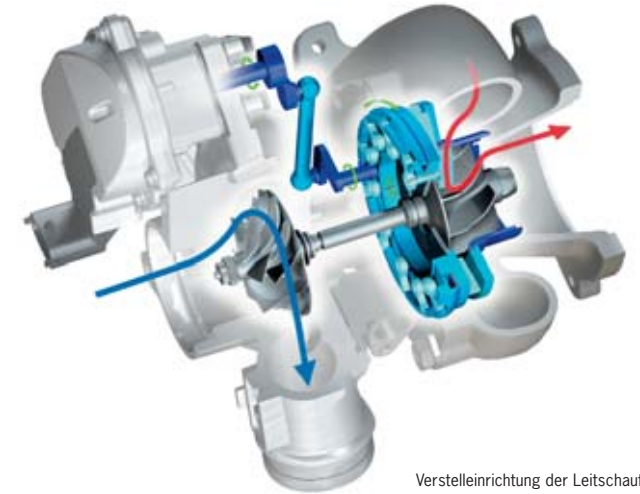
Leitschaufeln geschlossen



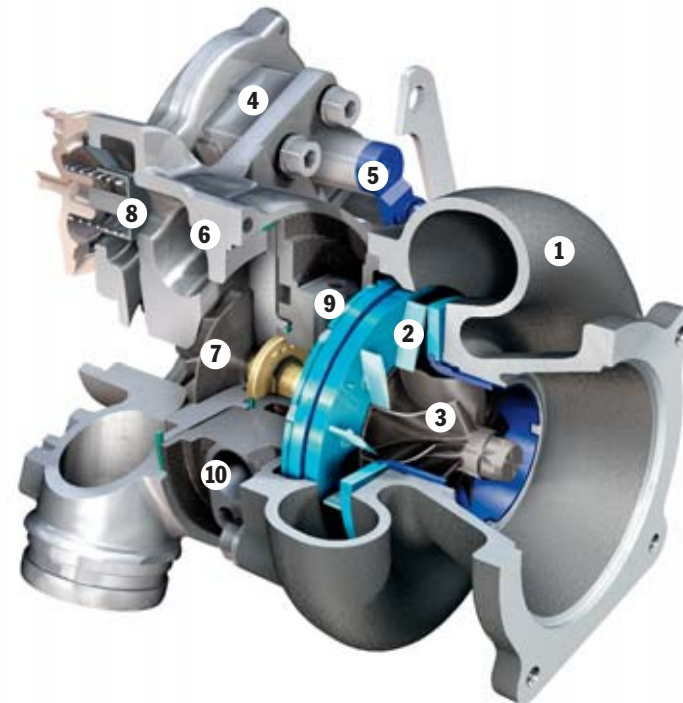
Leitschaufeln geöffnet

Nach diesen technischen Erklärungen bleibt eigentlich nur noch eines: Sprachlosigkeit.

Durch die schlichtweg beeindruckende Kraft des 911 GT2. Mehr, als Sie vermutlich erwarten. Und weniger, als Sie vermutlich erwarten – beim Verbrauch.



Verstelleinrichtung der Leitschaufeln



1. Turbinengehäuse
2. Bewegliche Leitschaufeln
3. Turbinenrad
4. Elektromotor zur Verstellung der Leitschaufeln
5. Ansteuerung der Leitschaufeln
6. Verdichtergehäuse
7. Verdichterrad
8. Umluftventil
9. Ölversorgung, Eintritt
10. Kühlwassereintritt



Expansionsauganlage

Die Expansionsauganlage.

Mehr Leistung als der 911 Turbo – aus dem gleichen Motor? Nicht leicht. Aber machbar.

Der 911 GT2 besitzt eine innovative Expansionsauganlage – mit einem einzigartigen Funktionsprinzip, das die bis heute bekannten Verfahren auf den Kopf stellt. Die Expansionsauganlage ist nicht einfach eine Weiterentwicklung der

Resonanzauganlage für Turbomotoren. Sie beschreitet einen völlig neuen Weg, der allem Gelernten zuwiderzulaufen scheint.

Grundsätzlich finden in allen Sauganlagen neben Luftströmungen auch Luftschwingungen statt. Diese bestehen sowohl aus einer Kompressionsphase, in der sich die Luft zusammenpresst, als auch einer Expansionsphase, in der sich die Luft ausdehnt.

Bei der klassischen Resonanzauganlage gilt das Prinzip: mehr Luft, mehr Leistung. Deshalb wird der Kompressionseffekt der Luftschwingungen im Saugsystem genutzt, um möglichst viel Kraftstoff-Luft-Gemisch in den Zylinder zu pressen. Der Nachteil: Beim Komprimieren erwärmt sich die Luft. Das Gemisch kann so nicht leistungsoptimal gezündet werden.

Die Expansionsauganlage des 911 GT2 kehrt das Prinzip komplett um – gegen jede Erfahrung



der letzten Jahrzehnte. Wie das? Durch ihre Geometrie im Vergleich zur herkömmlichen Sauganlage: Das Verteilerrohr ist länger und hat einen kleineren Durchmesser, die Saugrohre sind kürzer.

Das setzt die Luftschwingungen völlig anders als bisher ein: Anstelle der Kompressionsphase wird jetzt vor dem Brennraum die Expansionsphase genutzt – weil die Luft sich beim Ausdehnen abkühlt. Folge: Das Gemisch im Brennraum ist

kühler – und lässt sich so leistungsoptimaler zünden.

Der vermeintliche Widerspruch in diesem System löst sich leicht auf: Durch die Expansion gelangt weniger Luft in die Zylinder. Aber eine leichte Erhöhung des Ladedrucks der Turbolader um etwa 0,2 bar gleicht diesen Effekt aus. Der Erwärmung der Luft durch den höheren Ladedruck wiederum lässt sich durch die optimierten Ladeluftkühler entgegenwirken.

Statt mehr Luft sorgt also kühlere Luft für mehr Leistung. Das Ergebnis: ein deutlich verbesserter Wirkungsgrad des Motors für eine höhere Motorleistung. Und günstigerer Verbrauch bei hohen Lasten und Drehzahlen.

Eigentlich simpel, oder? Wir mussten dazu nur etwas in Frage stellen, was bisher alle für richtig hielten.



Abgasanlage

Die Abgasanlage.

Endschalldämpfer und Endrohre des 911 GT2 sind aus leichtem Titan. Für weniger Gewicht auf der Hinterachse und verbesserte Fahrdynamik. Die Anlage besteht aus zwei 3-Wege-Katalysatoren und einem Endschalldämpfer. Die beiden Endrohre sind komplett ins Heckteil integriert.

Große Rohrdurchmesser reduzieren den Abgasgedruck – für

mehr Leistung. Jede der 2 Zylinderreihen besitzt einen eigenen Abgasstrang. Diese münden in einen gemeinsamen Endschalldämpfer. Die motornahen Katalysatoren ermöglichen eine schnelle Aufheizung für effektive Schadstoffumwandlung – beim Kaltstart zudem unterstützt durch eine Sekundärlufteinblasung.

Eine Stereo-Lambda-Regelung mit 2 korrespondierenden Lambda-Sonden überwacht und regelt

individuell für jede Zylinderreihe die Gemischzusammensetzung zusammen mit der Motronic ME7.8.1. Je eine weitere Lambda-Sonde pro Abgasstrang überwacht die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.* Für eine genauere Regelung zur Schadstoffreduktion.

Das Ergebnis: sonorer, fülliger Sound – mit mehr Bass schon im Leerlauf.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



Die Kraftstoffversorgung.

Der Kraftstoff gelangt durch sequenzielle Einspritzung in die Zylinderbrennräume. Dabei regelt die Motronic ME7.8.1 den Einspritzzeitpunkt individuell für jeden Zylinder sowie die Einspritzmenge für jede Zylinderbank abhängig u. a. von Gaspedalstellung, Drehzahl, Ladedruck, Kühlmitteltemperatur und Abgaszusammensetzung. Das optimiert den Ver-

brennungsverlauf und den Kraftstoffverbrauch.

Eine Heißfilmluftmassenmessung berücksichtigt dabei nicht nur den Volumenstrom, sondern auch die Luftdichte und damit die Luftmasse. So gelangt jederzeit – unabhängig von Wetter und Höhenlage – die richtige Mischung in die Brennräume.

Die Zündung.

Der 911 GT2 hat eine Zündanlage mit ruhender Hochspannungsverteilung. Direkt an den Zündkerzen mit Platin-Elektrode befinden sich Einzelzündspulen. Für deutlich höhere Zündsicherheit. Die Funktion des Zündverteilers übernimmt das Motormanagement. Es steuert die Einzelzündspulen direkt an. Für optimale Leistung bei minimalem Kraftstoffverbrauch.

Das Motormanagement.

Um unter allen Betriebsbedingungen optimal zu arbeiten, benötigt der Motor ein Motormanagement. Beim 911 GT2 übernimmt dies die Motronic ME7.8.1. Sie steuert alle dem Motor direkt zuzuordnenden Funktionen und Baugruppen (s. Diagramm) wie z.B. die variable Turbinengeometrie der Turbolader, VarioCam Plus oder die Drosselklappenstellung (E-Gas – elektronisches Gaspedal), eine Voraussetzung für das serienmäßi-

ge Porsche Stability Management (PSM). Das Ergebnis: ein Optimum an Verbrauch, Schadstoffreduzierung, Leistung und Drehmoment bei jeder Fahrweise.

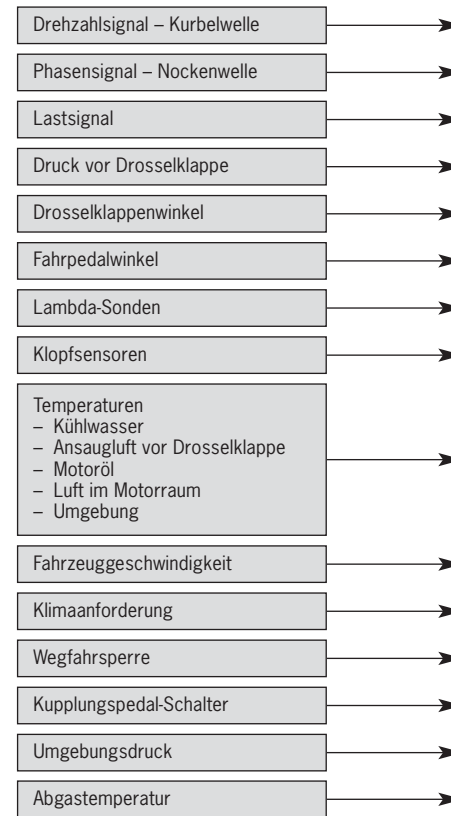
Eine wichtige weitere Steuerfunktion der Motronic ME7.8.1 ist die zylinderselektive Klopfregelung. Da nie alle 6 Zylinder unter exakt denselben Bedingungen arbeiten, werden sie von der Klopfregelung einzeln überwacht – notfalls wird der Zündzeitpunkt individuell verschoben. Das vermeidet die even-

tuelle Schädigung eines Zylinders oder Kolbens bei hohen Drehzahlen und Lasten.

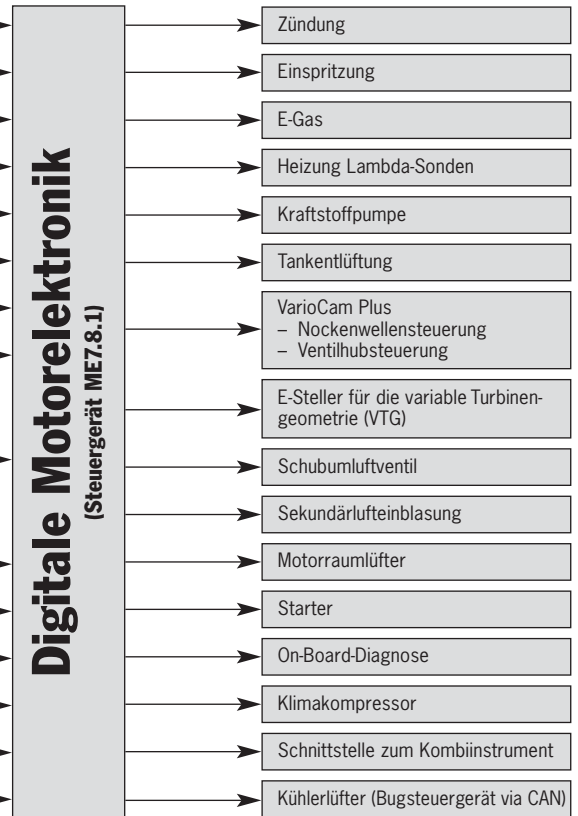
Die On-Board-Diagnose nach europäischem Standard erkennt eventuell auftretende Fehler und Defekte im Abgas- und Kraftstoffsystem frühzeitig und zeigt sie während der Fahrt an. So können erhöhter Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch vermieden werden.



Eingangsdaten



Regelung/Steuerung von





Leicht Gas geben und die Kupplung langsam kommen lassen? Das wollten Sie schon damals bei Ihrem Fahrlehrer nicht hören.

Die Kraftübertragung.

Das 6-Gang-Schaltgetriebe des 911 GT2 ist speziell auf die hohe Motorleistung ausgelegt. Die einzelnen Gänge ebenso: Die Schaltwege sind kurz und exakt – für präzise und schnelle Schaltvorgänge.

Typisch 911 GT2: der Launch Assistant – für maximale Beschleunigung aus dem Stand: Sie treten bei stehendem Fahrzeug Kupplungs- und Gaspedal. Zeigt das Kombiinstrument einen

Ladedruck von 0,9 bar, lösen Sie schnellstmöglich die Kupplung – und vergessen alles, was Sie bisher über Vortrieb zu wissen glaubten.

Bei der herkömmlichen Beschleunigung von Turbofahrzeugen mit Schaltgetriebe ist der Ladedruck sehr gering und muss erst über den Beschleunigungsvorgang aufgebaut werden. Das kostet Zeit. Beim 911 GT2 wird diese Zeit deutlich verkürzt. Bei stehendem Fahrzeug bringen Eingriffe in die Kraftstoffeinspritzung den Motor künstlich auf hohe Leistung: Der Ladedruck steigt deutlich und der

Motor wird sozusagen „vorgespannt“. Für einen sehr dynamischen Start.

Eine speziell abgestimmte Schlupfregelung steuert nun über Eingriffe des Motormanagements den Beschleunigungsvorgang automatisch mit bestmöglicher Traktion. Die Kupplung bleibt geschlossen. Das reduziert die Belastung und vermeidet einen hohen Kupplungsverleiß. Die Kraft wird dabei direkt über die Hinterachse auf die Straße übertragen. Für rundstreckentaugliche Fahrdynamik.

In Verbindung mit einer Seilzugschaltung und einem Zweimassenschwungrad bietet das Schaltgetriebe ein Höchstmaß an Präzision. Die Getriebeabstufung ermöglicht eine dynamische Leistungsentfaltung durch kleine Drehzahlsprünge und damit optimalen Anschluss nach dem Hochschalten.

Stabile und hitzeunempfindliche Stahlsynchronringe im 2. bis 5. Gang gewährleisten exakte Gangwechsel auch unter sehr hohen Belastungen.

Ein zusätzlicher Öl-Wasser-Wärmetauscher und eine Spritzölschmierung sorgen für die notwendige Getriebeölkühlung. Für eine Getriebedauerhaltbarkeit auch unter hohen Belastungsbedingungen, wie sie beispielsweise beim Rundstreckeneinsatz auftreten können.

Die serienmäßige mechanische Hinterachs-Quersperre teilt beim Beschleunigen in der Kurve dem höher belasteten kurvenäußeren Rad der Hinterachse mehr Kraft vom Motor zu. So wird ein Durchdrehen des kurveninneren Rades vermieden. Für besseren Vortrieb und präziseres Kurvenverhalten.

Die Sperrwirkung ist asymmetrisch zwischen Beschleunigung und Verzögerung. Dabei beträgt der maximale Sperrwert beim Beschleunigen 28% und beim Verzögern 40%.



- 1. Bi-Xenon-Scheinwerfer
- 2. Kühlermodul links
- 3. Kühlermodul Mitte
- 4. Kühlermodul rechts
- 5. Kühlwasserleitung

- 6. Kühlmittelausgleichsbehälter
- 7. Luftfilter
- 8. Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie

- 9. Ladeluftkühler
- 10. Druckrohr
- 11. Drosselklappe mit E-Gas-Steller
- 12. Expansionsauganlage

- 13. Endschalldämpfer aus Titan
- 14. Endrohr aus Titan
- 15. Ölfilter
- 16. Motoröltank der Trockensumpfschmierung

- 17. Lichtmaschine
- 18. PASM Dämpfer
- 19. PCCB Bremse
- 20. Tandem-Bremskraftverstärker

- 21. 6-Gang-Schaltgetriebe
- 22. Sportschalensitz



Fahrwerk

Wie man mit einem Ausnahmesportwagen zum Brötchenholen fährt?

Im Normalmodus.



Vorderachse

Rundstrecke? Langstrecke? Egal.

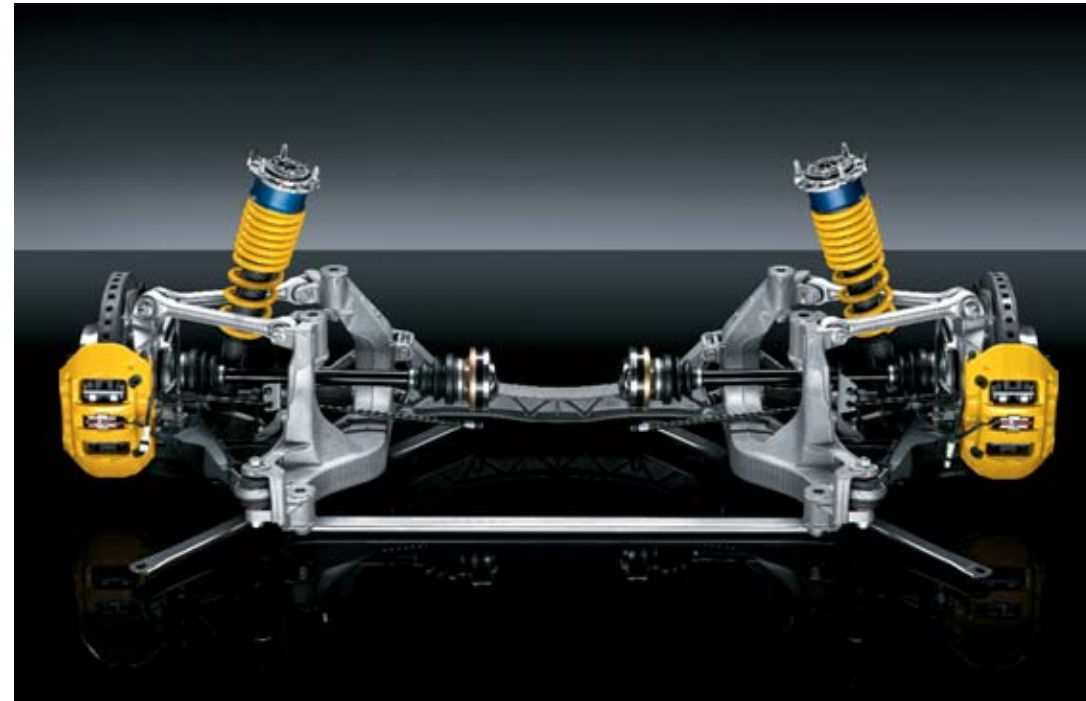
Das Fahrwerk.

Die entscheidende Forderung an die Fahrwerkabstimmung des 911 GT2 war klar: rennsporttypisches Fahrverhalten – auf Langstrecken wie auf Rundkursen. Die Maßnahmen: Das Fahrzeug liegt gegenüber dem 911 Carrera um rund 25 mm tiefer. Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht

und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig. Für außergewöhnliche Agilität, hohe Fahrsicherheit und stabiles Fahrverhalten besonders in Kurven.

Die Vorderachse mit speziellen Radträgern ist eine McPherson-Federbeinachse mit einzeln an Längs-

und Querlenkern aufgehängten Rädern. So werden die Räder präzise geführt. Für hervorragende Spurtreue und überlegene Handlungseigenschaften in jeder Fahrsituation.



Hinterachse

Eine effiziente Kühlluftzufuhr zu den vorderen Bremsen ist durch die Bremsluftspoiler gewährleistet.

Die Hinterachse ist eine Mehrlenkerachse mit Fahrschemel im LSA-Konzept – leicht, stabil, agil. Die gewichtsoptimierte Konstruktion mit Hinterachs-Querträger aus Aluminium sorgt für hervorragende fahrdynamische Eigenschaften.

Sowohl Höhe, Sturz und Spur als auch die Stabilisatoren des Fahrwerks lassen sich an Vorder- und Hinterachse verstellen und so auf das gewünschte Fahrverhalten abstimmen – für den gelegentlichen Rundstreckeneinsatz.

Durch die fast spielfreie Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie, z.B. durch Metallstützlager mit Kugelgelenken vorne und den starr aufgehängten Achsträgern hinten,

ergeben sich geringere Übertragungselastizitäten sowie eine exaktere Radführung und somit ein besseres Fahr- und Einlenkverhalten.

Der 911 GT2 verfügt über ein variables Dämpfungssystem: das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM, s. Seite 48). Der Fahrer kann zwischen 2 Programmen wählen: dem Normal- und dem Sportmodus.

Groß, leicht, kontaktfreudig.

Die Räder.

Der 911 GT2 steht auf einteiligen 19-Zoll GT2 Rädern mit Diebstahlsicherung und Radnabenabdeckungen mit GT2 Schriftzug. Die Räder sind für ihre Größe sehr leicht. Die gewichtsoptimierte Bauweise steigert durch geringere ungefederte

Massen die Fahrdynamik und die Performance. Durch seinen großen Innendurchmesser ermöglicht das Rad den Einsatz großer Bremsen an der Vorderachse. Die Räder sind karosseriebündig und serienmäßig mit Sportreifen ausgestattet.

Die Dimensionen: vorne 235/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19 ET 53, hinten 325/30 ZR 19 auf 12 J x 19 ET 51. Die Radaufstandsfläche der 19-Zoll-Sportreifen ist groß. Die Vorteile: ein deutlich höheres Traktionspotenzial beim Beschleunigen

und Bremsen, ein exakteres Fahr- und Einlenkverhalten sowie höhere Kurvengeschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn. Und damit noch mehr Fahrspaß. Durch die geringere Profiltiefe besteht auf nasser Fahrbahn jedoch erhöhte Aquaplaninggefahr.

Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt mittels Anzeige im Display des Bordcom-

puters und über eine Kontrolllampe frühzeitig bei zu geringem Reifendruck sowie bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Ein Reifenreparatursystem – bestehend aus Reifendichtmittel mit Kompressor und separatem Luftdruckprüfer – ist ebenfalls serienmäßig.



19-Zoll GT2 Rad



Selbst der Normalmodus ist alles andere als normal.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM).

Der 911 GT2 verfügt über das Porsche Active Suspension Management (PASM), eine elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems. Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft abhängig von der Fahrweise und der Fahrsituation für jedes einzelne Rad.

Der Fahrer kann zwischen 2 sportlichen Grundprogrammen entscheiden. Der Normalmodus ist ausgelegt für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen und auf Rundkursen bei Nässe. Der Sportmodus ist speziell für maximale Querbesehleunigung und bestmögliche Traktion auf der Rundstrecke abgestimmt.

Abhängig vom per Tastendruck eingestellten Modus und dem erkannten Fahrzustand wählt das System innerhalb der beiden Kennlinienfelder automatisch die optimale Dämpferhärte aus.

Sensoren erfassen hierfür die Karosseriebewegungen, z. B. beim starken Beschleunigen, Bremsen oder auf unebener Fahrbahn. Das Steuergerät erkennt anhand der Messwerte den aktuellen Fahrzustand und stimmt in Abhängigkeit vom gewählten Modus die Dämpferhärte ab: Wank- und Nickbewegungen verringern sich, der Kontakt jedes einzelnen Rads zur Straße wird optimiert.

Ein Beispiel: Sie drücken die am Dämpfersymbol erkennbare PASM Taste. Die Dämpfer gehen auf eine „harte“ Kennlinie, die speziell auf den Einsatz auf Rundstrecken ausgelegt ist. Erkennt das System dann Unebenheiten der Fahrbahn, schaltet es zur Verbesserung des Fahrbahnkontakts innerhalb weniger Millisekunden auf eine weniger harte Kennlinie innerhalb dieses Kennlinienfelds. Wenn die Straße wieder eben ist, geht das PASM auf die ursprüngliche Kennlinie zurück.



Zugstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich straffe Abstimmung



Zugstufe – nur Arbeitskolben, rennsportlich straffe Abstimmung



Druckstufe – Arbeitskolben und Bypass, sportlich straffe Abstimmung



Druckstufe – nur Arbeitskolben, rennsportlich straffe Abstimmung



Manchmal ist Verzicht der höchste Genuss.

Das Porsche Stability Management (PSM).

Die Ansprüche an die Fahrdynamik eines 911 GT2 waren schon immer eindeutig: sportlich, direkt, kraftvoll. Deshalb wurde das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM) speziell abgestimmt. Zusätzlich zum ABS besitzt es 2 automatische Regelsysteme:

Stability Control (SC) und Traction Control (TC).

Stability Control (SC) regelt die Querdynamik. Sensoren ermitteln dabei permanent Fahrtrichtung, Fahrgeschwindigkeit, Giergeschwindigkeit und Querbeschleunigung

des Fahrzeugs. Aus diesen Werten wird die tatsächliche Bewegungsrichtung errechnet. Weicht sie von der gewünschten Richtung ab, initiiert Stability Control (SC) z.B. gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern zur Fahrzeugstabilisierung im fahrdynamischen Grenzbereich.

Traction Control (TC) mit den integrierten Funktionen ABD (automatisches Bremsendifferenzial), ASR (Antriebsschlupfregelung) und MSR (Motor-Schleppmoment-Regelung) regelt die Längsdynamik. Diese sehr sportlich abgestimmte Traktionskontrolle verbessert beim Beschleunigen auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen die Traktion. Zusätzlich begrenzt Traction Control (TC) die überschüssige Kraft, die bei starkem Beschleunigen eventuell zum unkontrollierten

Ausbrechen des Hecks führen könnte. Der Grenzbereich ist dabei jedoch so hoch angesiedelt, dass er bei normaler Fahrweise und trockener Fahrbahn kaum erreicht wird.

Das Besondere am PSM des 911 GT2: Die Regeleingriffe dieser beiden Systeme erfolgen spät und sind komplett in 2 Stufen abschaltbar – für bewusst sportliches Handling.

In der ersten Stufe deaktivieren Sie mittels „SC OFF“-Taste in der Mittelkonsole die Stability Control (SC). Im „SC OFF“-Modus greift die Regelung nicht mehr in querdynamische Kursabweichungen ein. Das Fahrzeug kann nun neben gezielten Lenkbewegungen auch durch Steuerung per Gaspedal sehr dynamisch in Kurven gefahren werden. Traction Control (TC) ist in diesem Modus weiterhin aktiv.

In der zweiten Stufe schalten Sie mittels separater „SC + TC OFF“-Taste zusätzlich noch die Traction Control (TC) ab. In diesem Modus sind sowohl die Funktionen der

Querdynamikregelung als auch der Traktionskontrolle deaktiviert. Das Fahrverhalten wird nun ausschließlich vom Fahrer beeinflusst. Eine weitere Besonderheit für den 911 GT2: Sowohl in der 1. Stufe (SC OFF) als auch in der 2. Stufe (SC + TC OFF) wird die Querdynamikregelung selbst beim starken Bremsen auch im ABS-Regelbereich nicht wieder reaktiviert. Diese speziell für den 911 GT2 entwickelte Funktions- und Schaltstrategie ermöglicht rennsportorientierte Fahrdynamik – für individuelle Ansprüche an eine extreme Performance auf der Rundstrecke.

Das im PSM integrierte Antiblockiersystem (ABS 8.0) bleibt bei allen genannten Einstellungen aktiv. ABS sorgt für einen möglichst kurzen Bremsweg – und damit für mehr Sicherheit.

Wie Sie mit so viel Leistung umgehen, liegt ganz in Ihren Händen.

Die Lenkung.

Ob beim gelegentlichen Einsatz auf der Rundstrecke oder im Alltag: Hohe Lenkpräzision ist in einem Porsche selbstverständlich. Die Lenkung des 911 GT2 ist direkt und liefert eine präzise Rückmeldung.

Jedem Lenkeinschlag wird zielgenau Folge geleistet. Nicht nur ein Verdienst der präzisen Vorderachskinematik, sondern auch der variablen Lenkübersetzung. Sie bleibt bei Lenkeinschlägen um die Mittellage – z.B. während der

Fahrt auf der Autobahn – toleranter. Die Gefahr des „Verreißen“ bei hoher Geschwindigkeit wird so verringert. Die gewohnte Agilität und die Rückmeldung von der Fahrbahn bleiben erhalten.

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

Der Lenksäule kommt in Sachen Sicherheit eine besondere Bedeutung zu. Denn im Falle eines Frontalaufpralls ermöglicht sie einen Deformationsweg von 100 mm.

Die Lenkwischenwelle besteht aus Aluminium, das Lenkschutzrohr sowie das Lenkschlossgehäuse aus Magnesium-Druckguss.

Das serienmäßige 3-Speichen GT2 Lenkrad ist manuell längs- sowie höhenverstellbar. So können Sie zusammen mit der Sitzverstellung Ihre individuelle Sitzposition einrichten.

Für einen möglichst engen Kontakt zwischen Ihnen, dem 911 GT2 und der Fahrbahn.





Sicherheit

Leistung ohne Sicherheit wäre
wie Muskeln ohne Köpfchen.



Scheinwerfer mit Bi-Xenon-Technik

Fahrgefühl: ohne Netz und doppelten Boden. Bei der Sicherheit sieht das völlig anders aus.

Die aktive Sicherheit.

Hohe Motorleistung. Hohe Fahrdynamik. Hohe Sicherheit. Kein „Entweder-oder“ bei Porsche, sondern eine Selbstverständlichkeit. Auch – oder gerade – beim 911 GT2. Sein Beleuchtungskonzept, sein Bremssystem, seine steife Karosserie und sein ergono-

misches Interieur sind bis ins Detail auf seine Performance abgestimmt. Und auf Sie. Bestes Beispiel: Die Sportschalensitze (s. Seite 72) mit klappbarer Rückenlehne bieten rennsporttypischen Seitenhalt.

Die Beleuchtung.

Beim 911 GT2 serienmäßig: eine Bi-Xenon-Scheinwerferanlage mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe. Die kompakten Hauptscheinwerfer sorgen für eine breite und homogene Ausleuchtung der Fahrbahn. Für



Dritte Bremsleuchte

mehr Sicherheit – besonders in langgezogenen, unübersichtlichen Kurven.

Die Helligkeit des Gasentladungslichtsystems der Bi-Xenon-Scheinwerfer ist rund zweimal so hoch wie die einer Halogenlampe. Eine Scheinwerferreinigungsanlage (SRA) ist ebenfalls serienmäßig.

Die stegförmigen Blinker ragen frei in die äußeren Lufteinlässe des Bugteils. Ihre Hochleistungs-LEDs sind besonders hell und gut sichtbar.

Die im Heckdeckel integrierte dritte Bremsleuchte ist für ein noch schnelleres Ansprechen in LED-Technik ausgeführt.

Damit Sie beim Ein- und Aussteigen gut gesehen werden, sind an der Türinnenseite Türsicherungs- und Ausstiegsleuchten angebracht. Sie beleuchten den Ausstiegsbereich (weiß) und signalisieren dem nachfolgenden Verkehr das Öffnen der Tür (rot).



Hohe Leistung für hohe Leistung.

Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Der 911 GT2 verfügt serienmäßig über eine Bremstechnik, die bereits im Rennsport, zum Beispiel in den Fahrzeugen des Porsche Mobil 1 Supercup, härtesten Anforderungen standhalten musste: die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Die Keramik-Bremsscheiben der PCCB haben einen Durchmesser von 380 mm vorne und 350 mm hinten – für hohe Bremsleistung. Die Bremsscheibe basiert auf speziell behandelten Carbonfasern, die in einem Hochvakuumprozess bei ca. 1.700 Grad Celsius siliziert

werden. Das Ergebnis sind Bremsscheiben, die einen deutlich höheren Härtegrad sowie eine höhere Temperaturüberlastsicherheit gegenüber Graugussscheiben aufweisen.

Für die PCCB typisch, verhindert die geringe Wärmedehnung Verformungen bei starker Beanspruchung. Darüber hinaus gewährleisten die Keramik-Bremsscheiben Korrosionsfreiheit und eine bessere akustische Dämpfung.

Der Einsatz von 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen

und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Das Ansprechen der Bremse erfolgt bei deutlich reduziertem Pedalkraftbedarf noch schneller und präziser.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der PCCB.

Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsscheibe liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheibe: Sie ist etwa 50% leichter als Graugussscheiben vergleichbarer Bauart und Dimensionierung. Zudem ist der Bremsscheibentopf an der Vorderachse aus gewichtsparendem Aluminium. Faktoren, die sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar machen, sondern vor allem die ungefederten und rotatorischen Massen reduzieren.

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

Bei der Nutzung des Fahrzeugs auf Rundstrecken oder entsprechend forcierter Fahrweise nimmt natürlich der Verschleiß von Bremsscheiben und insbesondere -belägen – unabhängig von der Ausführung – deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rundstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Grauguss eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Der Klügere gibt nach. Und wenn es notwendig ist, auch mal nicht.

Die passive Sicherheit.

Die Rohbaustruktur.

Der 911 GT2 erfüllt alle bekannten gesetzlichen Forderungen zum Insassenschutz in allen Vertriebsländern. Die von den Gesetzgebern geforderten Grenzwerte für Frontal-, Schräg-, Seiten- und Heckaufprall werden deutlich unterschritten.

Die verstärkte Rohbaustruktur des 911 GT2 bietet hohen Schutz beim Aufprall und eine extrem widerstandsfähige Fahrgastzelle. Vorne wird eine von Porsche patentierte Längs- und Querträgerstruktur (1) eingesetzt. 3 übereinanderliegende Lastpfade nehmen bei einem Crash Deformationsenergie auf, verteilen die Kräfte und minimieren so die Deformation des Innenraums.

Zusätzlich kommt ein steifer Stirnwandquerträger (2) aus höchstfestem Stahl zum Einsatz. Er stützt die durch die vorderen Längsstrukturen eingeleiteten Kräfte ab. Der steife Querträger reduziert die Verformung des Fußraums – für einen verbesserten Fuß- und Beinschutz. Einfach austauschbare Prallelemente (3) schützen bei kleineren Unfällen den Karosserierohbau. So bleiben die Reparaturkosten vergleichsweise gering.

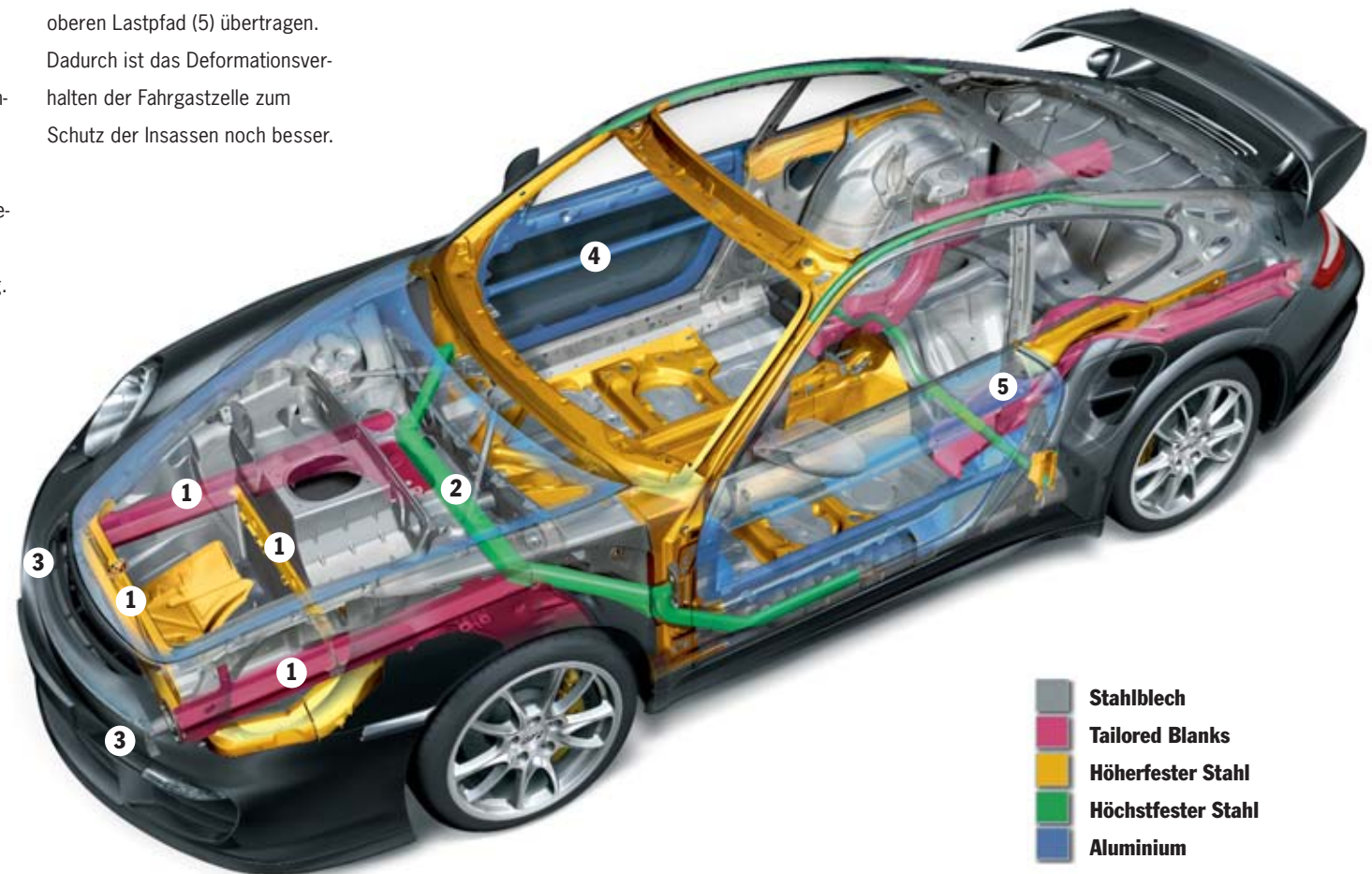
Zur Versteifung der Gesamtstruktur des Fahrzeugs tragen auch die verstärkten Türen (4) bei. Die bei einem Frontalcrash einwirkenden Kräfte werden zusätzlich über den oberen Lastpfad (5) übertragen. Dadurch ist das Deformationsverhalten der Fahrgastzelle zum Schutz der Insassen noch besser.

Bereits seit 1985 haben alle Porsche Türen eine „Leitplanke“ – den sogenannten Seitenaufprallschutz. Beim 911 GT2 ist diese integrierte Sicherheitsverstärkung in den Türen aus Aluminium. Der hohe Anteil an Aluminium und höherfesten Stahlblechen trägt zum günstigen Leistungsgewicht

bei. Der 911 GT2 besteht zu fast 20% aus Aluminium.

Die komplette Karosserie erhält einen hochwertigen Oberflächenschutz. Porsche baute als erster Automobilhersteller der Welt Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech. Über 30

Jahre ist das her. Und ist noch immer so. Bis heute sorgt diese Maßnahme nicht nur für die legendäre Langlebigkeit, sondern gewährleistet auch nach langer Zeit die notwendige Crashesicherheit eines 911.



Die Airbags.

Im 911 GT2 kommt eine auf das Fahrzeug abgestimmte Airbag-Technologie mit insgesamt 6 Airbags zum Einsatz: Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer, die je nach Unfallschwere und Art des Unfalls (z. B. frontal oder schräg von vorne) zweistufig gezündet werden. Bei weniger schweren Unfällen werden die Insassen von der ersten Stufe zurückgehalten. Der Luftsack ist dabei weicher und senkt so die Belastung der Insassen.

Zur Erkennung von Unfallschwere und -richtung sind zusätzlich zur Zentraleinheit auf dem Mittelunnel 2 zusätzliche Sensoren im Bereich der Scheinwerfer montiert. Ein Crash wird deutlich früher und genauer erkannt und ausgewertet.

Das Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Der 911 GT2 verfügt serienmäßig über die neueste Generation des Porsche Side Impact Protection Systems (POSIP). Es besteht aus 2 Seiten-Airbags pro Seite: einem Kopf-Airbag in den Türtafeln und einem Thorax-Airbag in den Seiten-

wangen der serienmäßigen, klappbaren Sportschalensitze (s. Seite 72). Für deutlich erhöhte Sicherheit gegenüber herkömmlichen Schalen-sitzen.

Mit einem Volumen von je ca. 8 Litern beim Thorax- und beim Kopf-Airbag bieten sie ein hohes Schutzpotenzial bei seitlichen

Unfällen. Ein weiterer Bestandteil von POSIP ist der Seitenaufprallschutz mit Verstärkungen in den Türen.

Weitere Sicherheitsmerkmale des 911 GT2 sind in die Lehne integrierte Kopfstützen, eine Sicherheitslenksäule, 3-Punkt-Gurte mit Gurthöhenverstellung, Gurtstraffer

und Gurtkraftbegrenzer, energieaufnehmende Strukturen in der Schalttafel sowie schwer entflammbare Materialien im Innenraum.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)

Das Clubsportpaket.

Für den 911 GT2 erhalten Sie wahlweise, ohne Aufpreis das Clubsportpaket – für zusätzlichen

Schutz bei Einsätzen auf der Rundstrecke.

Es besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkä-

fig hinter den Vordersitzen, einem beigelegten 6-Punkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, einem beigelegten Feuerlöscher mit Halterung sowie einer Vorrüstung für den Batterie-

hauptschalter. Dieser ist separat über die Porsche Motorsport Abteilung bestellbar, ebenso der Käfigbügel vorne für Motorsportveranstaltungen mit FIA-Zulassung.

Die Sportschalensitze mit Thorax-Airbags sind zudem mit einem schwer entflammaren Material bezogen.





Komfort

Bevor Sie in Ehrfurcht erstarren, sollten Sie es sich lieber bequem machen.



Auch im Innenraum ging es um Respekt. Vor dem Fahrer.

Das Interieur.

Die Instrumente.

Die Abstimmung eines Hochleistungssportwagens betrifft nicht nur Motor und Fahrwerk. Auch das Interieur muss sportlich ausgelegt

sein – und fahrerorientiert. Der 911 GT2 erfüllt auch diese Anforderungen in der ihm eigenen Art.

Das offensichtlichste Beispiel: die Instrumente. Denn sportliches

Fahren erfordert schnelle Reaktionen. Diese wiederum erfordern schnell erfassbare Informationen. Gut sichtbar in der Mitte der 5 Rundinstrumente liegt der Drehzahlmesser – mit GT2 Schriftzug

und titanfarbenem Zifferblatt. Zeiger und Skalierung im Kombiinstrument sind gelb. Für optimale Beschleunigung: die Hochschaltanzeige im Drehzahlmesser. Ein mittig platzierter, gut sichtbarer Pfeil signalisiert, wann spätestens hochgeschaltet werden sollte.

Der Bordcomputer.

Der integrierte Bordcomputer versorgt Sie mit Informationen über Ladedruck, Durchschnittsverbrauch, Geschwindigkeit, Reichweite und Außentemperatur. Die Daten des serienmäßigen Reifendruckkontrollsystems (RDK) sind ebenso abrufbar wie die der Stoppuhr des optionalen Chrono

Pakets Plus (s. Seite 75). Über den Lenkstockhebel lassen sich diese Informationen im Kombiinstrument anzeigen.

Eine Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter ist Serie.



Die Interieur-Materialien.

Die hochwertigen Materialien im Interieur des 911 GT2 sind edel und sportlich zugleich: Leder und Alcantara. Die Vorteile von Alcantara: Es ist besonders griffig, abwaschbar und pflegeleicht.

Deshalb findet es sich vor allem dort, wo man Griffkontakt hat: am Lenkradkranz, am Schalt- und am Handbremshebel sowie an den Türgriffen. Darüber hinaus an den Türtafeln, den Deckeln der Türablagefächer und der Mittelkonsole.

Die serienmäßigen, klappbaren Sportschalensitze und die optionalen adaptiven Sportsitze sind mit

schwarzem Leder bezogen, die Sitzmittelbahnen in Alcantara gehalten. In der Fondverkleidung ist ein GT2 Schriftzug integriert.

Die vordere Mittelkonsole besitzt ein komplett neues Design und ist jetzt vorherrschend in klassischem Schwarz gehalten.



Das Lenkrad.

Das 3-Speichen GT2 Lenkrad ist manuell längs- und höhenverstellbar. Der Lenkradkranz ist leicht aufgepolstert und mit Alcantara überzogen. Das Airbag-Modul ist beleuchtet, die Speichenblenden sind vulkangrau lackiert.

Wahlweise erhalten Sie das Multifunktionslenkrad sowie das 3-Speichen-Sportlenkrad in Glattleder.



3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder



Sportschalensitz



Sportschalensitz geklappt

Die Sportschalensitze.*

Unverzichtbar für sportliches Fahren mit derart hoher Querbereitschleunigung wie beim 911 GT2: serienmäßige Sportschalensitze mit manueller Längsverstellung. Das Außergewöhnliche: Diese rennsportnahen Schalensitze verfügen über einen in die Seitenwanne integrierten Thorax-Airbag und eine klappbare Rückenlehne.

Die klappbare Rückenlehne erleichtert das Beladen des Stauraums im Fond erheblich. Die Besonderheit ist dabei die Lage der Drehpunkte der Lehne. Sie liegen weit oben in den Seitenwangen. Damit ist es weltweit erstmals möglich, die komplette Seitenführung eines Schalensitzes mit einer klappbaren Rückenlehne zu kombinieren. Für sehr guten Seitenhalt nicht nur im

Lehnen- und Sitzkissen-, sondern auch im Beckenbereich.

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

Der Bezug ist serienmäßig aus schwarzem Leder mit Mittelbahn in Alcantara, optional auch in Naturleder dunkelgrau mit Mittelbahn in Alcantara erhältlich. In Verbindung mit dem Clubsportpaket (s. Seite 64) ist der Sportschalensitz mit schwer entflammablem Material bezogen. Für zusätzliche Sicherheit.

Die adaptiven Sportsitze mit Fahrermemory.

Wahlweise erhalten Sie ohne Aufpreis adaptive Sportsitze aus Leder mit Mittelbahn in Alcantara. Neben der elektrischen Längs-, Höhen- und Lehnenverstellung sowie Lordoseneinstellung sind

auch die Seitenwangen der Sitzfläche und der Lehne individuell elektrisch einstellbar – für großzügigen Komfort auf Langstrecken oder passgenaue Seitenführung auf Kurven- oder Rundstrecken. Die zusätzliche Memory-Funktion umfasst beide Außenspiegel und alle fahrerseitigen Sitzeinstellungen bis auf die der Seitenwangen. Optional erhalten Sie zu den adaptiven Sportsitzen auch eine Sitzheizung.

Die Ablagen.

Ebenso wichtig wie die Sportlichkeit des 911 GT2 ist seine Alltags-tauglichkeit – etwa durch Ablagen in der Mittelkonsole sowie in den

Türverkleidungen. Die Armauflagefläche und der Lehne individuell elektrisch einstellbar sind gepolstert und in der Höhe aufeinander abgestimmt. Für entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Unterhalb des Beifahrer-Airbags sitzen unter einer klappbaren Blende verborgene Cupholder für Fahrer und Beifahrer, darunter ein abschließbares Handschuhfach mit CD-Ablage.

Zwei 12-V-Steckdosen im Innenraum (inklusive Zigarettenanzünder) erlauben Ihnen den Anschluss individuellen Zubehörs.



Adaptiver Sportsitz



Abschließbares Handschuhfach

* In Verbindung mit dem Sportschalensitz dürfen keine Kinderrückhaltesysteme verwendet werden.

Die Heimleuchtautomatik.

Mehr Komfort auf Knopfdruck: die serienmäßige Heimleuchtautomatik. Beim Öffnen bzw. Schließen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung des Schlüssels schalten sich automatisch die Abblendscheinwerfer ein. So finden Sie bei Dunkelheit sicher den Weg zu Ihrer Haustür. Die Nachleuchtdauer lässt sich mit dem optionalen Chrono Paket Plus über das Porsche Communication Management (PCM) programmieren.

Der ParkAssistent.

Beim Einlegen des Rückwärtsgangs wird der auf Wunsch erhältliche ParkAssistent aktiv. Nähern Sie sich einem Hindernis, warnt ein Signalton – je näher Sie kommen, desto schneller. Die Sensoren sind unauffällig in die Heckverkleidung integriert.

Der Tempostat.

Die automatische Geschwindigkeitsregelung für den Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 240 km/h erhalten Sie auf Wunsch. Sie wird über einen Schalter in einem separaten Lenkstockhebel aktiviert und ist bereits ab dem 1. Gang nutzbar.

Der HomeLink®.

Eine optionale, im Fahrzeug integrierte und frei programmierbare Fernbedienung für bis zu 3 Garagen- und Außentore, Beleuchtungssysteme oder Alarmanlagen. Kompatibel mit fast allen Garagen- und Außentorantrieben.



Kofferraum

Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

Auf Wunsch erhalten Sie für den 911 GT2 automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel mit integriertem Regensensor für den Frontscheibenwischer.

Der Kofferraum.

Das Kofferraumvolumen des 911 GT2 beträgt 105 l. Der gesamte Kofferraum ist mit hochwertigen und kratzunempfindlichen Materialien verkleidet. Der zusätzliche Stauraum von 205 l im Fond ist wegen der klappbaren Sport-schalensitze gut zugänglich.

Der Diebstahlschutz.

Der 911 GT2 verfügt serienmäßig über eine Wegfahrsperre mit Transponderlösung sowie eine Alarmanlage mit kontaktgesteuerter Außenhautüberwachung und Radar-Innenraumüberwachung. Aktiviert und deaktiviert wird die Alarmanlage mittels Funkfernbedienung im Zündschlüssel.

Das Vehicle Tracking System.

Auf Wunsch erhalten Sie ab Werk eine Vorrüstung für den nachträglichen Einbau des Vehicle Tracking Systems aus dem Porsche Tequipment Programm. Dieses System ermöglicht die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in weiten Teilen Europas und erfordert u.a. die Vorrüstung einer speziellen Verkabelung und einer Batterie mit erhöhter Kapazität. Ein Neigungssensor für die Alarmanlage ist ebenfalls Bestandteil der Vorrüstung.



Chrono Stoppuhr

Das Chrono Paket Plus.

Das optionale Chrono Paket Plus bietet zusätzlich zu einer 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. Das ebenfalls über das PCM steuerbare individuelle Memory des Chrono Pakets Plus speichert persönliche Licht-, Wischer-, Klima- und Türverriegelungseinstellungen.



Das neue Porsche Communication Management (PCM).

Der 911 GT2 ist serienmäßig mit einer völlig neuen Generation des PCM ausgestattet. Als zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation ist es nun noch

leistungsfähiger, vielseitiger und dennoch einfacher in der Bedienung, wobei die Grundlogik der Menüstruktur beibehalten wurde. Hauptmerkmal ist der 6,5 Zoll große Touchscreen zur intuitiven Steuerung. Natürlich können Sie

das PCM auch wie bisher über den rechten Dreh-/Drücksteller bedienen. Die Bildschirmdarstellung ist mit maximal 5 Listeneinträgen pro Seite sehr übersichtlich. Eine Hilfefunktion wird in der Fußzeile des Bildschirms eingeblendet.

Für Radiohörer gibt es bis zu 48 Speicherplätze und einen FM-Doppel-tuner mit RDS, der im Hintergrund ständig die beste Frequenz des gewählten Senders sucht sowie bis zu 4 Radioantennen für einen optimalen Empfang zusammenschaltet.

Das integrierte Single CD-/DVD-Laufwerk kann – in Verbindung mit dem optionalen BOSE® Surround Sound-System – nun auch die Musik von Audio- und Video-DVDs im 5.1 Discrete Surround-Format wiedergeben. Optional ist ein im PCM integrierter Sechsfach-CD-/DVD-Wechsler erhältlich.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt analoges und digitales Fernsehen.

Das Navigationsmodul.

Das optionale GPS-Navigationsmodul verfügt nun über eine Festplatte mit Kartendaten für die meisten europäischen Länder. Für eine deutlich schnellere Routenberechnung mit jeweils 3 alternativen Routenvorschlägen.

Der Touchscreen ermöglicht eine beschleunigte Zieleingabe und spontane Information zu Staumeldungen oder Sonderzielen (POIs) durch einfaches Antippen der Symbole auf der Karte. Zwischenziele lassen sich so schnell und einfach in die laufende Zielführung aufnehmen.

Bei der Kartenansicht kann zwischen der neuen perspektivischen und der bekannten zweidimensionalen Darstellung gewählt werden. Bei Autobahnausfahrten werden



grafische Abbiegehinweise zur besseren Orientierung eingeblendet. Im Splitscreen-Modus lässt sich z.B. neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit Piktogrammen für die nächsten Fahrmanöver anzeigen.

Das elektronische Fahrtenbuch.

Das optionale elektronische Fahrtenbuch erlaubt die automatische Erfassung von Kilometerstand, Fahrtstrecke, Datum und Uhrzeit sowie Start- und Zieladresse bei jeder Fahrt. Nach dem Auslesen der Fahrtenbücher aus dem PCM via Bluetooth® oder optionaler USB-Schnittstelle können die Daten mit der beiliegenden Software am heimischen PC ausgewertet werden. Die Software erfüllt die Anforderungen der deutschen Finanzverwaltung zur Dokumentation der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung.

Der TV-Tuner.

Ein auf Wunsch erhältlicher TV-Tuner empfängt analoges und digitales Fernsehen (DVB-T) und sorgt selbst dann für Unterhaltung, wenn Ihr 911 GT2 einmal nicht in Bewegung sein sollte. Zu Ihrer eigenen Sicherheit ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes möglich.

Die Sprachbedienung.

Nahezu alle Funktionen des PCM sind über die optionale Sprachbedienung der jüngsten Generation

steuerbar. Generell kann jeder Menüpunkt so gesprochen werden, wie er auf dem Bildschirm angezeigt wird. Die Sprachbedienung erkennt Kommandos oder Ziffernfolgen unabhängig vom Sprecher. Sie gibt akustische Rückmeldung und führt durch die Funktionen. Ein Anlernen des Systems ist nicht nötig. Der Aufruf von Telefonbucheinträgen, das Einstellen eines Radiosenders oder die Navigationsziel-Eingabe erfolgt direkt durch das Sprechen ganzer Wörter und nicht durch Einzelbuchstabeneingabe.

Das Telefonmodul.

Das optionale Quadband-GSM-Telefonmodul bietet hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Entweder legen Sie Ihre SIM-Karte direkt in den im PCM integrierten SIM-Kartenleser ein und können mittels Freisprecheinrichtung oder dem auf Wunsch erhältlichen

schnurlosen Bedienthörer telefonieren. Oder noch komfortabler: mit der Bluetooth®-Verbindung Ihres Mobiltelefons über das SIM Access Profile (SAP). * Nach der automatischen Kopplung wird die Antenne Ihres Mobiltelefons akkuschonend abgeschaltet und auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon haben Sie dabei nicht nur Zugriff auf die Nummern der SIM-Karte, sondern auch auf den internen Speicher. Die Bedienung erfolgt ebenfalls je nach Mobiltelefon über das PCM, das Multifunktionslenkrad oder die Sprachbedienung. Das Mobiltelefon kann dabei in Ihrer Jackentasche verbleiben.

Die Handylvorbereitung.

Zur Bluetooth®-Anbindung von Mobiltelefonen, die nur das Hands-free Profile (HFP) unterstützen*, ist auf Wunsch die Handylvorbereitung (mit und ohne Konsole) erhältlich.

Bei der Verbindung über HFP dient das PCM lediglich als Freisprechanlage. Auch hierbei kann das Mobiltelefon verstaut bleiben. Über das PCM können jedoch nur Grundfunktionen des Mobiltelefons bedient werden. Die GSM-Verbindung erfolgt grundsätzlich über die Antenne des Mobiltelefons.**

Die universelle Audio-Schnittstelle.

Im Ablagefach der Mittelkonsole stehen Ihnen auf Wunsch 3 Anschlüsse zur Verfügung, an die Sie Ihren iPod®, einen USB-Stick/MP3-Player oder eine beliebige Audioquelle via AUX-Schnittstelle anschließen können. Die Bedienung des iPod® oder eines USB-Stick erfolgt komfortabel und sicher über das PCM, das Multifunktionslenkrad oder die Sprachbedienung. Über den USB-Anschluss lassen sich außerdem die Daten der Performance-Anzeige des

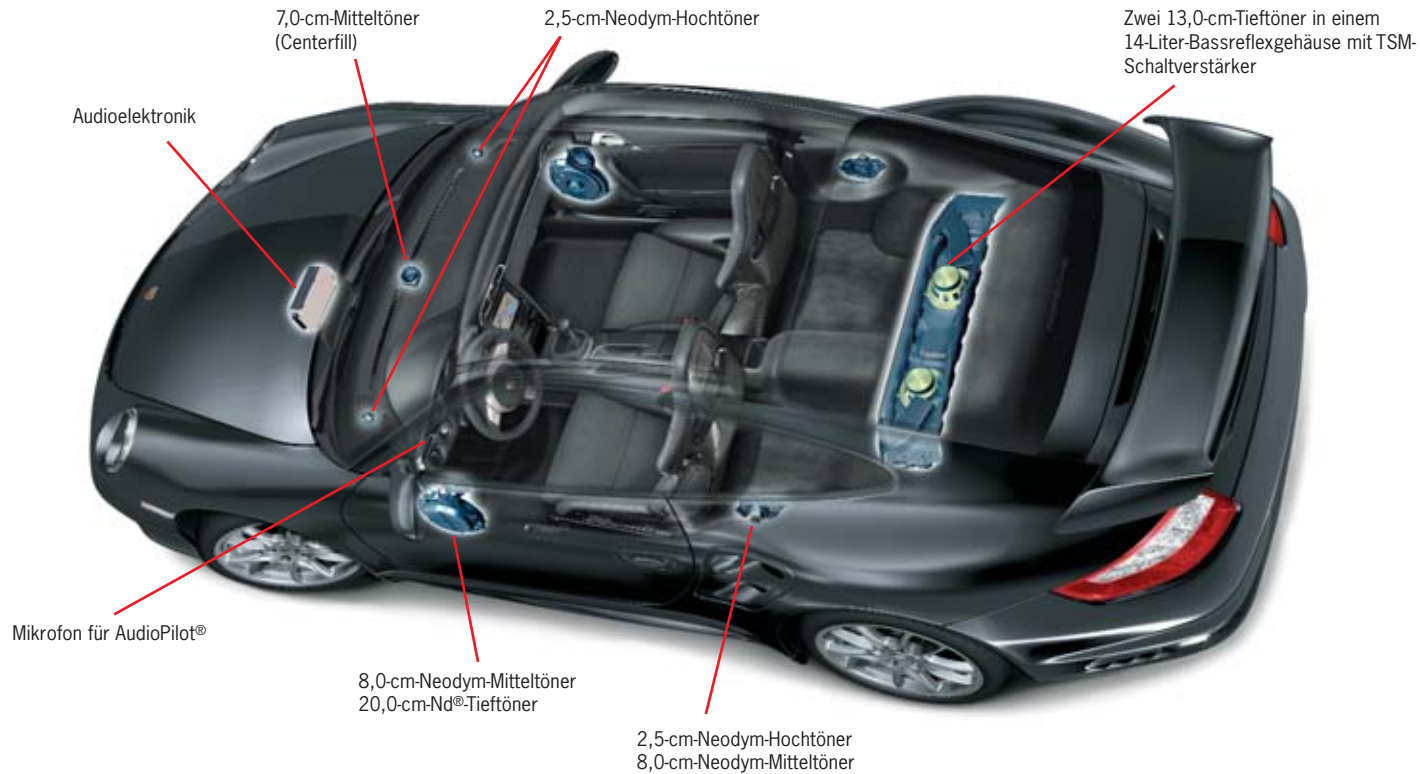
Chrono Pakets Plus sowie des elektronischen Fahrtenbuchs herunterladen.

Das Sound Package Plus.

Serienmäßig: das Sound Package Plus. Ein separater Verstärker mit insgesamt 235 Watt Nennleistung sorgt in Verbindung mit 9 Lautsprechern für ein perfekt auf den Innenraum abgestimmtes Klangerlebnis.



TV-Tuner



Doch, es gibt einen Konkurrenten für den Motorsound.

Das BOSE® Surround Sound-System.

Zugegeben: Der Sound des 911 GT2 allein ist schon Musik in Ihren Ohren. Sollten Sie trotzdem mal ein Konzert hören wollen, gibt es das optionale BOSE® Surround Sound-System.

Es wurde optimal auf die spezifische Innenraumakustik des 911 GT2 abgestimmt. Insgesamt 13 Lautsprecher inklusive Aktiv-Subwoofer und Centerspeaker sowie ein 7-Kanal-Digitalverstärker mit einer Nennleistung von

385 Watt sorgen für ein beeindruckendes Klangerlebnis.

Bei der Musikwiedergabe von Audio- oder Video-DVDs erschließt das System nun das beeindruckende Klangspektrum digitaler

thentischen wie natürlichen Raumklang: Discrete 5.1 Surround-Sound mit präzise zu ortenden Stimmen und Effekten von vorn und hinten. Für eine 360-Grad-Klangkulisse – natürlich, plastisch, unverfälscht. Das Klangerlebnis kommt damit einer Live-Aufführung sehr nah, vergleichbar mit einem Kino oder einem anspruchsvollen Home-Cinema-System.

Selbstverständlich können Sie auch herkömmliche CDs abspielen. In Stereo sowie in einem Surround-Modus, der von der patentierten BOSE® Centerpoint®-Technologie generiert wird. Der neue Algorithmus von Centerpoint® II extrahiert aus dem Stereo-Signal einen noch präziseren und realistischeren Raumklang.

Die von BOSE® entwickelte SurroundStage®-Signalverarbeitung ordnet jeden einzelnen Audiokanal, gleich ob von einer DVD oder durch Centerpoint® generiert, einer ausgewählten Kombination von Lautsprechern zu und sorgt somit stets für optimal ausbalancierten Surround-Sound auf beiden Sitzen.

Neben den Surround-Qualitäten bietet die umfangreiche Klangabstimmung des BOSE® Surround Sound-Systems einen maßgeschneiderten Sound in jeder Situation. Die dynamische Loudness-Funktion hebt die Bässe bei abnehmender Lautstärke an und gleicht so die abnehmende Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs bei diesen Frequenzen aus. Darüber hinaus misst die AudioPilot® Noise Compensation Technology mit Hilfe eines Mikrofons laufend alle Geräusche im Fahrzeuginnen und passt die Musikwiedergabe automatisch so an, dass ein gleichbleibender Klangeindruck über alle Fahrzustände entsteht.

Der 911 GT2 und BOSE®: 2 Hörerlebnisse, die sich gegenseitig zu Höchstleistungen anspornen.



Umwelt

Über das Thema Umwelt
wird viel diskutiert.

Wir handeln lieber.



Genuss ohne Reue. Nein, keine Ernährungstipps.

Das Thema Umwelt.

In Zeiten der zunehmenden Diskussion um CO₂-Emissionen stellt sich jedem Automobilhersteller die Frage, welche Antwort er zum Thema Kraftstoffverbrauch zu bieten hat. Unsere hat eine lange Tradition. Sie lautet: maximale Effizienz.

Porsche reduziert die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge jährlich um durchschnittlich 1,7%. Und in Relation zur Motorleistung zählt Porsche schon jetzt zu den Fahrzeugherstellern mit dem geringsten CO₂-Ausstoß. Erreicht durch einen effizienten Antrieb, opti-

mierte Aerodynamik sowie niedrige Rollreibungsverluste und Leichtbau.

Dieses hohe Maß an Umweltverträglichkeit gewährleistet nicht zuletzt die Porsche eigene Umweltorganisation in Weissach. Sämtliche Entwicklungen werden hier mit

ökologischer Verträglichkeit in Einklang gebracht. Das Ziel: Leistungsstärke – aber nicht zu Lasten der Umwelt.

Mehr zum Thema Umwelt erfahren Sie in der separaten Broschüre „Porsche und Umwelt“ oder im Internet unter www.porsche.com.

Die Abgasreinigung.

Der 911 GT2 erfüllt mühelos die Euro-4-Abgasnorm sowie LEV II in den USA. Die Bilanz ist vorbildlich: Die Fahrzeuge von Porsche zeigen, dass selbst leistungsstarke Sportwagen in ihrer jeweiligen Kategorie moderate Emissionswerte erreichen können. Der 911 GT2 ist nicht nur leistungsstark, sondern auch sauber.

Dafür sorgen 2 Katalysatoren und die Stereo-Lambda-Regelung. Sie überwacht beide Zylinderreihen getrennt. 2 korrespondierende Lambda-Sonden regeln die Abgaszusammensetzung individuell für jeden Abgasstrang. Zudem überwacht je eine weitere Sonde pro

Zylinderreihe die Schadstoffumwandlung im jeweiligen Katalysator.*

Der Kraftstoff.

Die aktuellen Porsche Sportwagen sind bereits für Kraftstoff mit bis zu 10% Ethanol-Anteil ausgelegt. Das verbessert die CO₂-Bilanz entsprechend – denn der Biokraftstoff Ethanol wird aus Pflanzen hergestellt, welche für ihr Wachstum CO₂ aus der Atmosphäre aufnehmen.

Das Kraftstoffsystem.

Beim Kraftstoffsystem des 911 GT2 wurde die Ausdünstung von Kohlenwasserstoffen minimiert. Der großvolumige Aktivkohlefilter trägt ebenso dazu bei wie die besondere Beschichtung des Kraftstofftanks. Alle kraftstoffführenden Leitungen bestehen aus Aluminium, dampfführende Leitungen aus Mehrschicht-Kunststoff.

Das Geräusch.

Der 911 GT2 erfüllt alle gültigen Geräuschvorschriften in den jeweiligen Vertriebsländern. Ohne jegliche Motorabkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Klingt paradox, aber ohne Geräusche bleibt am Ende nur noch eines: reiner Sound.

Die Wartung.

Lange Wartungsintervalle ermöglichen den ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen. Und reduzieren die Werkstattkosten.

Die genauen Wartungsintervalle des 911 GT2 entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

*Außer in Ländern mit bleihaltigem Kraftstoff.



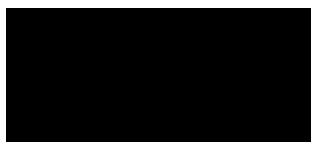
Individualisierung

Eine der wenigen Situationen, in denen Sie im 911 GT2 schwach werden dürfen.

Die Farben.

Bei Ihrem 911 GT2 haben Sie die Wahl zwischen 4 Uni- und 6 Metallic- sowie gegen Aufpreis 7 Sonderfarben. Neben der schwarzen Lederausstattung können Sie auf Wunsch auch eine Naturlederausstattung in Dunkelgrau wählen. Schließlich soll bei Ihrem 911 GT2 alles stimmen. Vom Klang bis zum Farbton.

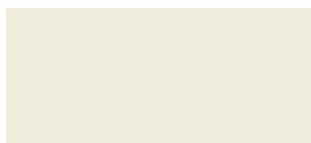
Unter www.porsche.com können Sie Ihren Vorstellungen in puncto Farbe oder Zusatzausstattung bereits im Vorfeld konkrete Form verleihen: mit dem Porsche Car Configurator.

Uni-Farben Exterieur.

schwarz



indischrot



carraraweiß



speedgelb

Metallic-Farben Exterieur.

basaltschwarzmetallic



arktissilbermetallic



nachtblaumetallic



macadamiametallic



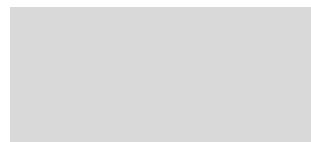
meteorraumetallic



aquablaumetallic*

Sonderfarben Exterieur.

atlasraumetallic



GT-silbermetallic



rubinrotmetallic



malachitgrünmetallic



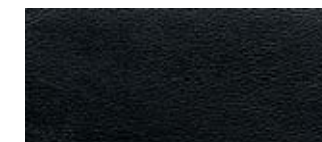
Porsche racinggreenmetallic



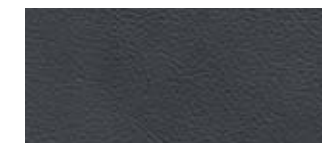
nordischgoldmetallic



cremeweiß

Serienfarbe Interieur.**Leder/Alcantara.**

schwarz

Naturleder/Alcantara Interieur.

dunkelgrau natur**

* Frühestens verfügbar ab 09/2008.

** Nicht in Verbindung mit dem wahlweise, ohne Aufpreis erhältlichen Clubsportpaket.



Metallic-Lackierung, Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen



ParkAssistent

Exterieur.¹⁾

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Metallic-Lackierung (ohne Aufpreis)	w	Code	88, 90
• Sonderfarben	o	Code	89
• Ohne Modellbezeichnung	w	498	
• ParkAssistent (Einparkhilfe hinten)	o	635	74, 90
• Windschutzscheibe mit Graukeil	o	567	
• Automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor	o	P12	74
• Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen	o	446	90

¹⁾ Ausschlüsse und verbindliche Kombinationen der einzelnen Individualnummern entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

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

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



Clubsportpaket



Chrono Paket Plus



Adaptiver Sportsitz

Interieur.¹⁾

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Clubsportpaket Überrollkäfig hinten in geschraubter Ausführung, Vorrüstung für Batterieauptschalter. Beigelegt: 6-Punkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite und Feuerlöscher mit Halterung.	w	003	64, 92
• Chrono Paket Plus	o	640	75, 92
• HomeLink® (frei programmierbarer Garagentoröffner)	o	608	74
• Tempostat (automatische Geschwindigkeitsregelung)	o	454	74
• Vorrüstung Vehicle Tracking System	o	674	75
• Adaptive Sportsitze mit Fahrermemory	w	P01	73, 92
• Sitzheizung*	o	342	
• Feuerlöscher*	o	509	
• Fußmatten mit eingesticktem Porsche Schriftzug (zweiteiliger Satz)	o	810	

¹⁾ Ausschlüsse und verbindliche Kombinationen der einzelnen Individualnummern entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

*Nicht in Verbindung mit den serienmäßigen Sportschalensitzen.

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

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

o als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich w wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau

Interieur Leder.¹⁾

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Lederausstattung in Naturleder dunkelgrau	o	998	89, 94
• 3-Speichen-Sportlenkrad Glattleder	w	460	71
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Glattleder	w	431	71



3-Speichen-Multifunktionslenkrad in Carbon, Interieur-Paket Carbon und Individualausstattungen aus dem Porsche Exclusive Angebot

Interieur Carbon.¹⁾

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Interieur-Paket Carbon	o	EZA	94
• 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Carbon	o	453	94

¹⁾ Ausschlüsse und verbindliche Kombinationen der einzelnen Individualnummern entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

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

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

o als I-Nummer/Option gegen Aufpreis erhältlich w wahlweise, ohne Aufpreis erhältlich



Elektronisches Fahrtenbuch



Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul

Audio & Kommunikation.¹⁾

Bezeichnung	I-Nr.	Seite
• Navigationsmodul	672	77
• Elektronisches Fahrtenbuch	641	78, 96
• Telefonmodul*	666	78
• Schnurloser Bedienthörer für Telefonmodul	669	96
• Handyvorbereitung**/**	619	79
• Handyvorbereitung mit Konsole**/**	618	79

¹⁾ Ausschlüsse und verbindliche Kombinationen der einzelnen Individualnummern entnehmen Sie bitte der separaten Preisliste.

* Informationen zu kompatiblen Mobiltelefonen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder unter www.porsche.com.

** Handyvorbereitung: Der Betrieb eines Mobiltelefons im Fahrzeuginnenraum kann zu einer erhöhten elektromagnetischen Feldstärke und damit zu einer Strahlenbelastung für die Passagiere führen. Bei Verwendung eines Aufrüstsatzes (Cradle) kann die Feldstärke im Fahrzeuginnenraum durch die Anbindung an die Außenantenne reduziert werden (abhängig von der handyspezifischen Ankopplung an den Aufrüstsatz). Bitte informieren Sie sich im freien Zubehörhandel über die Verfügbarkeit eines Aufrüstsatzes für Ihr Mobiltelefon. Die Nutzung des Telefonmoduls für PCM vermeidet eine Strahlenbelastung, da immer die Außenantenne des Fahrzeugs verwendet wird.



Universelle Audio-Schnittstelle

Audio & Kommunikation.

Bezeichnung		I-Nr.	Seite
• Sprachbedienung	o	671	78
• TV-Tuner	o	676	78
• BOSE® Surround Sound-System	o	680	80
• CD-/DVD-Wechsler* (sechsfach)	o	693	76
• Universelle Audio-Schnittstelle (iPod®, USB, AUX)	o	870	79, 98
• Stabantenne	w	461	

* Beim Abspielen von kopiergeschützten Audio-CDs/DVDs kann es zu Wiedergabeproblemen kommen, die nicht mit der Qualität der Audiogeräte zusammenhängen.



Porsche Exclusive

Gebaut nach allen Regeln der Kunst. Und Ihren Wünschen.

Über die in diesem Katalog vorgestellten Individualisierungsoptionen hinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihren Porsche noch weiter veredeln zu lassen. Über Porsche Exclusive. Direkt ab Werk.

Individuell und exklusiv nach Ihren Wünschen. Optisch und technisch. Innen wie außen. Mit edlen Materialien. In gewohnter Porsche Qualität. Unser wichtigstes Prinzip? Maßanfertigung durch Handarbeit. Die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten, die Ihnen Porsche Exclusive bietet, finden Sie im separaten Exclusive 911 Katalog.

Fragen zu Porsche Exclusive beantwortet Ihnen gerne Ihr Porsche Zentrum/Händler oder das Kundenzentrum in Zuffenhausen unter Telefon +49 (0)711 911-25332. Bitte beachten Sie, dass es bei einigen Porsche Exclusive Ausstattungen zu verlängerten Lieferzeiten kommen kann.

Werksabholung

Die Nacht davor werden Sie nicht schlafen können.

Die danach nicht schlafen wollen.

Einen Porsche ab Werk in Empfang zu nehmen ist der Wunsch vieler Kunden. Sie wollen von Anfang an dabei sein, wenn ihr Traumwagen zum Leben erweckt wird. Damit sie der Erste sind, der seinen Porsche dorthin führt, wo er hingehört: auf die Straße.

Die ersten Autos, die in Zuffenhausen in größeren Serien gebaut wurden, entstanden in einem alten Backsteingebäude. Um dieses urtümliche Gebäude wurde Stück für Stück ein hochmodernes Produktionswerk errichtet. Gegenwärtig

werden im Werk Zuffenhausen die 911 Modelle sowie alle Porsche Motoren produziert. Aber deshalb ist eine Werksabholung nicht nur für einen Porsche der Baureihe 911 möglich. Auch Ihren neuen Boxster oder Cayman können Sie hier in Zuffenhausen in Empfang nehmen.

Was Sie erwartet, ist die Leidenschaft Porsche in ihrer ganzen Ursprünglichkeit. An dem Ort, der Geschichte und Zukunft auf einzigartige Weise miteinander verbindet. Wenn Sie diese Faszination erleben möchten, sagen Sie Ihrem Porsche Zentrum/Händler, dass Sie Ihr Fahrzeug in Zuffenhausen abholen wollen. Zu dem vereinbarten Abholtermin steht Ihr Porsche für Sie bereit.

Die Anreise zur Werksabholung ist problemlos. Mit dem Flugzeug erreichen Sie bequem die Flughäfen Stuttgart oder Frankfurt am Main. Von dort aus kann Ihre Fahrt dann per Bahn oder Mietwagen, um dessen Rückgabe wir uns gerne kümmern, weitergehen. Für Selbstabholer aus der näheren Umgebung bietet sich zudem die Anreise mit dem Taxi oder dem eigenen Wagen an.

Bitte beachten Sie, dass zur Überführung Ihres neuen Porsche einige Formalitäten und länderspezifische Bestimmungen zu berücksichtigen sind. Sprechen Sie diese Details mit Ihrem Porsche Zentrum/Händler ab. Auf Wunsch ist man Ihnen selbstverständlich auch gerne bei Ihrer Reiseplanung behilflich.

Bei Porsche lässt sich alles steigern. Selbst die Zeit der Vorfreude.

Nehmen Sie sich in jedem Fall etwas Zeit. Und machen Sie die Werksführung zu einem der Highlights Ihrer Fahrzeugabholung. Erleben Sie die Porsche Produktion hautnah. Vom Motorenbau über die Sattlerei bis hin zur Endmontage. Gekrönt mit einem der Höhepunkte im Automobilbau, der sogenannten Hochzeit: dem Zusammenführen von Antriebsstrang und Fahrwerk mit der Karosserie. Unsere Werksführungen haben eine lange Tradition. Sie werden von Porsche Enthusiasten durchgeführt, deren Leidenschaft und Wissen rund um die Marke Porsche über viele Jahre hinweg gewachsen ist.

Besuchen Sie auch das Porsche Museum mit beeindruckenden Exponaten: legendäre Porsche Modelle, die maßgeblich zur Erfolgsgeschichte von Porsche beigetragen haben. Und freuen Sie sich auf die Fertigstellung des neuen Porsche Museums Ende 2008. Noch mehr Ausstellungsstücke. Noch mehr Faszination. Noch mehr Porsche.

Ein Porsche Genuss der lukullischen Art gefällig? Gerne laden wir Sie im Rahmen der Werksabholung zu einem kulinarisch anspruchsvollen 3-Gänge-Menü in unserem Gästecasino ein.

Sollten Sie dann noch ein wenig Zeit haben, können Sie in der Lounge eine Erfrischung zu sich nehmen oder einfach im Porsche

Design Driver's Selection Shop stöbern.

Erinnern Sie sich noch an Ihren ersten Schultag?

Nun dürfen Sie Ihre Schultüte endlich öffnen.

Der Höhepunkt: die Auslieferung Ihres Porsche – übergeben durch Spezialisten, die ihn in- und auswendig kennen. Sie nehmen sich Zeit und erklären Ihnen Ihr neues Fahrzeug bis ins kleinste Detail. Und natürlich, wie Sie seine Technik voll entfalten können.

Steigen Sie ein, starten Sie den Motor – und erleben Sie das einmalige Fahrgefühl eines Porsche.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt.



Fahrzeugübergabe in Zuffenhausen



Gästecasino



Porsche Design Driver's Selection Shop



Porsche Zentrum/Händler

Hier werden Sie von erfahrenen Fachleuten absolut zuverlässig betreut. Sie bieten Ihnen eine Vielfalt an Serviceleistungen, Original-Ersatzteilen, Zubehör und Accessoires von höchster Qualität.

Porsche Assistance

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

Porsche Financial Services

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

Porsche Exclusive

Hier finden Sie viele Anregungen, wie Sie einen Porsche ab Werk nach Ihren persönlichen Vorstellungen veredeln lassen können. Optisch, technisch oder beides. Auf jeden Fall aber in Handarbeit.

Porsche Tequipment

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

Porsche Design Driver's Selection

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

Betreuung



Porsche im Internet

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

Porsche Approved Gebrauchtwagen

Porsche Approved bietet Ihnen weltweit hohe Fahrzeugqualität sowie eine umfassende Garantie. Und ein Fahrgefühl, das Sie nur in einem Porsche erleben können.

Porsche Classic

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

„Christophorus“

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

Porsche Clubs

Seit 1952 leben und vermitteln weltweit 607 Porsche Clubs mit 120.000 Mitgliedern die Werte und die Faszination der Marke Porsche. Nähere Informationen erhalten Sie unter +49 (0)711 911-78307 oder unter www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Der Porsche Travel Club. Er bietet exklusive Fahrerlebnisse, faszinierende Abenteuer- und Incentive-Reisen. Weltweit. Infos unter +49 (0)711 911-78155. E-Mail: travel.club@porsche.de

2. Porsche Sport Driving School.

Hier können Sie auf nationalen und internationalen Rennstrecken nicht nur Ihre eigene Fahrsicherheit verbessern, sondern auch Ihren Porsche besser kennen lernen. Infos unter +49 (0)711 911-78683. E-Mail: sportdrivingschool@porsche.de



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



Fazit

Manchmal muss man sich an
die eigenen Grenzen wagen.
Nur so lernt man sie kennen.
Und nur so verdient man sich
Respekt.

Achtung. Der 911 GT2.

Technische Daten

Motor	
Zylinderzahl	6
Hubraum	3.600 cm ³
Leistung (DIN)	390 kW (530 PS)
bei Drehzahl	6.500 1/min
Max. Drehmoment	680 Nm
bei Drehzahl	2.200–4.500 1/min
Verdichtung	9,0 : 1
Kraftübertragung	
Antrieb	Heck
Schaltgetriebe	6-Gang
Fahrwerk	
Vorderachse	McPherson-Federbeinachse
Hinterachse	Mehrlenker-Hinterachse LSA
Lenkung	variable Lenkgetriebeübersetzung, Servo, hydraulisch
Wendekreis	10,9 m
Bremse	Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): 6-Kolben- Aluminium-Monobloc-Festsättel vorne, 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel hinten, Scheiben innenbelüftet und gelocht
Fahrstabilisierungssystem	PSM
Antiblockiersystem	ABS 8.0
Räder	VA: 8,5 J x 19 ET 53 HA: 12 J x 19 ET 51
Reifen	VA: 235/35 ZR 19 (Sportreifen) HA: 325/30 ZR 19 (Sportreifen)

Leergewicht	
Nach DIN	1.440 kg
Nach EG-Richtlinie*	1.515 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.750 kg
Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit	329 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	3,7 s
Beschleunigung 0–160 km/h	7,4 s
Beschleunigung 0–200 km/h	11,2 s
Elastizität (80–120 km/h)	4,1 s (5. Gang)
zweithöchster Gang	
Verbrauch/Emission**	
Nach 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung	
Innerstädtisch in l/100 km	18,8
Außerstädtisch in l/100 km	8,9
Gesamt in l/100 km	12,5
CO₂-Emissionen g/km	298
Abmessungen/c_w-Werte	
Länge	4.469 mm
Breite	1.852 mm
Höhe	1.285 mm
Radstand	2.350 mm
Kofferraumvolumen (VDA)	105 l
Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	90 l
Luftwiderstandsbeiwert	c _w = 0,32

* Nach EG-Norm gilt das Leergewicht für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen den Wert. Im angegebenen Wert sind 68 kg für den Fahrer und 7 kg für Gepäck berücksichtigt.

** Ermittelt wurden die Daten nach dem Messverfahren 80/1268/EWG in der zur Drucklegung gültigen Fassung mit serienmäßiger Ausstattung. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler.

Index

6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor	20	D	Interieur	68, 93	M		R		U			
			Design	16	Motor	20	Räder	46	Überrollkäfig	64, 92		
A			Diebstahlschutz	75	Motorkühlung	26	Ram-Air-Prinzip	17	Umwelt	82		
Abgasanlage	34				Motormanagement	36	Recycling	84				
Abgasreinigung	85	E	K				Reifendruckkontrollsystem		V			
Ablagen	73	Elektronisches Fahrtenbuch	Katalysator	34, 85	N		(RDK)	47	Variable Turbinengeometrie			
ABS	51	Expansionssauganlage	Keramik-Bremsanlage	58	Navigationsmodul	77	Rohbaustruktur	60	(VTG)	28		
Adaptive Sportsitze	73, 92	Exterieur	Klimaautomatik	69					VarioCam Plus	26		
Airbag	62		Klopfregelung,		O				Vehicle Tracking System	75		
Aktive Sicherheit	56	F	zylinderselektive	36	Ölversorgung	25	S	Schaltgetriebe	38	Vorderachse	44	
Alarmanlage	75	Fahrwerk	Kofferraum	74			Sicherheit	54			W	
Antrieb	18	Farben	Kommunikation	76, 96	P		Sitze	72	Sound Package Plus	79	Wartung	85
Audio-Schnittstelle, universelle	79	Feuerlöscher	Komfort	66	ParkAssistent	74, 90	Sound Package Plus	79	Sportreifen	46	Werksabholung	100
Audiosystem	76		Kraftstoff	85	Passive Sicherheit	60	Sportreifen	46	Sportschalensitze	15, 72		
		G	Kraftstoffsystem	85	Porsche Active Suspension		Sportschalensitze	15, 72	Sprachbedienung	78	Z	
B		Geräusch	Kraftstoffversorgung	35	Management (PASM)	48	Stability Control (SC)	14, 50	Stability Control (SC)	14, 50	Zündung	35
Betreuung	102		Kraftübertragung	38	Porsche Ceramic		Stereo-Lambda-Regelung	34, 85	Stereo-Lambda-Regelung	34, 85	Zweimassenschwungrad	39
Bi-Xenon-Scheinwerfer	56	H			Composite Brake (PCCB)	58						
Bordcomputer	69	Handyvorbereitung	L		Porsche Communication		T		Technische Daten	106		
BOSE® Surround		Heckflügel	Ladeluftkühlung	16	Management (PCM)	76	Technische Daten	106	Telefonmodul	78		
Sound-System	80	Heimleuchtautomatik	Launch Assistant	38	Porsche Side Impact		Tempostat	74	Tempostat	74		
Bremsanlage	58	Hinterachse	Lautsprecher	79, 80	Protection System (POSIP)	62	Traction Control (TC)	14, 50	Traction Control (TC)	14, 50		
		HomeLink®	Leder	89, 95	Porsche Stability Management		Trockensumpfschmierung	25	Trockensumpfschmierung	25		
C			Leichtbauweise	24	(PSM)	50	Turbolader	28	Turbolader	28		
Chrono Paket Plus	75, 92	I	Lenkrad	71			TV-Tuner	78	TV-Tuner	78		
Clubsportpaket	64, 92	Individualisierung	Lenkung	52								
CO ₂	85	Instrumente										

Die dargestellten Fahrzeugmodelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z.B. auch Individualausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören und nur gegen Aufpreis erhältlich sind. In verschiedenen Ländern sind aufgrund länderspezifischer Bestimmungen und Auflagen nicht alle Modelle bzw. Ausstattungen verfügbar. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder Ihrem Importeur. Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung. Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton und Irrtümer bleiben vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2008
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

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

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

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

Stand: 03/08

Printed in Germany
WVK 235 310 09 DE/WW

