



PORSCHE



De 911 GT2

Inhoud

De 911 GT2	6
Aandrijving	18
Onderstel	42
Veiligheid	54
Comfort	66
Milieu	82
Individualisering	86
Fabrieksafl levering	100
Service	102
Samenvattend	104
Technische gegevens	106
Alfabetische index	108



De 911 GT2





Voor mensen die hun grenzen nog niet kennen. Even voorstellen:

De 911 GT2.



De rust erin houden. Ook in moeilijke situaties.

De techniek van de 911 GT2.

Een 911 GT2 vormt telkens weer een uitzondering op de regel. Op elke regel. Bij de ontwikkeling staat het volgende centraal: bijna alles overtreffen wat tot dusver mogelijk was. Niet denken in hokjes: voor de weg of voor het circuit? Lang recht stuk of haarspeldbocht? Comfortabel of sportief? We wilden ons niet aan

banden leggen. Het resultaat is onze sterkste 911 voor het weg-verkeer ooit. Toen hij eenmaal af was, dwong hij zelfs bij ons respect af.

De achterin geplaatste krachtbron is gebaseerd op de boxermotor van de 911 Turbo. De configuratie

van 6 cilinders, 3,6 liter inhoud, VarioCam Plus én twee turbo's met variabele turbinegeometrie (VTG, zie pagina 28) zorgt al bij lage toerentallen voor een extra snelle respons van de uitlaatgasturbo's. Maar dan hebben we ook bijna alle overeenkomsten al genoemd. De krachtbron van de 911 GT2



presteert meer dan dat. Aanzienlijk meer zelfs: imposante 390 kW (530 pk) bij een toerental van 6.500 1/min. Een maximum koppel van 680 Nm bij 2.200 tot 4.500 1/min. Bij 5.500 1/min is het koppel nog steeds ruim 650 Nm. De acceleratie van 0 tot 100 km/h duurt luttele 3,7 s – zeg maar een vliegende start. De top ligt bij 329 km/h.

Maar goed, dat zijn slechts cijfers. Wel cijfers die je bijblijven als je de

felle brom van de motor hoort: 'het motorgeluid dat alleen een 911 GT2 maken kan. Hoe dat komt? Meer vermogen en doelmatiger gebruik ervan. Dat is vooral toe te schrijven aan de modificaties van de uitlaatgasturbo's: de stromingsgeoptimaliseerdeurbine en de compressor werden aangepast aan de vermogeneisen – waardoor de turbo's nu nog beter presteren.

Daarnaast wordt er een speciaal voor de 911 GT2 ontwikkeld expansie-inlaatsysteem (zie pagina 32) toegepast, dat een ware revolutie inluidt voor alle tot dusver gangbare luchttoevoerprincipes voor turbomotoren. Een ander doorslaggevend aspect: de effectieve doorlaat van de einddemper – uitgevoerd in ultralicht titanium.

Het vermogen van de 911 GT2 heeft zelfs ons uiteindelijk aange-naam verrast: en wel vanwege het

potentieel waarvan de motor van de 911 Turbo als basis dient. Dat komt ervan, als je er bij de ontwikkeling niet voor schuwt om nieuwe, ongebaande wegen in te slaan.

Het motorvermogen wordt met een nauwkeurig bediende 6-versnellings schakelbak met speciaal afgestemde overbrengingen op de weg gebracht – en soms ook op het circuit. Via de achterwielen, om de auto de kenmerkende racesportdynamiek mee te geven. Bovendien past Porsche voor de 911 GT2 een bijzonder

systeem op de conventionele versnellingsbak toe: de Launch Assistant (zie pagina 38) – voor maximale acceleratie vanuit stilstand.

Het rasechte racegevoel, dat voor een sportwagen van deze klasse zonder meer comfortabel genoemd mag worden, komt in het rijgedrag helemaal tot zijn recht dankzij het standaard onderstel dat uitgerust is met het variabele dempingssysteem Porsche Active Suspension Management (PASM, zie pagina 48).

Ook standaard is het rijstabilisatiesysteem Porsche Stability Management (PSM, zie pagina 50). De in het PSM geïntegreerde regelsystemen voor dwars- en langsdynamiek – Stability Control (SC) en Traction Control (TC) – laten zich daarbij ook nog volledig uitschakelen in twee stappen. Voor nog sportiever rijgedrag en enorme rijdynamiek.

De 1-delige lichtmetalen 19 inch GT2-wielen van de 911 GT2 zijn standaard geschoeid met brede

sportbanden die toegelaten zijn voor het wegverkeer. De bandenmaat 325/30 ZR 19 is zelfs 20 mm breder dan die van de achterbanden van de 911 Turbo. Goed voor zinderende dwarsversnellingen, zowel op de weg als op het circuit. Alle aspecten die voor circuitgebruik van doorslaggevend belang zijn, kunnen aangepast worden: hoogte, wielvlucht, sporing en zelfs de stabilisatoren van voor- en achteras.

Beproefd in de racerij – standaard op de 911 GT2: de keramische

remschijven van het Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, zie pagina 58). Deze remschijven zijn gemaakt van speciaal behandelde koolstofvezel en wegen ongeveer 50% minder dan conventionele gietijzeren remschijven van vergelijkbare diameter en dikte. Voordeel: betere remperformance, meer souplesse én een langere levensduur.

Sportkuipstoelen (zie pagina 72) met neerklapbare rugleuning, geïntegreerde thoraxairbag en hand-

matige lengteverstelling behoren tot de standaarduitrusting. Ook de laatste generatie van het Porsche Communication Management (PCM, zie pagina 76) maakt deel uit van de standaarduitrusting. Belangrijkste kenmerk is het 6,5 inch grote touchscreen waarmee het systeem zich intuïtief laat bedienen.





Het design van de 911 GT2.

Vermogen, koppel, acceleratie – van alles meer dan genoeg. Het design? Al even superieur. Eén moment – oog in oog – zegt alles.

Het front is aerodynamisch volledig afgestemd op de hoge thermische belasting van de motor en de enorme remprestaties: de ruimbe-

meten koelluchtinlaten happen zoveel mogelijk lucht om de middelste luchtkoeler en de voorremmen op hun wenken te bedienen. Een geïntegreerde luchtuitlaat aan

de voorzijde van de bagageklep levert voldoende neerwaartse druk om de vooras op de grond te houden. Zo wordt de lucht die door de

middelste luchtkoeler stroomt over de auto heen geleid. Hierdoor neemt de neerwaartse druk toe.

Hoeveel lucht er nodig is om het superieure vermogen van de 911 GT2 op te wekken, laat zich raden bij het zien van de luchtinlaten voor de laadluchtkoeling die



achter de portieren aangebracht zijn in de achterste wielkasten.

Het meest imposant is ongetwijfeld de achterpartij. De vaste achtervleugel met spoiler zorgt ook bij topsnelheid voor rijstabiliteit.

De luchtinlaatkanalen in de vleugelsteunen persen bij oplopende snelheid nog extra lucht in het inlaattraject persen – dankzij dit zogeheten Ram-Air-principe neemt het motorrendement nog verder toe. Het Ram

Air-stuwdruksysteem compri-meert de lucht al voordat ze de uitlaatgasturbo's bereikt. Zo worden de turbo's minder belast, waardoor de uitlaatgastegendruk afneemt en het motorvermogen verder toeneemt.

De motorkap met opschrift GT2 is gemaakt van gewichtbesparend, met glasvezel versterkt kunststof. De 2 eindpijpen van titanium zijn volledig geïntegreerd in de achterbumper. De kap is

voorzien van ventilatieopeningen in de vorm van kieuwen, die de warme lucht uit de motorruimte afvoeren.

Het resultaat van dit alles: een cw-waarde van 0,32 én neerwaartse druk op voor- en achterzijde. Dat verklaart de uitstekende wegligging, de verbeterde koersstabiliteit en het uitmuntende rijgedrag.



Aandrijving

Voor menig een volstaat groot
vermogen.

Voor anderen bij lange na niet.



3,6 liter biturbo boxermotor

De grootste kracht ligt nog steeds in het denkproces.

De motor.

We hebben ons nooit laten leiden door het verlangen naar pk's. We streven veel meer efficiënt vermogen na. Bijvoorbeeld door de motor uit de 911 Turbo verder te ontwikkelen tot krachtbron voor de 911 GT2. Door zijn kracht rechtstreeks via de achteras op de weg te brengen –

én een rijndynamiek te realiseren die zo typisch is voor het circuit. Maar hoe perfectioneer je een motor die eigenlijk al perfect is? Hoe geef je die nog meer dynamiek en het karakter van een echte racewagen? Welk gevoel heb je bij dat alles?

Punt 1: meer efficiency. Een uitdaging in 4 delen. Enerzijds is dat de toepassing van turbines met een geoptimaliseerd stroomprincipe en grotere compressorwielen in de 2 uitlaatgasturbo's met variabele turbinegeometrie (VTG, zie pagina 28). In combinatie met VarioCam Plus (zie pagina 26)

resulteert dit in excellente koppel-, vermogens- en emissiewaarden – binnen het volledige toerentalgebied.

Anderzijds door de toepassing van het innovatieve expansie-inlaatssysteem van een uiterst efficiënt werkingsprincipe, dat al zijn voorgangers het nakijken geeft (zie pagina 32). Ten slotte nog de lichtgewicht einddempers van titanium, die de uitlaatgastegendruk verlagen.

De motor wordt ook in snel gereden bochten betrouwbaar gesmeerd dankzij de toepassing van een dry-sumpsmering met

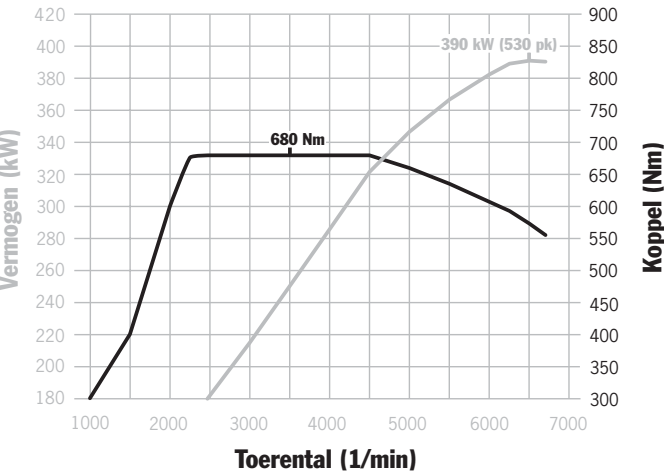
apart oliereservoir. De olie wordt gekoeld met een olie-waterkoeler. Beide systemen hebben hun vuurdoop beleefd in de racesport.

Punt 2: de uitkomst. De vloeistofgekoelde 6-cilinder biturbo boxermotor met 4-kleppentechnologie achterin de 911 GT2 mobiliseert met een volume van 3.600 cm³ een ontzagwekkende 390 kW (530 pk) bij een toerental van 6.500 1/min. De echt belangrijke cijfers moeten dan nog komen!

Het maximale koppel bedraagt 680 Nm. Indrukwekkend, daarover is geen twijfel mogelijk. Het vol-

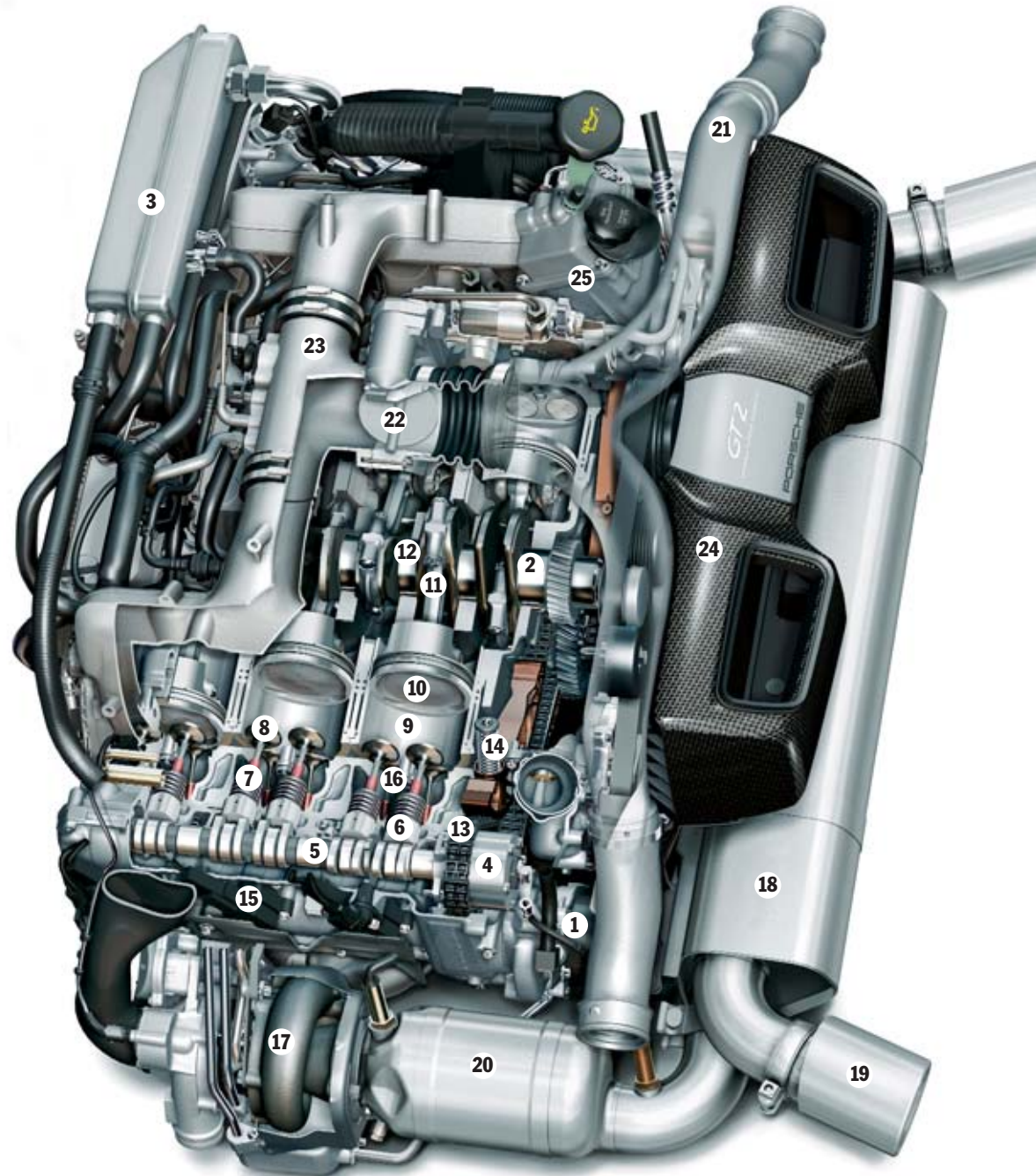
gende mag ook indrukwekkend worden genoemd. Het koppel van 680 Nm is namelijk al beschikbaar bij een toerental van 2.200 1/min – en dat blijft het ook tot 4.500 1/min.

Hetzelfde geldt voor de acceleratie van de 911 GT2: van 0 tot 100 km/h in een krappe 3,7 s, 200 km/h bereikt hij binnen 11,2 s. De topsnelheid bedraagt 329 km/h. Maar misschien nog wel indrukwekkender: de gewicht-vermogenverhouding van slechts 2,72 kg per pk, het vermogen van 147 pk per liter – en een verbruik dat naar verhouding laag te noemen is voor een auto met een dergelijk vermogen.



911 GT2: 680 Nm tussen 2.200 en 4.500 1/min, 390 kW (530 pk) bij 6.000 1/min

Punt 3: het enthousiasme. Veelal is meer vermogen te bereiken met conventionele ingrepen. Dit is een uitzondering. De 911 GT2 biedt namelijk meer – dankzij de zinvolle, voortdurende ontwikkeling en de verbetering van het rendement. Iets anders verwacht men tenslotte niet van onze krachtigste 911 voor het wegverkeer.



1. Olieretourpomp
2. Oliedrukpomp (aan onderzijde)
3. Motorolietank van dry-sumpsmering
4. VarioCam Plus
5. Inlaatnokkenas
6. Komstoter met hydraulische klepspelingscompensatie
7. Klepveren
8. Kleppen
9. Cilinderbussen met nikasil-coating
10. Gesmede aluminium zuigers
11. Gesmede drijfstang
12. Krukas
13. Nokkenas distributieketting
14. Kettingspanner met spangeleider
15. Enkelvoudige bobines
16. Bougies
17. Uitlaatgasturbo met variabele turbinegeometrie
18. Einddempers van titanium
19. Eindpijp van titanium
20. Katalysator
21. Drukleiding
22. Gasklep met E-gasregelapparaat
23. Expansie-inlaatsysteem
24. Luchtfilter
25. Oliereservoir stuurbekrachtiging



Toepassing van lichte constructies.

De 6-cilinder biturbo boxermotor is niet alleen compact van constructie, maar kenmerkt zich ook door een zeer goede gaswisseling, een uitstekende massabalans, een optimaal koppel en een vrijwel trillingvrije loop. De boxerconstructie geeft een laag zwaartepunt, met alle daaraan gekoppelde voordelen voor tractie en rijdynamiek. Het lichtmetalen mo-

torblok is verticaal in twee helften opgedeeld, de krukas achtvoudig gelagerd. De drijfstangen zijn gesmeed. Om de stevigheid en levensduur te vergroten, werkt de motor met gesmede aluminium zuigers die doeltreffend worden gekoeld door oliesproeiers. De zuigers lopen in aluminium cilinderbussen met nikasil-coating. Voordelen: lage wrijvingsweerstand en lange levensduur – ook bij constante belasting.

De cilinderkoppen zijn gemaakt van een extreem temperatuurbestendige lichtmetaallegering. De 2 bovenliggende nokkenassen per cilinderkop bedienen 4 kleppen per cilinder. Ze zijn in een V-vorm geplaatst en hebben dubbel uitgevoerde klepveren aan in- en uitlaatzijde. Zo wordt de werking tijdens het sluiten gegarandeerd en het toerental stabiel gehouden. De motor bereikt zijn hoge koppel en vermogen dankzij de variabele turbinegeometrie (VTG, zie pagina

28) en door de combinatie met VarioCam Plus – een systeem dat de kleptiming van de inlaatklep en de schakeling van de klepopening van de inlaatklep regelt. Daarbij ontziet de motor het milieu en springt hij spaarzaam om met brandstof.

De dry-sumpsmering.

De olievoorziening van de motor wordt ook bij continue, extreme

dwars- en langsversnelling steeds gewaarborgd door de dry-sumpsmering met apart oliereservoir. 2 olieafzuigpompen per cilinderkop en nog eens 2 centrale re-tourpompen in het carter pompen de olie snel en zonder verlies naar het motoroliereservoir. Een oliedruk pomp voorziet de smeerpunten in de motor direct van smeerolie. Met nog eens 2 oliere-tourpompen voor beide uitlaasturbo's beschikt de 911 GT2 in totaal dus over 9 oliepompen.

Voor het ontschuimen van de olie is een olieafscheider in het oliereservoir geïntegreerd. Het oliepeil is eenvoudig en nauwkeurig af te lezen op de standaard boordcomputer.

De 911 GT2 is af fabriek afgevuld met de volledig synthetische high performance motorolie Mobil 1. Zo bent u verzekerd van een betrouwbare koude start, minder slijtage en een langere levensduur.

De motorkoeling.

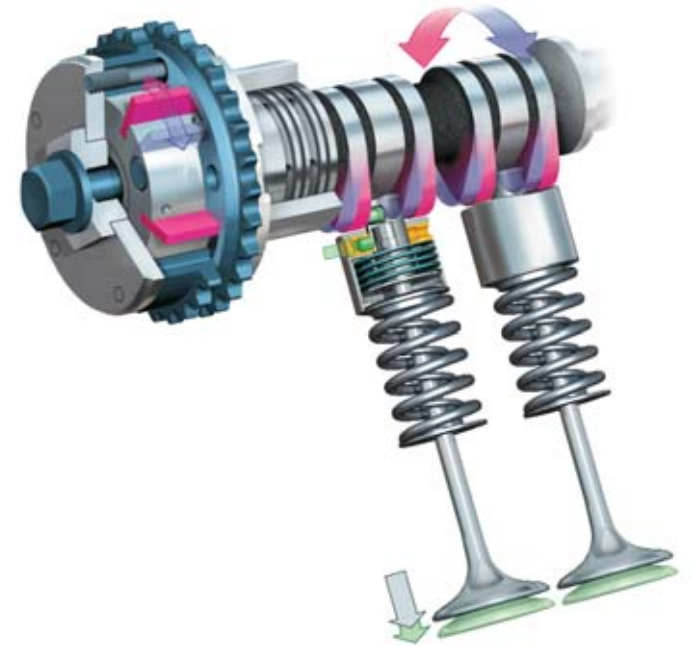
De motor van de 911 GT2 is vloeistofgekoeld. Elk van de 6 cilinders wordt doelmatig en gelijkelijk voorzien van koelvloeistof door de toepassing van een dwarsstroomkoelsysteem. De restwarmte van de motorolie wordt door 2 olie-/waterkoelers met de koelvloeistof afgevoerd. De radiateurs zijn vóór de voorwielen en midden voorin de auto geplaatst.

VarioCam Plus.

VarioCam Plus is een systeem voor het verstellen van de inlaatsnokkenassen en voor schakeling van de kleplichting van de inlaatskleppen. Naast een absoluut voorbeeldige draaikarakteristiek biedt dit systeem niet alleen voordelen als brandstofbesparing en lagere uitlaatgasemissies, maar vooral ook een hoger motorvermogen en -koppel.

VarioCam Plus is een 2-in-1 motorconcept. Het herkent het verschil tussen situaties waarin een normaal of maximum vermogen vereist is en stelt zich daarop in. Het omschakelen gebeurt onmerkbaar door de motorelektronica. Resultaat: spontane acceleratie en een uiterst rustig draaiende motor.

Het variabele kleplichtingssysteem is samengesteld uit omschakelbare komstoters die bediend worden door elektrohydraulische schakelkleppen. Deze bestaan elk uit 2 concentrische stoters die door een pen vergrendeld kunnen worden. Daarbij wordt naar keuze de binnenste stoter door een kleine, of de buitenste stoter door een grote nok aan de nokkenas bediend. De inlaatskleptiming wordt traploos geregeld door een aan de kopzijde van de nokkenas aangebrachte versteller, die werkt volgens het vleugelpompprincipe. De aansturing gebeurt door een elektrohydraulische regelklep.



VarioCam Plus

Om bijvoorbeeld het oppakken van het gas tijdens de warmdraaifase bij lage temperaturen te optimaliseren, kiest VarioCam Plus een grote kleplichting en late kleptijden.

Bij gemiddeld toerental en geringe belasting reduceert het systeem door een kleine kleplichting en vroege kleptijden het brandstofverbruik en de uitstoot van uitlaatgas. Vooral in de laagste toerentalregionen geeft VarioCam Plus aanzienlijk lagere verbruikscijfers. Hoge koppelwaarden en maximaal vermogen komen vrij bij een grote kleplichting.

Het resultaat: buitengewoon acceleratievermogen bij een verrassend laag verbruik – zeker vergeleken met motoren met een aanzienlijk grotere cilinderinhoud.





Meer lucht – zodat u de adem inhoudt.

Variabele turbinegeometrie (VTG).

Een uitlaatgasturbo brengt meer vermogen op de wielen. Maar wat als – zoals in het geval van de 911 GT2 – vermogen alleen niet volstaat?

Het antwoord: variabele turbinegeometrie (VTG).

Hoe werkt het? Bij een conventionele uitlaatgasturbo drijft de gasstroom een turbinewiel aan, dat op zijn beurt weer met een compressorwiel aan inlaatzijde gekoppeld is. Het compressorwiel perst de aangezogen lucht samen en stuwt

op die manier een grotere luchtmassa naar de motor via de laadluchtkoeler, waardoor het motorvermogen aanzienlijk toeneemt. Omdat de turbolader bij stijgende uitlaatgasdruk een steeds hogere laaddruk genereert, is een



Uitlaatgasturbo met variabele turbinegeometrie

begrenzing noodzakelijk. Anders zou er namelijk teveel lucht in de motor terecht komen. De laaddruk wordt begrensd tot een waarde die op de motor afgestemd is. De overtollige uitlaatgasstroom wordt via een zogeheten omloopklep om de turbine heen geleid.

Een andere factor is de afmeting van de turbolader. Een kleine turbo zal door zijn kleine volume al in

een vroeg stadium aangrijpen – bijgevolg bereikt het turbinewiel sneller het vereiste toerental. Anderzijds is het zo, dat een turbo met een relatief klein volume bij een hoog motortoerental als gevolg van de kleinere diameter een te hoge, vermogensdempende uitlaatgastegendruk genereert. Een turbo met een groot volume levert een geringe tegendruk bij hoge toerentallen

en dus meer vermogen. Maar grijpt door de grotere doorstroomcapaciteit en de massatraagheid van het grotere turbinewiel pas aan in het gemiddelde toerentalbereik. Het zogenaamde turbogat dat bij lage motortoerentallen optreedt.

Heel anders is dat bij variabele turbinegeometrie (VTG).

De variabele turbinegeometrie van de 2 vloeistofgekoelde, parallel geschakelde turbo's in de 911 GT2 heft dit fenomeen grotendeels op.

Het uitlaatgas wordt door elektronisch geregelde, verstelbare geleidingsschoepen zo naar het turbinewiel afgebogen dat zowel de eigenschappen van de "kleine" als die van de "grote" turbo nabootst worden. Zo worden bij elke bedrijfstoestand optimale stromingscondities gerealiseerd. De stand van de geleidingsschoepen wordt door de motorelektronica bepaald.

Dankzij dit principe is al bij lage motortoerentallen een hoog turbinetoerental en dus een hoge laaddruk haalbaar en dat resulteert op zijn beurt weer in een betere vullingsgraad van de motor én een aanzienlijk hoger vermogen en koppel.

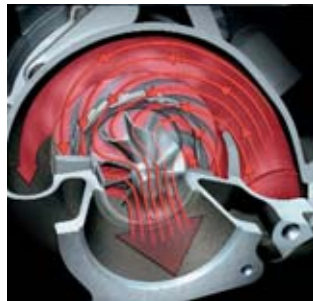
Het meest opvallende aan de 911 GT2 zijn de gemodificeerde turboladers: de turbine met geoptimaliseerde stroming en het grotere compressorwiel leveren gecombineerd met elkaar een beduidend hogere laaddruk. De koppelcurve bereikt dus aanmerkelijk vroeger een hoog niveau – en houdt dat vast ook. In cijfers ziet dat er als volgt uit: Al bij 2.200 1/min is het duizelingwekkende koppel van 680 Nm

beschikbaar en dat blijft zo tot 4.500 1/min. De voortstuwing is in één woord immens!

Zodra de maximale laaddruk bereikt wordt, gaan de geleidingsschoepen open. Door de stand van de geleidingsschoepen te beïnvloeden, wordt de gewenste laaddruk over het totale motortoerental bereik geregeld. Hierdoor is de eerder noodzakelijke omloopklep niet meer nodig.



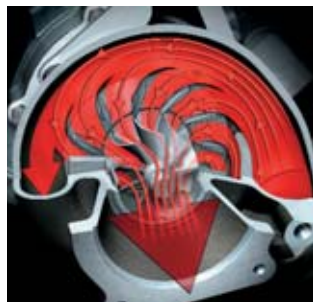
Geleidingsschoepen gesloten



Geleidingsschoepen gesloten



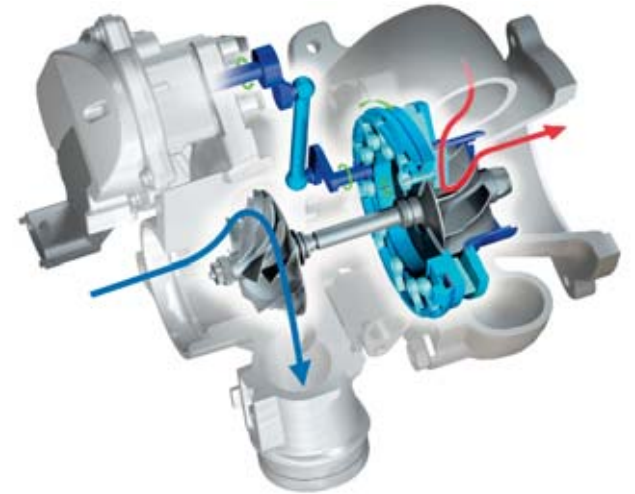
Geleidingsschoepen geopend



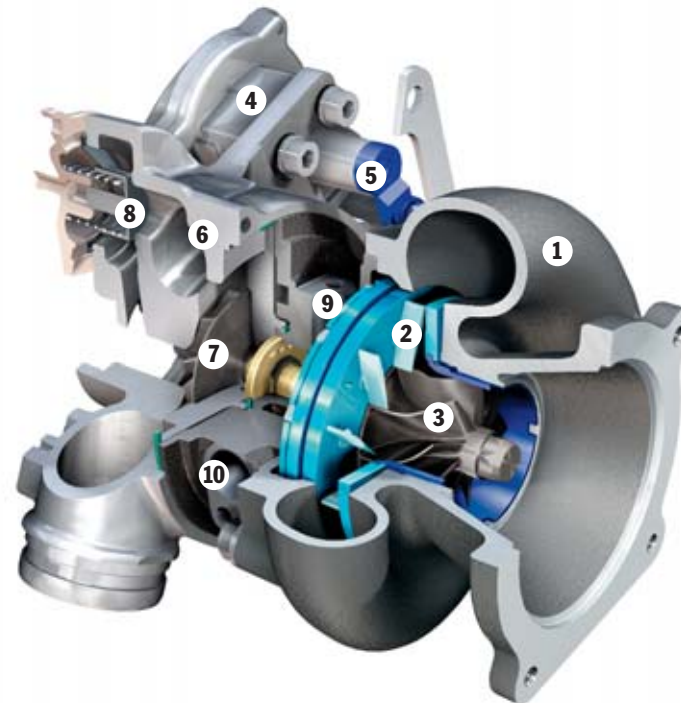
Geleidingsschoepen geopend

Na zoveel technische uiteenzettingen rest er slechts één ding: sprake-loosheid.

Door de eenvoudig indrukwekkende kracht van de 911 GT2. Waarschijnlijk meer dan u verwacht. Lager dan u vermoedelijk had verwacht - het brandstofverbruik.



Verstelsysteem van de geleidingsschoepen



1. Turbinehuis
2. Verstelbare geleidingsschoepen
3. Turbinewiel
4. Elektrische stelmotor voor de geleidingsschoepen
5. Aansturing van de geleidingsschoepen
6. Compressorhuis
7. Compressorwiel
8. Omloopklep
9. Olietoevoer
10. Koelvloeistoftoevoer



Expansie-inlaatsysteem

Het expansie-inlaatsysteem.

Meer vermogen dan de 911 Turbo met dezelfde motor? Echt simpel was het niet. Wel haalbaar.

De 911 GT2 beschikt over een innovatief expansie-inlaatsysteem met een uniek werkingsprincipe, dat alle eerder toegepaste principes voorbijstreeft. Het expansie-inlaatsysteem is echter niet zomaar een vergaande ontwikkeling van het resonantie-inlaatsysteem dat toepassing vindt bij turbomotoren.

Het systeem werkt namelijk volgens een geheel ander principe, dat volledig strijdig lijkt met alle tot dusver bekende.

In elk inlaatsysteem treedt er behalve luchtstroming ook luchttrilling op. Bij trilling is er zowel sprake van een compressiefase, waarbij de lucht wordt samengeperst, als van een expansiefase, tijdens welke de lucht uitzet.

Het klassieke resonantie-inlaatsysteem kent het volgende wer-

kingsprincipe: hoe meer lucht, hoe meer vermogen. Vandaar dat het compressie-effect van luchttrilling in het inlaattraject benut wordt, om zoveel mogelijk brandstof-luchtmengsel in de cilinder te persen. Het nadeel: bij het comprimeren van lucht stijgt de temperatuur. Het lucht-brandstofmengsel kan daardoor niet optimaal tot ontsteking worden gebracht.

Bij het expansie inlaattraject van de 911 GT2 wordt dit principe volledig omgekeerd – tegen alle ken-



nis van de afgelopen decennia in. Hoe dat in zijn werk gaat? Door de toepassing van een geometrie die haaks staat op die van conventionele inlaatsystemen: het verdeelstuk is langer en heeft een kleinere diameter, de aanzuigbuizen zijn korter.

Daardoor worden de luchttrillingen volledig anders benut dan voorheen: in plaats van de compressiefase wordt in dit geval de expansiefase voor de verbrandingskamer benut – omdat lucht bij uitzetting afkoelt. Gevolg: het mengsel in de

verbrandingskamer is koeler, waardoor het optimaler tot ontbranding gebracht kan worden.

De schijnbare tegenstelling is eenvoudig te verklaren: door de expansie komt er minder lucht in de cilinders terecht. Maar al met een kleine verhoging van de laaddruk van de uitlaatgasturbo's met circa 0,2 bar wordt dit effect opgeheven. De opwarming van de lucht onder invloed van de hogere laaddruk, wordt door geoptimaliseerde laadluchtkoelers gecompenseerd.

Niet door méér lucht, maar door koelere lucht toe te voeren wordt dus het vermogen verhoogd. Het resultaat: een beduidend hoger motorrendement dat resulteert in meer vermogen. Lager brandstofverbruik bij hoge belastingen en toerentallen.

Klinkt simpel, toch? We moesten daarvoor wél iets in twijfel trekken, wat anderen tot dusver als juist beschouwden.



Uitlaatsysteem

Het uitlaatsysteem.

De einddempers en eindpijpen van de 911 GT2 zijn gemaakt van lichtgewicht titanium. Dat betekent een gewichtsbesparing bij de achteras en een verbetering van de rijdynamiek. Het uitlaatsysteem heeft twee 3-weg-katalysatoren en één einddemper.

Dankzij de toepassing van grote buisdiameters wordt de uitlaatgas-tegendruk beperkt – ook dat komt het vermogen weer ten goede. Elk

van de 2 cilinderrijen heeft een eigen uitlaatpijp. Ze komen bijeen in de gecombineerde einddemper van het uitlaatsysteem. De katalysatoren zijn in de directe omgeving van de motor geplaatst, waardoor ze snel op bedrijfstemperatuur komen en de schadelijke uitstoot optimaal kunnen omvormen. Bij de koude start zorgt een secundair luchtinblaassysteem voor de opwarming.

Een stereo-lambdaregeling met 2 gekoppelde lambdasondes bewaakt

en regelt voor elk van de cilinderrijen individueel de uitstoot, samen met het motormanagement Motronic ME7.8.1. Verder heeft elke uitlaatpijp een extra lambdasonde die de uitlaatgasreiniging van de betreffende katalysator bewaakt.* Dit met het doel de uitstoot van schadelijke stoffen nog beter te regelen.

* Met uitzondering van landen met loodhoudende benzine.



Het brandstofsysteem.

Het sequentiële inspuitsysteem injecteert het brandstofmengsel in de verbrandingskamers van de cilinders. Het Motronic ME7.8.1 berekent het optimale inspuitmoment voor elk van de afzonderlijke cilinders en doseert het inspuitsvolume voor elke cilinderrij ondermeer afhankelijk van gaspedaalstand, toerental, laaddruk, koelvloeistoftemperatuur en uitlaatgassamenstelling. Zo verloopt

de verbranding optimaal terwijl het brandstofverbruik beperkt blijft.

Door middel van een hittefilmlichtmassameter wordt daarnaast niet alleen het volume, maar ook de dichtheid van het luchtmengsel en bijgevolg de luchtmassa van het mengsel bewaakt en bijgesteld. Zo worden de verbrandingskamers voortdurend voorzien van het juiste lucht/brandstofmengsel; volledig onafhankelijk van weersomstandigheden en hoogteligging.

Het ontstekingssysteem.

De 911 GT2 heeft een ontstekingssysteem zonder bewegende delen. Individuele bobines zijn direct bij de bougies met platina-elektroden geplaatst. De functie van de verdeler wordt overgenomen door het motormanagement. De afzonderlijke bobines worden direct aangestuurd door het motormanagement. Voor optimaal vermogen gekoppeld aan minimaal brandstofverbruik.

Het motormanagementsysteem.

Om onder alle bedrijfsomstandigheden optimaal te presteren, werkt de motor met een motormanagement: voor de 911 GT2 wordt het Motronic ME7.8.1 ingezet. Dit systeem regelt alle direct met de motor samenhangende functies en bouwgroepen (zie schema hier-naast) zoals de variabele turbine-geometrie van de turbo's, Vario-Cam Plus en de gasklepstand (E-gas – elektronische gasklepbe-diening), die het standaard Porsche

Stability Management (PSM) aan-stuurt. Ergo: een optimaal verbruik, vermogen en koppel en een reduc-tie van de schadelijke uitstoot-ongeacht de rijstijl.

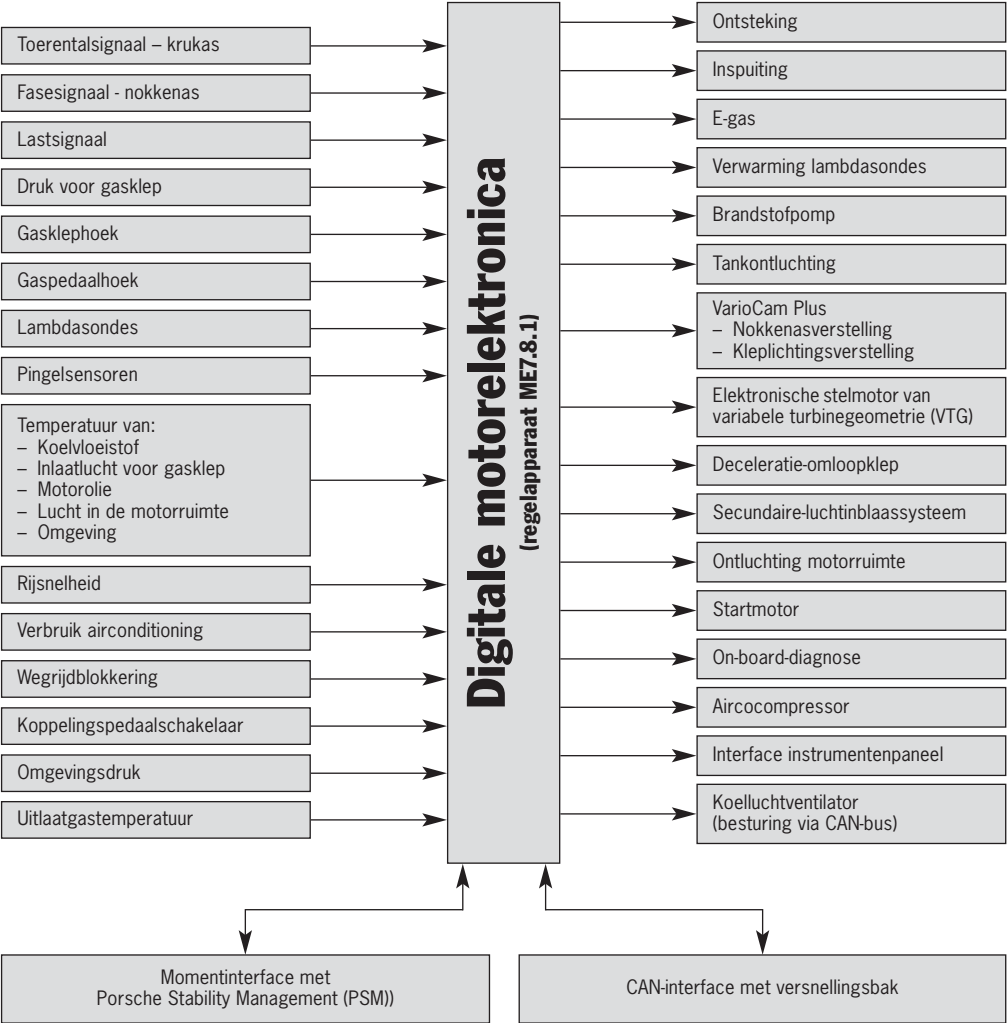
Een andere belangrijke regelfunc-tie van het Motronic ME7.8.1 motormanagement is de cilinder-selectieve pingelregeling. Omdat de 6 cilinders onmogelijk onder exact dezelfde omstandigheden werken, bewaakt de pingelregeling ze individueel, waarbij zonodig het ontstekingstijdstip individueel

wordt aangepast. Zo worden beschadigingen van cilinders of zuigers bij hoge toerentallen en zware belasting voorkomen.

De On-Board-Diagnose, die werkt volgens Europese normering, her-kent eventueel optredende storin-gen of defecten in het uitlaat- en brandstofsysteem vroegtijdig en signaleert ze tijdens het rijden. Op die manier wordt ook de uitstoot van schadelijke gassen en een toe-name van het brandstofverbruik voorkomen.



Ingangsgegevens





Een beetje gas geven en de koppeling langzaam op laten komen? Dat hebt u al vaak genoeg moeten horen tijdens de rijles.

De krachtoverbrenging.

De 6-versnellings schakelbak van de 911 GT2 is speciaal afgestemd op het hoge motorvermogen. Hetzelfde geldt voor de individuele versnellingen: de schakelwegen zijn kort en nauwkeurig – voor correct en snel schakelen.

Typerend voor de 911 GT2 is de Launch Assistant – voor maximaal accelereren vanuit stilstand. Bij stilstaand voertuig trapt u de koppeling en het gaspedaal gelijktijdig in. Zodra de laaddruk in het instrumentenpaneel de waarde van 0,9 bar bereikt, laat

u de koppeling zo snel mogelijk opkomen – en vergeet wat u dacht te weten over het fenomeen voortstuwende kracht.

Een turbo met schakelbak in de conventionele variant heeft een zeer geringe laaddruk, die wordt

opgebouwd tijdens het accelereren zelf. Dat kost tijd. Bij de 911 GT2 gaat dat allemaal wat sneller. Bij stilstaand voertuig wordt het vermogen van de motor namelijk door enkele modificaties van het brandstofsysteem alvast kunstmatig verhoogd: de laaddruk neemt aanzienlijk toe en de motor wordt als het ware “in de startblokken gezet”. Klaar voor een wel heel dynamische start.

Een speciaal afgestemde slipregeling zorgt op dat moment samen met het motormanagement dat het accelereren automatisch verloopt bij optimale tractie. De koppeling blijft daarbij gesloten. Zo wordt de belasting laag gehouden en overmatige slijtage van de koppelingsplaten voorkomen. De kracht wordt zo rechtstreeks via de achteras op de weg overgebracht. Voor echte circuitprestaties.

In combinatie met de kabelschakeling en een tweemassavliegwiel staat de schakelbak garant voor extreme schakelbetrouwbaarheid. De schakelverhoudingen bieden alle gelegenheid om het imposante vermogen te ontvouwen via kleine toerentalvariëaties, die vooral na het opschakelen hun voordeel bewijzen. Stabiele en zeer hittebestendige stalen synchromeshringen voor de 2e tot de 5e versnelling garanderen nauwkeurig schakelen – zelfs tijdens extreem hoge belasting.

Een extra olie-/waterkoeler en oliesproeiers staan in voor de noodzakelijke koeling van de versnellingsbakolie. Dit om de lange levensduur van de versnellingsbak ook onder extreme belastingen, die bijvoorbeeld op het circuit kunnen optreden, te kunnen garanderen.

Het standaard mechanische sperdifferentieel op de achteras zorgt er tijdens acceleratie in bochten voor dat het zwaarst belaste achterwiel aan de buitenzijde van de bocht het meeste motorvermogen toebedeeld krijgt. Op die wijze wordt doorslippen van het wiel dat in de binnenbocht meeloopt, voorkomen, waardoor de voortstuwing verder verbetert en de auto nog nauwkeuriger door de bocht stuurt.

De sperfunctie verloopt asymmetrisch tussen acceleratie en deceleratie. Voor accelereren geldt de maximum sperwaarde van 28%, terwijl deze waarde voor decelereren ligt op 40%.



1. Bi-xenonkoplampen
2. Linkerradiator module
3. Middelste radiator module
4. Rechterradiator module
5. Koelvloeistofleiding

6. Koelvloeistofexpansie-reservoir
7. Luchtfiler
8. Uitlaatgasturbo met variabele turbinegeometrie

9. Laadluchtkoeler
10. Drukleiding
11. Gasklep met E-gasregel-apparaat

12. Expansie-inlaatsysteem
13. Einddempers van titanium
14. Eindpijp van titanium
15. Oliefilter

16. Motorolietank van dry-sumpsmering
17. Dynamo
18. PASM schokdemper

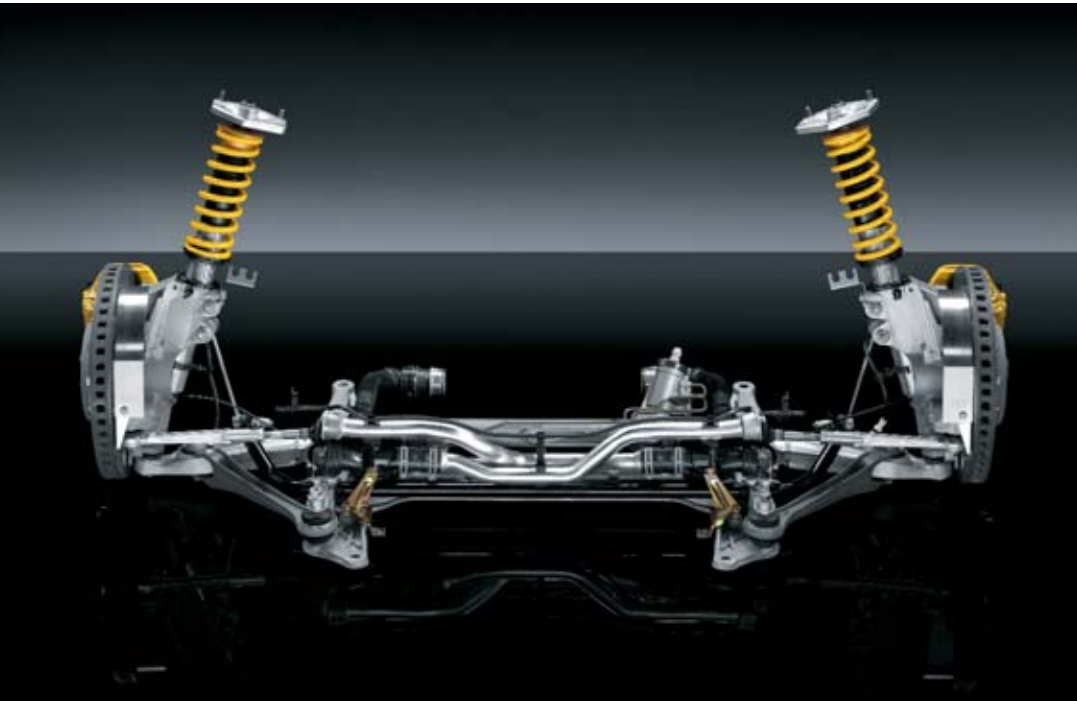
19. PCCB remsysteem
20. Tandemrembekrachtiger
21. 6-versnellings schakelbak
22. Sportkuipstoel



Onderstel

Wilt u ontspannen rijden?

Dat kan in de Normaal-stand!



Vooras

Circuit of lange-afstandsritten? Geen verschil.

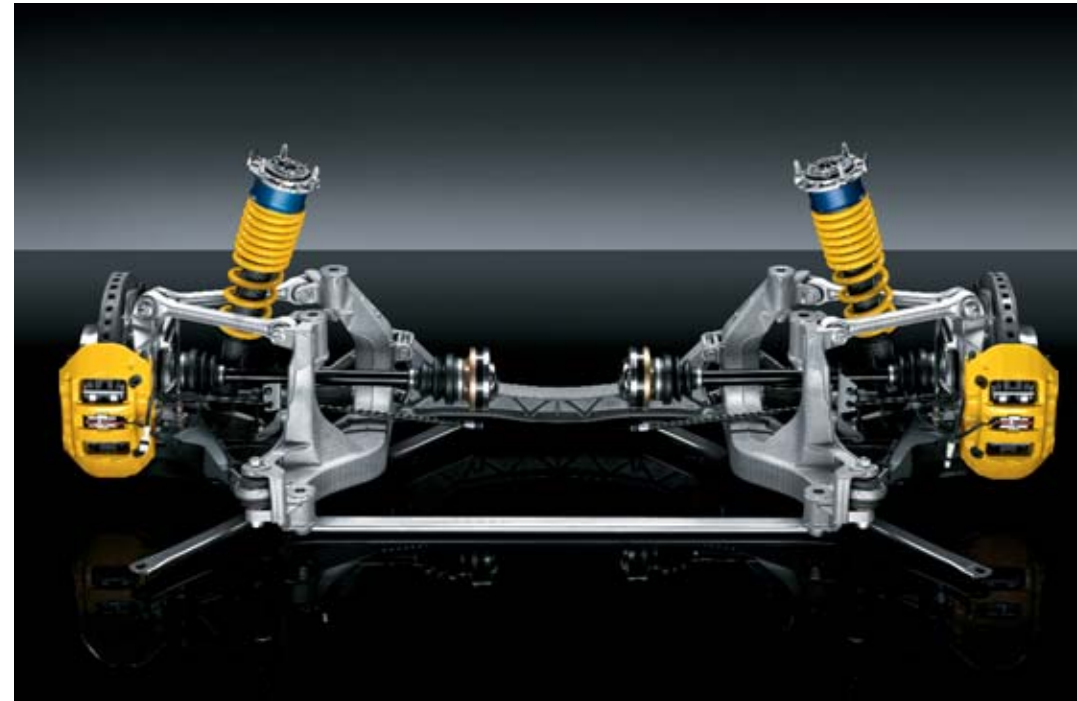
Het onderstel.

De eis die van doorslaggevende betekenis was voor de aanpassing van het onderstel van de 911 GT2 lag nogal voor de hand: rijgedrag met de dynamiek van racesport – op lange-afstandsritten, maar ook op het circuit. De maatregelen: de carrosserie ligt vergeleken met de 911 Carrera ongeveer

25 mm dichter op het wegdek. De consequente toepassing van lichtgewicht-constructies houden het totaalgewicht en het gewicht van de ongeveerde massa op een laag niveau. Dat heeft een buitengewone souplesse, een hoge rijveiligheid en – vooral in de

bochten – een stabiel rijgedrag als resultaat.

De vooras met speciale fusees is een McPherson-ophangings met onafhankelijke, aan langs- en dwarsdraagarmen opgehangen wielen. Daarmee worden de wielen nauwkeurig in het juiste spoor



Achteras

gehouden. Voor uitstekende koersstabiliteit en superieure handling in elke situatie.

In de efficiënte koelluchttoevoer naar de voorremmen wordt voorzien door remluchtspoilers.

De achteras is meervoudig geleed op basis van het LSA-principe (light weight, stable, agile). Deze lichtgewicht constructie met een aluminium dwarsbalk op de achteras zorgt voor een uitstekende rijdynamiek.

Zowel de hoogte als de wielvlucht, de sporing en de stabilisatoren van het onderstel zijn bij voor- en achteras verstelbaar, waardoor ze volledig af te stemmen zijn op het gewenste rijgedrag – voor een incidenteel rondje op het circuit.

Dankzij de praktisch spelingsvrije koppeling van onderstel en carrosserie, door de toepassing van ondermeer metalen steunlagen met kogelscharnieren voor en star opgehangen asdragers achter,

neemt niet alleen de overbrengingselasticiteit af, maar verloopt ook de wielgeleiding exacter en is het rij- en instuurgedrag als logisch gevolg ook nog eens beter.

De 911 GT2 heeft een variabel dempingssysteem: het standaard Porsche Active Suspension Management (PASM – zie pagina 48). De bestuurder heeft de keuze uit twee programma's: het normale en het sportprogramma.

Groot en licht goede contactuele eigenschappen.

De wielen.

De 911 GT2 staat op 1-delige 19 inch GT2-wielen met diefstalbeveiliging en wielnaafdooppen met het opschrift GT2. De wielen zijn zeer licht voor hun afmetingen. De gewichtbesparende constructie verbetert de rijdynamiek en de

performance, omdat de ongeveerde massa laag gehouden wordt. Vanwege de grote binnendiameter kunnen er grote remschijven toegepast worden op de voorwielen. De wielen liggen gelijk met de carrosserielijn en zijn standaard

afgemonteerd met laagprofiel sportbanden.

Bandenmaten: voor 235/35 ZR 19 op 8,5 J x 19 ID 53; achter 325/30 ZR 19 12 J x 19 ID 51. De 19 inch laagprofiel banden

hebben een groot wieloppervlak. Voordelen: een aanzienlijk betere tractie tijdens accelereren en remmen, exacter rij- en stuurgedrag en hogere snelheden op droog wegdek. Voor rijden op een hogere dimensie. Door de lagere profieldiepte neemt de kans op aquaplaning bij nat wegdek wel iets toe.

Het standaard bandenspanningscontrolesysteem (RDK) waarschuwt door een indicatie op het display van de boordcomputer en een indicatielampje vroegtijdig voor te lage bandenspanning of geleidelijke of plotselinge drukverliezen. Een bandenreparatiesysteem dat bestaat uit een bandenaafdichtmiddel met een compressor en een aparte spanningsmeter, behoort ook tot de standaarduitrusting.



19 inch GT2 wiel



Zelfs de normaalstand is allesbehalve normaal.

Het Porsche Active Suspension Management (PASM).

De 911 GT2 is uitgerust met het Porsche Active Suspension Management (PASM), een elektronische verstelling van het schokdemper-systeem. PASM regelt continu actief voor elk wiel apart de demperkracht, afhankelijk van de rijstijl en de rijomstandigheden.

De bestuurder heeft de keuze uit 2 sportieve basisprogramma's: de normaalstand is bedoeld voor sportief rijden op de openbare weg en op natte circuits. De sportstand is specifiek afgestemd op maximale dwarsacceleratie en optimale tractie op het snelle asfalt van het circuit. Afhankelijk van de ingestelde stand en de herkende rijstijl bepaalt het systeem aan de hand

van beide karakteristieken automatisch de optimale demping. Daartoe werkt het systeem met sensoren die de carrosseriebewegingen registreren, bijvoorbeeld tijdens snel accelereren, krachtig remmen of op ongelijk wegdek. Het regelapparaat herkent aan de hand van die meetwaarden de actuele rijstijl en stelt afhankelijk van de gekozen stand de strakheid van de schokdempers af: dwars- en lengterotaties nemen af en het wegcontact van elk afzonderlijk wiel wordt geoptimaliseerd.

Een voorbeeld: u drukt op de PASM-toets die herkenbaar is aan het schokdempersymbool. De dempers worden nu ingesteld op de "strakke"

karakteristiek, die specifiek bedoeld is voor het circuit. Zodra het systeem nu oneffenheden in het wegdek herkent, schakelt het binnen milliseconden over op een minder strakke demping binnen de sportief-strakke karakteristiek. Zodra het wegdek onder de banden weer effen wordt, schakelt PASM automatisch over op de oorspronkelijk ingestelde dempingskarakteristiek.



Trekfase – werkzuiger en bypass, sportief-strakke afstelling



Trekfase – alleen werkzuiger, racesportachtig-strakke afstelling



Drukfase – werkzuiger en bypass, sportief-strakke afstelling



Drukfase – alleen werkzuiger, racesportachtig-strakke afstelling



Soms is opoffering het grootste genot.

Het Porsche Stability Management (PSM).

De eisen die aan de rijdynamiek van de 911 GT2 waren van meet af aan helder: sportief, direct en krachtig. Om die reden werd het rijstabilisatiesysteem Porsche Stability Management (PSM) speciaal afgestemd. Naast ABS omvat het namelijk nog 2 andere

regelsystemen: Stability Control (SC) en Traction Control (TC).

Stability Control (SC) regelt de dwarsdynamiek. Systeemsensoren meten continu de rijrichting en – snelheid, het giermoment en de dwarsacceleratie van de wagen. Aan de hand van de geregistreerde

waarden berekent het PSM de werkelijke bewegingsrichting. Indien die afwijkt van de gewenste richting, initieert de Stability Control (SC) ondermeer gerichte remingrepen op de individuele wielen om de auto te stabiliseren binnen de rijdynamische grenswaarden.

Traction Control (TC) beschikt over de geïntegreerde functies ABD (automatisch remdifferentieel), ASR (aandrijfslipregeling) en MSR (motor-slipmomentregeling) en regelt de langsdynamiek. Deze zeer sportief georiënteerde tractiecontrole verbetert de tractie van de wielen tijdens accelereren op wegdekken van uiteenlopende aard. Daarbij begrenst Traction Control (TC) de overvloedige vermogens die bij fel accelereren mogelijk kunnen resulteren in het ongecontroleerd

‘uitbreken’ van de achterpartij. De grenswaarden zijn ondanks dat alles van een dergelijk hoog niveau, dat ze bij normale rijstijl op een droog wegdek slechts sporadisch bereikt worden.

Het bijzondere van het PSM van de 911 GT2: de ingrepen van beide systemen volgen in een laat stadium en zijn daarbij ook volledig uit te schakelen in 2 trappen – voor de bewust sportieve rijder.

In de eerste fase wordt met de toets “SC OFF” in de middenconsole de Stability Control (SC) op non-actief gesteld. In de stand “SC OFF” grijpt het regelsysteem niet langer in bij dwarsdynamische koersafwijkingen. De auto laat zich vanaf dat moment behalve door middel van gerichte stuurhandelingen ook met het gaspedaal uiterst dynamisch door de bocht sturen. Traction Control (TC) blijft in deze stand gewoon actief.

In een tweede fase laat zich ook Traction Control (TC) volledig uitschakelen met een druk op de toets “SC+TC OFF”. Nu zijn zowel de automatische functies van de

dwarsdynamiekregeling als die van de tractiecontrole geblokkeerd. Alleen de bestuurder zelf bepaalt nu nog het rijgedrag. Een verdere bijzonderheid van de 911 GT2: zowel in de eerste fase (SC OFF) als in de 2e fase (SC + TC OFF) wordt de dwarsdynamiek zelfs bij abrupt remmen binnen het ABS-bereik niet opnieuw ingeschakeld. Deze speciaal voor de 911 GT2 ontwikkelde functies en schakelstrategie biedt alle mogelijkheden van racesportdynamiek – en daarmee alle ingrediënten voor de individuele performance-eisen die bestuurders stellen aan hun auto op het circuit.

Het in het PSM geïntegreerde antiblokkeersysteem (ABS 8.0) blijft ongeacht de genoemde instellingen steeds actief. Het ABS zorgt voor een zo kort mogelijke remweg – en dus voor meer veiligheid.

Hoe u met zoveel vermogen omgaat, hebt u zelf in de hand.

De stuurinrichting.

Voor een incidenteel ritje op het circuit, of gewoon in de stad: nauwkeurig stuurgedrag spreekt bij een Porsche vanzelf. De stuurinrichting van de 911 GT2 is direct en reageert uiterst precies.

Elke stuurhandeling wordt minutieus uitgevoerd. Dat is niet alleen de verdienste van de nauwkeurige vooraskinematica, maar zeker ook van de variabele overbrenging. Bij een rechtuitstand van de voorwielen, bijvoorbeeld bij een rit

op de autosnelweg, is de overbrenging ruimer. Het risico dat het stuur bij hoge snelheden plotseling wordt “omgegooid” neemt daardoor af. De vertrouwde souplesse en het wegcontact zijn behouden gebleven.

Hoe groter de stuurinslag, des te directer – en hoe soepeler – de overbrenging reageert. Een maatregel die vooral bij het rijden van krappe bochten voelbaar is.

De stuurkolom draagt in hoge mate bij aan de veiligheid. Bij een frontale botsing kan ze namelijk wel 100 mm ingedrukt worden. De tussenas van de stuurkolom is

gemaakt van aluminium, terwijl de stuurasmantel en het stuurslothuis uit persgietmagnesium bestaan.

Het standaard 3-spaaks GT2 stuurwiel is handmatig in lengte en hoogte verstelbaar. In combinatie met de stoelverstelling is zo altijd uw ideale zitpositie in te stellen.

Voor maximaal contact tussen uzelf, de 911 GT2 en het wegdek.





Veiligheid

Vermogen zonder veiligheid is
als spieren zonder hersenen.



Koplampen met bi-xenontechniek

**Rijgevoel: zonder vangnet en dubbele bodem.
Met de veiligheid is dat heel anders.**

De actieve veiligheid.

Een hoog motorvermogen. Hoge rijndynamiek. Hoge mate van veiligheid. Voor Porsche geen kwestie van keuzes maken, maar een vanzelfsprekendheid. Ook – of juist – bij de 911 GT2. Zijn verlichtingsconcept, zijn remsysteem, zijn stijve carrosserie en zijn ergonomisch ontworpen interieur zijn

tot in de kleinste details afgestemd op het potentieel waarover hij beschikt. Maar ook op u als bestuurder. Een voorbeeld bij uitstek: de sportkuipstoelen (zie pagina 72) met neerklapbare rugleuning bieden een zijdelingse steun, zoals je die alleen van racewagens zou verwachten.

De verlichting.

Standaarduitrusting op de 911 GT2: bi-xenonkoplampen met daglichtkleur. De compacte koplampen zorgen voor een brede, homogene verlichting van het wegdek. Voor extra veiligheid – vooral in langgerekte, onoverzichtelijke bochten.



Derde remlicht

De lichtopbrengst van de gasontladingsslampen van de bi-xenonkoplampen is bijna dubbel zo hoog als die van halogeenlampen. Verder zijn ze standaard uitgevoerd met geïntegreerde koplampreinigingsinstallatie (SRA). De stripvormige knipperlichten

liggen vrij in de buitenste luchtinlaten van het front. De krachtige LED's zijn bijzonder helder en goed zichtbaar.

Het derde remlicht in de motorkap reageert nog sneller dankzij de toepassing van LED-techniek.

Voor goede zichtbaarheid tijdens in- en uitstappen is de portier- en dorpelverlichting aan de binnenzijde van het portier geplaatst. Ze verlichten de dorpels met wit licht en waarschuwen het achteropkomende verkeer met rood licht voor geopende portieren.



Hoog vermogen vereist hoog vermogen.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

De 911 GT2 is standaard uitgevoerd met remtechnologie die op het circuit, bijvoorbeeld in de Porsche Mobil 1 Supercup, al zo menige vuurproef doorstaan heeft: het Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

De keramische remschijven van dit PCCB hebben een diameter 380 mm voor en 350 mm achter – goed voor een extreem hoog remvermogen. De schijven zijn gemaakt van speciaal behandelde koolstofvezels, die onder een hoog vacuüm bij een temperatuur

van ongeveer 1.700° C gesiliconiseerd worden. Het eindproduct is een remschijf van een aanmerkelijk hogere hardheid en een hogere temperatuurbestendigheid vergeleken met conventionele gietijzeren schijven.

Kenmerkend voor het PCCB is verder dat de schijven minder uitzetten onder hoge belasting, waardoor vervorming wordt uitgesloten. Daarbij komt dat keramische remschijven ook nog eens corrosievrij zijn en frictiegeluiden beter dempen.

Door de toepassing van vaste aluminium-monobloc remzadels met 6 zuigers op de vooras en vrijwel

identieke remzadels met 4 zuigers achter, levert het systeem bij het afremmen een zeer hoge en vooral constante remdruk. De remmen reageren bij een duidelijk lagere pedaaldruk nog sneller en preciezer.

Voor al bij hoge belastingen zijn alle voorwaarden aanwezig om de remweg tot een minimum te beperken. Bovendien wordt afremmen bij hoge snelheden nog veiliger, dankzij de grote fadingvastheid van het PCCB.

Doorslaggevend voordeel van het keramische remsysteem is het extreem lage gewicht van de remschijven: de schijven wegen ongeveer de helft van conventionele gietijzeren schijven van een vergelijkbaar type en afmeting.

Daarbij is de remschijftrammel van de vooras ook nog eens gemaakt van gewichtbesparend aluminium. Factoren die niet alleen een positieve invloed hebben op de rijprestaties en het verbruik, maar vooral ook een verlaging inhouden van de ongeveer de en roterende massa.

Het gevolg: betere wegligging en meer rijcomfort, vooral op oneffen wegen. Ook de souplesse en de handling van de auto profiteert daarvan.

Wanneer de auto ingezet wordt op het circuit of anderszins zwaar belast wordt, neemt de slijtage van remschijven en vooral remblokken vanzelfsprekend aanzienlijk toe; ongeacht de uitvoering. Na een intensief weekeinde op het circuit is het, evenals bij conventionele gietijzeren schijfremmen, noodzakelijk de remmen aan een vakkundige inspectie te onderwerpen en dienen bepaalde remonderdelen zonodig vervangen te worden.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Passieve veiligheid.

De carrosseriestructuur.

De 911 GT2 voldoet aan alle wettelijke eisen ten aanzien van inzittendenbescherming die gelden in elke afzetmarkt. De door de wetgever gestelde grenswaarden voor aanrijdingen, zowel frontaal als schuin van voren, van opzij en van achteren worden duidelijk onderschreden.

De versterkte carrosseriestructuur van de 911 GT2 biedt een hoge mate van bescherming bij een aanrijding en biedt daarbij de zekerheid van een extreem vormvaste passagierskooi. Aan de voorzijde wordt een door Porsche gepatenteerde lengte- en dwarsconstructie (1) toegepast. 3 boven elkaar liggende krachtabsorptiezones nemen de vrijkomende vervormingsenergie op, verdelen de kracht en beperken zo de vervorming van het interieur tot een minimum.

Daarbij wordt er een stijve schutbordbalk (2) van zeer sterk, geperst staal toegepast. Deze vangt de krachten van de voorste lengtestructuur op. De stijf geconstrueerde dwarsbalk beperkt de vervorming van de voetenruimte, waardoor de benen en voeten aanzienlijk beter beschermd zijn. Eenvoudig vervangbare kreukelzonedelen (3) beschermen de carrosserie bij lichtere aanrijdingen. Zo blijven de reparatiekosten relatief laag.

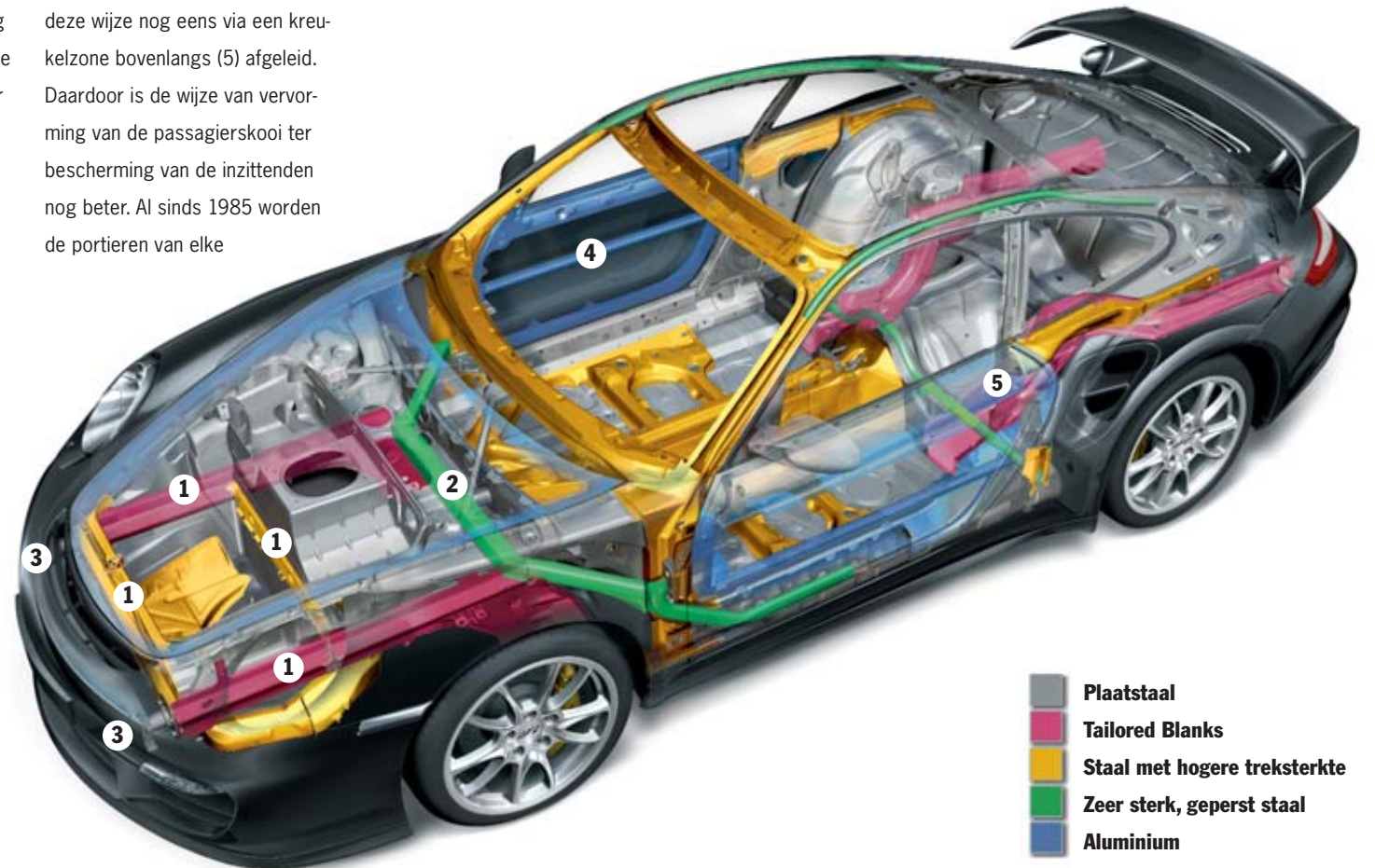
De stijfheid van de gehele constructie wordt verder vergroot door versterigde portieren (4). De krachten die bij een frontale botsing optreden, worden op deze wijze nog eens via een kreukelzone bovenlangs (5) afgeleid. Daardoor is de wijze van vervorming van de passagierskooi ter bescherming van de inzittenden nog beter. Al sinds 1985 worden de portieren van elke

Porsche voorzien van een ingebouwde “vangrail” van extreem bestendig staal; de zogeheten flankbescherming. Bij de 911 GT2 zit die volledig geïntegreerde versteviging in de portieren van aluminium. De brede toepassing van aluminium en staalplaat met hoge treksterkte werkt door in de gun-

stige gewicht-vermogenverhouding. De 911 GT2 bestaat voor bijna 20% uit aluminium.

De volledige carrosserie wordt beschermd door een hoogwaardige oppervlaktecoating. Porsche was de eerste autofabrikant ter wereld die 30 jaar geleden al

tweezijdig verzinkt plaatstaal toepaste in de carrosseriebouw. Tot op de dag van vandaag zorgt deze maatregel niet alleen voor een legendarische levensduur, ook op de lange duur is het een garantie voor de vereiste veiligheid van een 911 bij een aanrijding.



De airbags.

In de 911 GT2 is een op de auto afgestemde airbagtechnologie met totaal 6 airbags toegepast: fullsize airbags voor bestuurder en passagier, die afhankelijk van ernst en aard van het ongeval (bijvoorbeeld frontaal of schuin van voren) in twee fasen geactiveerd worden. Bij een minder zware aanrijding wordt de eerste trap geactiveerd om de inzittenden te beschermen. De airbag wordt daarbij minder hard opgeblazen en vormt een kleinere belasting voor de inzittenden.

Om de kracht en de richting van de botsing beter te kunnen bepalen, zijn er behalve op de centrale eenheid op de tunnel nog eens 2 extra sensoren aangebracht bij de koplampen. Op die manier is een aanrijding in een aanzienlijk eerdere fase te herkennen en te analyseren.

Het Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

De 911 GT2 is standaard uitgerust met het allernieuwste Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Dit systeem heeft twee zijairbags aan elke kant: een hoofdairbag in de portierpanelen

en een thoraxairbag in de zijwangen van de standaard, neerklapbare sportkuipstoelen (zie pagina 72). Aanzienlijk veiliger dan conventionele kuipstoelen, dus.

Zowel de thorax- als de hoofdairbags hebben een inhoud van ongeveer 8 liter en bieden ruime veilig-

heidsmarges bij een aanrijding van opzij. Verder voorziet POSIP in verstevigde portieren, die bescherming bieden bij een aanrijding van opzij.

Andere veiligheidsaspecten van de 911 GT2 zijn de in de rugleuningen geïntegreerde hoofdsteunen, een

veiligheidsstuurkolom, 3-puntsgordels met hoogteverstelling, gordelspanners en krachtbegrenzers, energieabsorberende dashboardelementen en vlamvertragend materiaal voor interieurelementen.



Porsche Side Impact Protection System (POSIP)

Het Clubsportpakket.

De 911 GT2 is naar keuze zonder meerprijs leverbaar met het Clubsportpakket, dat nog meer

bescherming biedt bij gebruik van de auto op het circuit.

Het pakket omvat een op de carrosserie geschroefde kooicon-

structie achter de voorstoelen, een meegeleverde 6-punts veiligheidsgordel in de kleur rood aan bestuurderszijde, een losse brandblusser met houder en een

voorbereiding voor een accuhoofdschakelaar. Deze kan bij de afdeling Porsche Motorsport besteld worden, net zoals de rolkooibeugel

voorin, die verplicht is voor FIA-gecertificeerde sportevenementen.

De sportkuipstoelen met thoraxairbags zijn bovendien met extreem vlamwerend materiaal bekleed.





Comfort

Voordat u verstijfd in uw stoel zit van de prestaties, kunt u maar beter even genieten.



Ook het interieur getuigt van respect. Respect voor de bestuurder.

Het interieur.

De instrumenten.

De ontwikkeling van een topsportwagen houdt niet op bij motor en onderstel. Ook het interieur moet kloppen – sportief en afgestemd

op de bestuurder. De 911 GT2 voldoet ook aan die eisen – op geheel eigen wijze.

Expliciet voorbeeld daarvan: de instrumenten. Sportief rijden

vraagt nu eenmaal om snelle reacties. Snelle reacties vergen op hun beurt om direct beschikbare gegevens. Duidelijk herkenbaar, op een centrale plaats tussen de 5 klokken, bevindt zich de toeren-

teller – compleet met het opschrift 'GT2' tegen een titaniumkleurige wijzerplaat als achtergrond. De wijzers en de schaalverdeling van het instrumentenpaneel zijn uitgevoerd in de kleur geel. Voor optimale acceleratie dient de schakelindicatie in de toerenteller. Een goed zichtbaar, centraal geplaatst pijlsymbool geeft het uiterste moment van opschakelen weer op het display.

De boordcomputer.

De geïntegreerde boordcomputer voorziet u van informatie over de laaddruk, het gemiddelde verbruik, snelheid, actieradius en buitentemperatuur. De gegevens van het standaard bandenspanningcontrolesysteem (RDK) worden op commando weergegeven op het display, evenals de meetwaarden die

de stopwatch van het tegen meer-prijs leverbare Chrono Pakket Plus registreert (zie pagina 75). De gegevens kunnen met behulp van toetsen op de extra stuurkolomhendel op het display van het instrumentenpaneel weer te geven.

Een volautomatisch aircosysteem met actief koelfilter behoort tot de standaarduitrusting.



De Interieurmateriaal.

De hoogwaardige materialen die in het interieur van de 911 GT2 toegepast worden, zijn verfijnd en sportief: leder en alcantara. De voordelen van alcantara: opmerkelijk goede grip, afwasbaar en onderhoudsvriendelijk bovendien. Vandaar ook dat het overal

toegepast wordt, waar grip nodig is: op het stuurwiel, op de keuzehendel en handremgreep en op de portiergrepen. Bovendien zijn ook de portierpanelen en de kleppen van portiervakken en middenconsole bekleed met alcantara.

De standaard neerklapbare sportkuipstoelen en de tegen meerprijs leverbare verstelbare sportstoelen

zijn bekleed met zwart leder, terwijl de in alcantara uitgevoerde middenbanen van de stoelen de nodige grip bieden. De achterzijde van de stoelen is voorzien van het opschrift GT2.

De middenconsole voorin heeft een totaal nieuwe vorm en is nu grotendeels uitgevoerd in klassiek zwart.



Het stuurwiel.

Het 3-spaaks GT2 stuurwiel is handmatig in lengte en hoogte verstelbaar. De stuurwielkrans is licht gepolsterd en bekleed met alcantara. De airbagmodule is met leder bekleed en de spaken zijn vulkaangrijs gespoten. Naar keuze is het multifunctionele

stuurwiel en het 3-spaaks stuurwiel ook leverbaar met een bekleding in gladleder.



3-spaaks sportstuurwiel in gladleder



Sportkuipstoel



Sportkuipstoel neergeklapt

De sportkuipstoelen.*

Onmisbaar voor sportieve rijders, zeker bij de dwarsacceleratie die kenmerkend is voor de 911 GT2: de standaard sportkuipstoelen met handmatige lengteverstelbaarheid. Opmerkelijk aspect: deze van de racesport afgeleide kuipstoelen zijn voorzien van thoraxairbags die in de zijwangen geïntegreerd zijn en hebben bovendien neerklapbare leuningen.

Dankzij de neerklapbare rugleuning is de bagageruimte achterin aanzienlijk beter bereikbaar. Bijzonder vermeldenswaardig is de positie van de draaipunten van de leuning. Deze bevinden zich namelijk hoog boven in de zijwangen. Daarmee zijn het meteen ook de eerste kuipstoelen wereldwijd die een volledige zijdelingse steun combineren met een neerklapbare rugleuning. Ze bieden dan ook een uitstekende zijdelingse grip, en dan

niet alleen ter hoogte van rugleuning en zit, maar ook voor het bekken.

De stoel heeft een kern van glasvezelversterkt kunststof en een buitenschaal van siercarbon. Het combineert enorme stijfheid met laag gewicht. Bovendien is de stoel geschikt voor gebruik in combinatie met 6-puntsgordels.

Standaard is de stoel bekleed met zwart leder en zijn de middenbanen

uitgevoerd in alcantara, maar tegen meerprijs zijn ze ook leverbaar in donkergrijs natuurleder met middenbaan in alcantara. De sportkuipstoelen van het Clubsportpakket (zie pagina 64) zijn bekleed met moeilijk ontvlambaar materiaal. Voor nét dat beetje meer veiligheid.

Verstelbare sportstoelen met stoelgeheugen.

Naar keuze zijn de verstelbare sportstoelen zonder meerprijs leverbaar met lederen bekleding en een met alcantara beklede middenbaan. Behalve een elektrische lengte-, hoogte- en rugleuningverstelling zijn ook de lendensteu-

nen en de zijwangen van de zitkussens en de rugleuning individueel en elektrisch instelbaar – ze bieden een summum aan comfort tijdens lange ritten en zitten als op maat gemaakt in bochten of op het circuit. De extra geheugenfunctie regelt de stand van de beide buitenspiegels en alle stoelinstellingen aan bestuurderszijde met uitzondering van de zijwangen. Als meeruitvoering zijn de verstelbare sportstoelen eveneens leverbaar met stoelverwarming.

De opbergvakken.

Behalve het sportieve karakter van de 911 GT2 is ook de geschiktheid

voor dagelijks gebruik van groot belang – dat blijkt wel uit de opbergvakken in de middenconsole en de portieren. De armleuning van de opbergvakken zijn gepolsterd en op dezelfde hoogte aangebracht. Zo verlopen ook lange ritten lekker ontspannen. Onder de bijrijdersairbag zitten onder een wegklapbaar deksel 2 bekerhouders verborgen voor bestuurder en passagier, daaronder bevindt zich het afsluitbare dashboardkastje met opbergruimte voor CD's.

Op de beide 12V-aansluitingen (inclusief sigarettenaansteker) kunnen accessoires worden aangesloten.



Verstelbare sportstoel



Afsluitbaar dashboardkastje

* In combinatie met de sportkuipstoelen mogen er geen kinderbeveiligingssysteem toegepast worden.

Coming-homeverlichting.

Meer comfort met één druk op de knop: de standaard coming-homeverlichting. Wanneer de autoportieren met de afstandsbediening in de sleutel vergrendeld of ontgrendeld worden, schakelt de coming-homefunctie automatisch de dimlichten in. Zo vindt u ook in het donker altijd de weg naar uw voordeur. Bij het tegen meerprijs leverbare Chrono Pakket Plus is de tijdsduur van de verlichting via het Porsche Communication Management (PCM) zelfs geheel naar eigen wens in te stellen.

De ParkAssistent.

Bij inschakelen van de achteruitversnelling wordt de tegen meerprijs leverbare ParkAssistent geactiveerd. Bij het naderen van een obstakel, klinkt een akoestisch signaal – naarmate u dichterbij komt, klinkt het signaal frequenter. De sensoren zijn onopvallend in de achterbumper geïntegreerd.

De cruise control.

Deze automatische regeling voor snelheden van 30 tot 240 km/h is tegen meerprijs leverbaar. De cruise control wordt bediend met een schakelaar op een aparte pitmanarm en kan al in de 1e versnelling geactiveerd worden.

HomeLink®.

Tegen meerprijs leverbare, zelf te programmeren afstandsbediening voor de bediening van maximaal 3 garagedeuren of poorten, verlichtings- of alarmsystemen. Compatibel met de meeste garage-deur- en poortbedieningen.



Bagageruimte

Zelfdimmende binnen- en buitenspiegels.

Tegen meerprijs is de 911 GT2 leverbaar met automatisch dimmende binnen- en buitenspiegels met geïntegreerde regensensor voor de voorruitwissers.

De bagageruimte.

De bagageruimte van de 911 GT2 heeft een inhoud van 105 l. De volledige bagageruimte is bovendien bekleed met hoogwaardig, krasvast materiaal. De extra bagageruimte van 205 l achterin is goed bereikbaar dankzij de

sportkuipstoelen met neerklapbare leuningen.

De diefstalbeveiliging.

De 911 GT2 is standaard voorzien van een weggrijdblokkering met transponder en een alarminstallatie met contactgestuurde buitenbewaking en radar-interieurbewaking. Het alarmsysteem wordt in- en uitgeschakeld met de afstandsbediening in de sleutel.

Vehicle Tracking System.

Tegen meerprijs kunt u uw auto af fabriek laten voorbereiden voor de latere inbouw van het Vehicle Tracking System uit het Porsche Tequipment programma. Met dit systeem zijn gestolen auto's tot ver in Europa te traceren, maar daartoe dient de auto wel voorbereid te zijn en is er speciale bekabeling en een zwaardere accu vereist. Verder moet het alarmsysteem uitgebreid worden met een extra hellingshoeksensor.



Chrono stopwatch

Chrono Pakket Plus.

Het als meeruitvoering leverbare Chrono Pakket Plus voorziet behalve in een analoge en digitale stopwatch op het dashboard ook in een aantal extra functies: voor de weergave, de opslag en analyse van geklokte rondetijden wordt het PCM uitgebreid met de functie performanceweergave. Daarmee heeft de bestuurder altijd zicht op de rondetijd en de afgelegde afstand van de actuele ronde, en ziet hij het aantal gereeden rondes met de bijbehorende rondetijden op het display. Verder wordt ook de snelste rondetijd en de resterende actieradius aangegeven. Daarnaast bestaat de moge-

lijkheid om willekeurige trajecten te registreren en referentietrajecten op te nemen. Met de individuele geheugenfunctie van het Chrono Pakket Plus, die ook oproepbaar is met het PCM kunnen persoonlijke voorkeuren voor de verlichting, de ruitenwisserbediening, de airconditioning en diverse portiervergrendelingsfuncties opgeslagen worden.



Het nieuwe Porsche Communication Management (PCM).

De 911 GT2 is standaard voorzien van een geheel vernieuwd PCM.

Deze centrale bediening van audio, navigatie en communicatie biedt nu nog meer mogelijkheden en

functionaliteit terwijl de bediening nog eenvoudiger is en de basislogica van de menustructuur ongewijzigd is.

Belangrijkste kenmerk is het 6,5 inch grote touchscreen waarmee het systeem intuïtief te

bedienen is. Natuurlijk blijft het PCM ook verder te bedienen met de draai-/drukknop aan de rechterzijde. De menuschermen met maximaal 5 regels per pagina zijn uiterst overzichtelijk. Een helpfunctie is steeds onderin het scherm beschikbaar.

Speciaal voor radioluisteraars is er een zendergeheugen voor maximaal 48 zenders, een dubbele FM-tuner met RDS, die op de achtergrond voortdurend zoekt naar de beste frequentie van de gekozen zender en daarvoor zonodig 4 radioantennes synchroon schakelt voor optimale ontvangstkwaliteit.

De geïntegreerde CD-/DVD-speler geeft in combinatie met het BOSE® Surround Sound-systeem behalve CD's nu ook muziek van audio- en video-DVD's in 5.1 Discrete Surround weer. Tegen meerprijs kan het PCM geleverd worden met een 6-CD-/DVD-wisselaar.

Een andere optie is een tuner voor analoge en digitale tv-signalen.

De navigatiemodule.

De tegen meerprijs leverbare GPS-navigatiemodule beschikt tegenwoordig over een harde schijf waarop alle kaartgegevens van de meeste Europese landen staan. Het systeem berekent uw route aanzienlijk sneller en geeft daarbij ook nog 3 alternatieve routes als suggestie.

De kaartweergave kan naar keuze ingesteld worden op de nieuwe perspectiefmodus of op de 2-dimensionale modus, waarbij nu ook de hoogte aangeduid wordt. Tussenstops zijn op die manier snel en eenvoudig op te nemen in de actuele navigatie.

De kaartweergave kan naar keuze ingesteld worden op de nieuwe perspectiefmodus of op de 2-dimensionale modus. Bij snelweg-



afritten worden grafische aanwijzingen voor het afslaan weergegeven voor een betere oriëntatie. In de splitscreenmodus kan naast de actuele kaart een lijst met pictogrammen voor de volgende rijmanoeuvres worden weergegeven.

Elektronische rittenadministratie. De tv-tuner.

Met het tegen meerprijs leverbare elektronische rittenadministratiesysteem kunnen gegevens als kilometerstand, ritafstand, datum en tijd maar ook vertrekpunt en bestemming voor elke rit automatisch bijgehouden worden. Na het uitlezen van de rittengegevens uit het PCM via een Bluetooth® of een optioneel leverbare USB-aansluiting, zijn de gegevens met de bijgeleverde software thuis op de PC verder te analyseren en te bewerken.

Tegen meerprijs is een tv-tuner leverbaar voor de ontvangst van analoge en digitale tv-signalen (DVB-T) en geniet u zelfs van entertainment als uw 911 GT2 eens stilstaat. Voor uw eigen veiligheid worden er tijdens het rijden geen tv-beelden weergegeven.

De spraakbediening.

Praktisch alle functies van het PCM zijn te bedienen met deze optionele spraakbediening van de laatste generatie. In het algemeen kan

elke menufunctie opgeroepen worden, zoals die op het scherm wordt weergegeven. Opdrachten of cijfercombinaties worden stemonafhankelijk herkend. De bevestiging en de functiebesturing gebeurt akoestisch. Het gebruik van het systeem vergt geen voorbereiding. Telefoonnummers, radiostations en navigatiereisdoelen worden direct herkend wanneer ze opgeroepen worden in de vorm van hele woorden.

De telefoonmodule.

De tegen meerprijs leverbare quadband GSM-telefoonmodule kenmerkt zich door een hoog bedieningscomfort en optimale gesprekskwaliteit. U kunt ervoor kiezen om uw simkaart rechtstreeks in de kaartlezer van het PCM te plaatsen en vervolgens direct handsfree of met de optioneel verkrijgbare draadloze telefoonhoorn vanuit uw auto bellen. Maar het

kan nog eenvoudiger: via de Bluetooth®-koppeling van uw mobiele telefoon dankzij SIM Access Profile (SAP).* Na een automatische koppeling wordt de antenne van uw telefoon dan uitgeschakeld om de batterij te sparen en verloopt de telefoonontvangst via de autoantenne. Afhankelijk van het type mobiele telefoon zijn dan niet alleen de telefoonnummers op uw eigen simkaart, maar ook die van uw telefoongeheugen beschikbaar. Afhankelijk van het type mobiele telefoon belt u via het PCM, het multifunctioneel stuurwiel of via de spraakbesturings-eenheid. Uw mobiele telefoon kan daarbij gewoon in uw jaszak blijven.

Mobiele-telefoonvoorbereiding.

Voor de Bluetooth®-koppeling van mobiele telefoons die alleen het Handsfree Profile (HFP) ondersteunen*, is er een optionele mobiele telefoonvoorbereiding (met en

zonder console) verkrijgbaar.

In geval van een HFP-koppeling vervult het PCM alleen de functie van handsfreesysteem. Ook in dat geval kan de mobiele telefoon in de jaszak blijven zitten. Het PCM bedient alleen de basisfuncties van de mobiele telefoon. De GSM-verbinding wordt standaard gelegd via de antenne van de mobiele telefoon.**

Universele audio-interface.

Het opbergvak van de middenconsole kan optioneel uitgebreid worden met 3 aansluitingen waarmee u een iPod®, een USB-stick/MP3-speler of een andere audiobron naar keuze aansluit op de AUX-ingang van het PCM.

De iPod® of een USB-memorystick is op die manier comfortabel en veilig te bedienen vanaf het PCM, het multifunctionele stuurwiel of via spraakbediening. Met behulp van de USB-aansluiting zijn bovendien

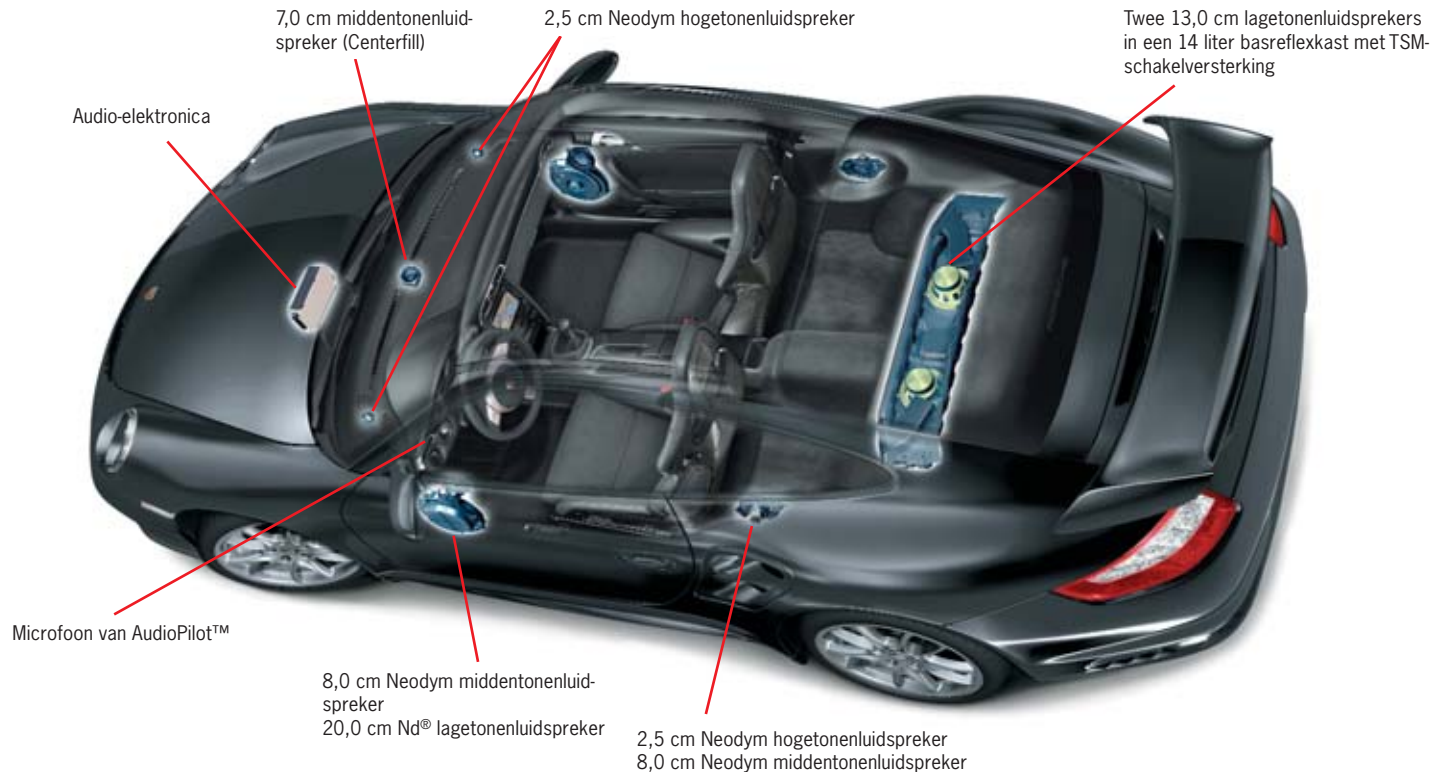
de performancegegevens van het Chrono Pakket Plus alsmede de gegevens van de elektronische rittenadministratie te downloaden.

Het Sound Package Plus.

Standaarduitrusting: het Sound Package Plus. Een aparte versterker met een totaal muziekvermogen van 235 W geeft samen met de 9 luidsprekers een geluidservaring die helemaal is afgestemd op het interieur.



tv-tuner



De Porsche sound heeft er een concurrent bij.

Het BOSE® Surround Sound-systeem.

Toegegeven, de sound van de 911 GT2 klinkt al als muziek in de oren. Wilt u ondanks dat toch af en toe onderweg ook eens genieten van muziek, dan is er altijd nog het tegen meerprijs leverbare BOSE® Surround Sound-System.

Dat is namelijk volledig afgestemd op de interieurakoestiek van de 911 GT2. Totaal 13 luidsprekers inclusief een actieve subwoofer en een centrale speaker en een 7-kanaals digitale versterker met een nominaal vermogen van

385 Watt staan garant voor een geluidsbeleving die zijn weerga niet kent.

Audio- of video-DVD's worden vanaf nu weergegeven in digitale 5.1 surroundkwaliteit. Muziek in

ruimtelijk geluid: werkelijkheidsgetrouwe 5.1-Surround-Sound met exacte plaatsing van stemmen en effecten, zowel voor als achterin. Een klankzuil met een bereik van 360 graden – natuurlijk, plastisch, onvervalst. Het klankbeeld heeft heel veel weg van een live concert en is vergelijkbaar met bioscoopgeluid of een hoogwaardig home-cinemasysteem.

Natuurlijk kunnen ook conventionele CD's worden afgespeeld. In stereo of in een surroundkwaliteit, die alleen dankzij de door BOSE® gepatenteerde Centerpoint® technologie mogelijk is. Het nieuwe algoritme van Centerpoint® II reproduceert het stereosignaal in een nog exactere, nog meer realistische ruimtelijke geluidskwaliteit.

De door BOSE® ontwikkelde SurroundStage® signaalverwerking zorgt ervoor dat elk individueel audiokanaal, ongeacht of het geleverd wordt door een DVD of door Centerpoint® technologie, wordt uitgestuurd naar een ideale combinatie van luidsprekers en biedt steeds optimale Surround Sound – op welke stoel u ook zit.

Afgezien van de sublieme surround-kwaliteit vormt de ingrijpende geluidsaanpassing van het BOSE® Surround Sound-systeem de basis voor sound op maat onder alle omstandigheden. De dynamische loudness-functie versterkt de bass bij lagere geluidsvolumes en compenseert op die manier de afnemende gevoeligheid van het menselijke oor voor lage frequenties. Bovendien meet de microfoon van het AudioPilot® Noise Compensation Technology voortdurend elk geluid in het interieur om de muziekweergave automatisch aan te passen, dat de geluidsindrukken bij elke situatie hetzelfde overkomen.

De 911 GT2 en BOSE®: 2 geluids-ervaringen die elkaar aansporen tot absolute topprestaties.



Milieu

Over het thema milieu wordt nogal veel gepraat.

Wij geven er de voorkeur aan er iets aan te doen.



Verantwoord genieten!

Het thema Milieu.

Nu de discussie over CO₂-emissie oplaait, vraagt elke autofabrikant zich af hoe om te gaan met de kwestie brandstofverbruik. Porsche denkt al lang na over het antwoord op die prangende vraag. Dat antwoord is: maximale efficiëntie.

Porsche brengt de CO₂-emissie van zijn auto's jaarlijks met gemiddeld 1,7% omlaag. Naar rato van het motorvermogen behoort Porsche daarmee nu al tot de autofabrikanten met de laagste CO₂-uitstoot. Een en ander werd gerealiseerd dankzij efficiënte aandrijftechnologie, optimale

cw-waarden, lage rolweerstands-verliezen en lichte constructies.

Een dergelijke hoge mate van milieuvriendelijkheid wordt niet in de laatste plaats gegarandeerd door de milieuorganisatie van Porsche in Weissach. Alle ontwikkelingen worden daar op een ecologi-

sche manier uitgebalanceerd, gewikt en gewogen. Het doel: hoog vermogen, maar niet ten koste van het milieu.

Meer informatie over het onderwerp milieu vindt u in de brochure “Porsche en het milieu” of op het internet op www.porsche.com.

De uitlaatgasreiniging.

De 911 GT2 voldoet probleemloos aan de emissienorm Euro-4 én aan de Amerikaanse LEV II norm. De balans is voorbeeldig: de auto's van Porsche bewijzen dat zelfs krachtige sportwagens binnen hun eigen klasse betrekkelijk bescheiden emissiewaarden kunnen bereiken. De 911 GT2 is behalve astronomisch krachtig nog schoon ook.

Dit dankzij de inzet van katalysatoren en een stereo-lambda-regeling. Deze bewaakt de beide cilinderrijen onafhankelijk van elkaar. 2 corresponderende lambdasondes regelen de samenstelling van de uitstoot individueel voor elke uitlaatpijp. Daarnaast is er voor elk van de cilinderrijen een extra lambda-sonde

gemonteerd, die het omzettingsproces van schadelijke stoffen in de individuele katalysatoren bewaakt.*

De brandstof.

De actuele Porsche modellen zijn al berekend op benzine vermengd met maximaal 10% ethanol. Dat levert alvast een aanzienlijke bijdrage aan de CO₂-huishouding – want biologische brandstof als ethanol wordt gemaakt van planten, die CO₂ aan de atmosfeer onttrekken om te kunnen groeien.

Het brandstofsysteem.

Bij het brandstofsysteem van de 911 GT2 werd de emissie van koolwaterstof tot een minimum teruggebracht. Het grote absorptie-koolfiltersysteem draagt daar aan bij, evenals de speciale coating van de brandstoftank. Alle brandstofleidingen zijn tegenwoordig van aluminium, terwijl de leidingen die benzinedampen afvoeren juist uit meerlaags kunststof vervaardigd zijn.

De geluidsontwikkeling.

De 911 GT2 voldoet aan alle geluidsnormen die van kracht zijn in de landen waar hij verkocht wordt. Let wel: zonder dat de motor ingekapseld is. Storende geluiden worden direct bij de bron geëlimineerd. Het klinkt paradoxaal, maar zonder bijgeluiden blijft er maar één ding over: zijn onvervalste Porsche sound.

Onderhoud.

Lange onderhoudsintervallen ontzien het milieu dankzij een lager verbruik van bedrijfsmiddelen en slijtagedelen. Bijkomend voordeel zijn de lagere onderhoudskosten.

Details over de service-intervallen voor de 911 GT2 zijn opgenomen in de aparte prijslijst.

* Met uitzondering van landen met loodhoudende benzine.



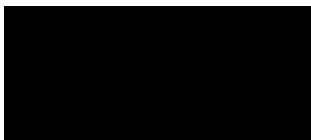
Individualisering

Een van de weinige situaties,
waarin een moment van zwakte in
de 911 GT2 geen kwaad kan.

De kleuren.

Uw 911 GT2 is leverbaar in 4 uni- en 6 metallickleuren – tegen meerprijs zelfs nog in 7 speciale lakkleuren. Behalve uitgevoerd in zwart leder is het interieur tegen meerprijs ook leverbaar in donkergrijs natuurleder. Tenslotte moet alles aan uw 911 GT2 kloppen. In elk detail – van geluid tot kleurnuance.

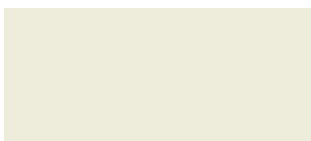
Op de website www.porsche.com krijgt u met de Porsche Car Configurator alvast een voorproefje van hoe uw nieuwe 911 GT2 er straks uitziet in de door u gewenste kleur, of voorzien van uw favoriete accessoires.

Uni-kleuren exterior.

Zwart



Indisch-rood



Carrarawit



Speedgeel

Metallickleuren exterior.

Basaltzwart metallic



Arctisch-zilver metallic



Nachtblauw metallic



Macadamia metallic



Meteoorgrijs metallic



Aquablaauw metallic*

Speciale exteriorkleuren.

Atlasgrijs metallic



GT-zilver metallic



Robijnrood metallic



Malachietgroen metallic



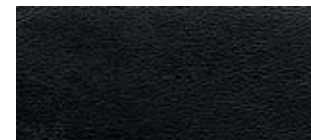
Porsche Racing green metallic



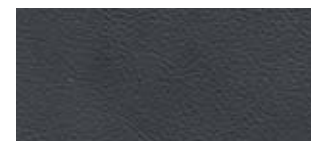
Nordic-goud metallic



Cremewit

Standaard interieurkleuren.**Leder/ alcantara.**

Zwart

Natuurlederen/alcantara interieur.

Donkergrijs natuur**

* Op zijn vroegst beschikbaar vanaf 09/2008.

** Niet in combinatie met het naar keuze, zonder meerprijs leverbare Clubsportpakket.



Metallic lak, wielnaafdoppen met gekleurd Porsche embleem



ParkAssistent

Exterieur.¹⁾

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Metallic lak (zonder meerprijs)	w	Code	88, 90
• Speciale kleuren	o	Code	89
• Zonder typeaanduiding	w	498	
• ParkAssistent (parkeerhulp achterzijde)	o	635	74, 90
• Voorruit met grijze band	o	567	
• Zelfdimmende binnen-/buitenspiegel met geïntegreerde regensensor	o	P12	74
• Wielnaafdoppen met gekleurd Porsche embleem	o	446	90

¹⁾ Uitzonderingen en verplichte combinaties van de afzonderlijke individuele nummers vindt u in de aparte prijsbijlage.

De modellen die in het hoofdstuk individualisering afgebeeld zijn, bevatten deels individuele uitrusting die hier verder niet beschreven wordt. Voor vragen met betrekking tot individuele uitrusting kunt u terecht bij uw Porsche dealer.

Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.

o als I-nr./optie tegen meerprijs leverbaar W naar keuze, zonder meerprijs leverbaar



Clubsportpakket



Chrono Pakket Plus



Verstelbare sportstoel

Interieur.¹⁾

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Clubsportpakket	w	003	64, 92
Kooiconstructie in geschroefde uitvoering, voorbereiding voor accuhoofdschakelaar. Meegeleverd: in rood uitgevoerde 6-puntsgordel voor bestuurdersstoel en brandblusser met houder.			
• Chrono Pakket Plus	o	640	75, 92
• HomeLink® (zelf programmeerbare garagedeuropener)	o	608	74
• Cruise control (automatische snelheidsregeling)	o	454	74
• Voorbereiding Vehicle Tracking System	o	674	75
• Verstelbare sportstoelen met stoelgeheugen	w	P01	73, 92
• Stoelverwarming*	o	342	
• Brandblusser*	o	509	
• Vloermatten met opgestikt Porsche embleem (2-delige set)	o	810	

¹⁾ Uitzonderingen en verplichte combinaties van de afzonderlijke individuele nummers vindt u in de aparte prijsbijlage.

*Niet in combinatie met de standaard sportkuipstoelen.
De modellen die in het hoofdstuk individualisering afgebeeld zijn, bevatten deels individuele uitrusting die hier verder niet beschreven wordt. Voor vragen met betrekking tot individuele uitrusting kunt u terecht bij uw Porsche dealer. Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.
o als I-nr./optie tegen meerprijs leverbaar W naar keuze, zonder meerprijs leverbaar



Interieur uitgevoerd in natuurlleder donkergrijs

Interieur Leder.¹⁾

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Interieur uitgevoerd in natuurlleder donkergrijs	o	998	89, 94
• 3-spaaks sportstuurwiel – gladleder	w	460	71
• 3-spaaks multifunctioneel stuurwiel – gladleder	w	431	71



Interieur Carbon.¹⁾

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Interieurpakket carbon	o	EZA	94
• 3-spaaks multifunctioneel stuurwiel carbon	o	453	94

¹⁾ Uitzonderingen en verplichte combinaties van de afzonderlijke individuele nummers vindt u in de aparte prijsbijlage.

De modellen die in het hoofdstuk individualisering afgebeeld zijn, bevatten deels individuele uitrusting die hier verder niet beschreven wordt. Voor vragen met betrekking tot individuele uitrusting kunt u terecht bij uw Porsche dealer. Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.
o als I-nr./optie tegen meerprijs leverbaar W naar keuze, zonder meerprijs leverbaar



Elektronische rittenadministratie



Snoerloze hoorn voor telefoonmodule

Audio en communicatie.¹⁾

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Navigatiemodule	◦	672	77
• Elektronische rittenadministratie	◦	641	78, 96
• Telefoonmodule*	◦	666	78
• Snoerloze hoorn voor telefoonmodule	◦	669	96
• Mobiele-telefoonvoorbereiding*/**	◦	619	79
• Mobiele-telefoonvoorbereiding met houder*/**	◦	618	79

¹⁾ Uitzonderingen en verplichte combinaties van de afzonderlijke individuele nummers vindt u in de aparte prijsbijlage.

* Voor nadere informatie met betrekking tot geschikte gsm-toestellen neemt u contact op met uw Porsche dealer of kijkt u op www.porsche.com.
** Mobiele-telefoonvoorbereiding: bij gebruik van een mobiele telefoon in de auto kan de elektromagnetische veldsterkte in het interieur toenemen en kunnen de inzittenden worden blootgesteld aan elektromagnetische straling. Bij gebruik van een mobiele-telefoonhouder (cradle) kan de veldsterkte in het interieur worden verminderd doordat de buitenantenne van de auto gebruikt wordt (afhankelijk van de telefoonspecifieke gebruikte aansluitmethode aan de houder). Vraag bij een auto-onderdelenzaak of bij een mobiele-telefoonwinkel na of er een adapterset verkrijgbaar is voor uw telefoon. Het gebruik van de telefoonmodule van het PCM voorkomt blootstelling aan elektromagnetische straling, omdat daarbij de buitenantenne van de auto gebruikt wordt.



Universele audio-aansluiting

Audio en communicatie.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Spraakbediening	o	671	78
• Tv-tuner	o	676	78
• BOSE® Surround Sound-systeem	o	680	80
• CD-/DVD-wisselaar* (voor 6 disks)	o	693	76
• Universele audio-aansluiting (iPod®, USB, AUX)	o	870	79, 98
• Staafantenne	w	461	

* Bij het afspelen van audio-CD's of DVD's met kopieerbeveiliging kunnen weergaveproblemen optreden, die geen verband houden met de kwaliteit van de audioapparatuur.



Porsche Exclusive

Gebouwd volgens de regels
der kunst. Rekening houdend
met úw wensen.

Behalve de in deze catalogus beschreven en afgebeelde individualiseringsopties, bestaat ook de mogelijkheid om uw Porsche nog verder te laten verfraaien. Met Porsche Exclusive. Direct af fabriek.

Individueel en exclusief volgens uw wensen. In optisch en technisch opzicht. Van binnen en van buiten. Met fraaie materialen. In de vertrouwde Porsche kwaliteit. Ons centrale uitgangspunt is hierbij: maatwerk door handwerk. De talrijke mogelijkheden die Porsche Exclusive biedt, zijn te vinden in de aparte Exclusive 911 catalogus.

Voor vragen over Porsche Exclusive kunt u terecht bij uw Porsche dealer of bij ons klantencentrum in Zuffenhausen, dat telefonisch bereikbaar is onder het nummer +49 (0)711 911 25332. Houd u er wel rekening mee, dat de levertijd voor bepaalde Porsche Exclusive uitvoeringen kan oplopen.

Fabrieksaflevering

De nacht ervoor kunt u niet slapen. De nacht erna wilt u dat niet.

Veel klanten willen hun nieuwe Porsche zelf bij de fabriek in ontvangst nemen. Zij zijn er graag direct getuige van hoe hun droomauto tot leven wordt gewekt. Ook willen zij de eerste zijn die hun Porsche brengt waar hij hoort: op de weg.

De eerste auto's die in Zuffenhausen in een grotere serie zijn gebouwd, ontstonden in een oud, bakstenen gebouw. Rond dit oorspronkelijke pand is, stukje bij beetje, een ultramoderne productiefabriek

ontstaan. Tegenwoordig worden in de fabriek Zuffenhausen de 911 modellen en alle Porsche motoren geproduceerd. Dat wil niet zeggen dat de fabrieksaflevering alleen voor een Porsche uit de bouwserie 911 mogelijk is. Ook uw nieuwe Boxster of Cayman kunt u hier in Zuffenhausen in ontvangst nemen.

U mag verwachten, de passie voor Porsche in al zijn authenticiteit te beleven. Op de plaats waar geschiedenis en toekomst op een unieke wijze ineengrijpen. Als u deze fascinatie wilt meemaken, zeg dan tegen uw Porsche dealer dat u uw auto in Zuffenhausen wilt afhalen. Op het afgesproken tijdstip staat dan uw Porsche voor u klaar.

Houdt u er wel rekening mee dat er voor de aflevering van uw nieuwe Porsche enkele formaliteiten en voorschriften gelden die van land tot land kunnen verschillen. De details hiervan kunt u met uw Porsche dealer bespreken. Hij zal u natuurlijk ook graag behulpzaam zijn met het plannen van de reis.

Porsche kan vrijwel alles vergroten. Zelfs de tijd van de voorpret.

Gun uzelf in ieder geval even de tijd. De rondleiding door de fabriek zal, als u ervan gebruik wilt maken, u bijblijven als een van de hoogtepunten van deze dag. Beleef de Porsche productie van

dichtbij. Van de motorbouw via de bekledingsafdeling tot de eindmontage. Bekroond met een van de hoogtepunten in de autoindustrie, het zogenaamde “huwelijk”: de samenvoeging van aandrijflijn en onderstel met de carrosserie.

Onze rondleidingen door de fabriek hebben een lange traditie. U wordt rondgeleid door Porsche liefhebbers; hun passie voor en kennis van het merk Porsche is in de loop van de jaren alleen maar toegenomen.

Bezoek ook het Porsche museum met indrukwekkende museumstukken: legendarische Porsche modellen die wezenlijk hebben bijgedragen tot het succesvolle bestaan van Porsche. De naderende

voltooiing van het nieuwe Porsche museum – eind 2008 – zal u verheugen. Nog meer expositieruimte. Nog meer fascinatie. Nog meer Porsche.

Spreekt een gastronomische Porsche beleving u wel aan? Graag nodigen wij u in het kader van de fabrieksaflevering in ons bezoekerscentrum uit voor een 3-gangendiner, een waar culinair genot.

Mocht u dan nog wat tijd hebben, dan kunt u in de lounge een verfrissing gebruiken of gewoon de Porsche Design Driver's Selection Shop bezoeken.

Kunt u zich uw eerste schooldag nog herinneren? Nu wordt u als-nog beloond.

Het hoogtepunt: de overdracht van uw Porsche door een van onze specialisten die hem van binnen en buiten kennen. Zij nemen er de tijd voor, u tot in de kleinste details uitleg te geven bij uw nieuwe auto. Natuurlijk ook, hoe u de techniek ten volle kunt benutten.

U stapt in, start de motor – en ondergaat het unieke gevoel van Porsche rijden.

Wij wensen u een goede reis.



Fabrieksaflevering in Zuffenhausen



Porsche restaurant



Porsche Design Driver's Selection Shop



Porsche dealer

U krijgt daar van ervaren vakmensen een betrouwbare service. Zij bieden u talrijke diensten, originele onderdelen, toebehoren en accessoires van topkwaliteit.



Porsche Assistance

Deze biedt u een betrouwbare en exclusieve mobiliteitsservice van topkwaliteit. Deze service is bij de aanschaf van een nieuwe auto inbegrepen.



Financial Partner Program

Desgewenst kan de dealer u ook adviseren over financiële aspecten zoals leasing en verzekeringen.



Porsche Exclusive

U vindt hier veel suggesties hoe u een Porsche af fabriek volgens uw eigen ideeën kunt laten verfraaien. Qua uitstraling, techniek of beide. Maar altijd door handwerk.



Porsche Tequipment

Onze accessoires waarmee u uw Porsche naderhand zeer persoonlijk kunt uitbreiden. Met artikelen die perfect op uw Porsche zijn afgestemd. Met volledige garantie.



Porsche Design

Driver's Selection

Het productengamma onderscheidt zich door functionaliteit, kwaliteit en design – of het nu gaat om lifestyle-accessoires, mode of speciaal voor uw Porsche ontworpen koffers of tassen.

Service

Porsche Approved Occasions

Het Porsche Approved occasion-programma biedt u wereldwijd auto's van bijzonder hoge kwaliteit en een uitgebreide garantie aan. Het soort rijplezier dat u alleen in een Porsche kunt ervaren.



Porsche Classic

Uw adres voor originele delen, technische literatuur, onderdelen-verkoop en technische service zoals onderhoud, reparatie en restauratie van klassieke Porsche modellen. Meer info op: www.porsche.com/classic.



“Christophorus”

Het periodiek voor klanten dat tweemaandelijks verschijnt. Met nieuws, interessante berichten en interviews rond het merk Porsche.



Porsche Clubs

Sinds 1952 zijn er wereldwijd 607 clubs ontstaan die samen met hun 120.000 leden de denkbeelden en fascinatie van het merk Porsche delen en uitwisselen. Meer informatie? Bel: +49 (0)711 911-78307 of ga naar: www.porsche.com.



Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

Deze biedt u exclusief autorijgevoel met fascinerende avonturen en “incentive-reizen”. Wereldwijd. Informatie: +49 (0)711 911-78155. E-mail: travel.club@porsche.de



2. Porsche Sport Driving School.

Hier kunt u op nationale en internationale circuits niet alleen uw rijveiligheid verbeteren, maar ook uw Porsche beter leren kennen. Voor informatie kunt u bellen: +49 (0)711 911-78683. E-mail: sportdrivingschool@porsche.de



De nieuwe catalogi van Exclusive, Tequipment en Porsche Design Driver's Selection vindt u bij uw Porsche dealer.



Samenvattend

Soms moet je je eigen
grenzen opzoeken.
Want alleen dan leer je ze kennen.
Alleen zo dwing je respect af.

Attentie! De 911 GT2.

Technische gegevens

Motor	
Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.600 cm³
Vermogen (DIN)	390 kW (530 pk)
bij toerental	6.500 1/min
Maximaal koppel	680 Nm
bij toerental	2.200–4.500 1/min
Compressie	9,0 : 1
Krachtoverbrenging	
Aandrijving	Achteras
Schakelbak	6 versnellingen
Onderstel	
Vooras	Onafhankelijke McPherson-ophanging
Achteras	Meervoudig gelede draagarm-achteras LSA
Stuurinrichting	Variabele stuurhuisoverbrenging, hydraulisch bekrachtigd
Draaicirkel	10,9 m
Remsysteem	Keramisch remsysteem Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): vaste aluminium-monobloc remzadels met 6 zuigers voor; vaste aluminium monobloc-remzadels met 4 zuigers achter; geventileerde, geperforeerde remschijven
Rijstabilisatiesysteem	PSM
Antiblokkeersysteem	ABS 8.0
Wielen	Voor: 8,5 J X 19 ID 53 Achter: 12 J X 19 ID 51
Banden	Voor: 235/35 ZR 19 (sportbanden) Achter: 325/30 ZR 19 (sportbanden)

Leeggewicht	
Volgens DIN	1.440 kg
Volgens EG-richtlijn*	1.515 kg
Maximaal toelaatbaar gewicht	1.750 kg
Rijprestaties	
Topsnelheid	329 km/h
Acceleratie van 0–100 km/u	3,7 s
Acceleratie van 0–160 km/u	7,4 s
Acceleratie van 0–200 km/u	11,2 s
Tussenacceleratie (80-120 km/h), in op één na hoogste versnelling	4,1 s (5e versnelling)
Verbruik/emissie**	
Volgens 80/1268/EG in de bij het drukken geldige versie	
Stadsverkeer in l/100 km	18,8
Buitenwegen in l/100 km	8,9
Gemiddeld in l/100 km	12,5
CO ₂ -emissie in g/km	298
Afmetingen/c _w -waarde	
Lengte	4.469 mm
Breedte	1.852 mm
Hoogte	1.285 mm
Wielbasis	2.350 mm
Kofferbakvolume (VDA)	105 liter
Tankinhoud (navulvolume)	90 liter
Luchtweerstandscoefficiënt	c _w = 0,32

*De EG-norm gaat uit van het leeggewicht van een voertuig in de standaarduitvoering. Bij speciale uitvoeringen kan deze waarde naar boven afwijken. De hier opgegeven waarde is inclusief 68 kg voor de bestuurder en 7 kg bagage.

**Deze informatie is gebaseerd op de meetnorm 80/1268/EWG zoals bekend op het moment van drukken en in de standaarduitvoering. De gegevens hebben geen betrekking op een specifiek model en maken geen onderdeel uit van een aanbieding; ze mogen slechts gezien worden als referentie bij de vergelijking van verschillende automodellen. Nadere details van de hier gerepresenteerde automodellen zijn beschikbaar via uw Porsche dealer.

Alfabetische index

6-cilinder biturbo boxermotor	20	C		G		M		Porsche Communication		T	
A		Carrosseriestructuur	60	Geluid	85	Milieu	82	Management (PCM)	76	Technische gegevens	106
		Chrono Pakket Plus	75, 92			Mobiele-telefoonvoorbereiding	79	Porsche Side Impact		Telefoonmodule	78
	Aandrijving	18	Clubsportpakket	64, 92	H	Motor	20	Protection System (POSIP)	62	Traction Control (TC)	14, 50
ABS	51	CO ₂	85	HomeLink®	74	Motorkoeling	26	Porsche Stability Management		Tv-tuner	78
Achteras	45	Comfort	66			Motormanagement	36	(PSM)	50	Tweemassavliegwiel	39
Achternvleugel	17	Coming-homeverlichting	74	I							
Actieve veiligheid	56	Communicatie	76, 96	Individualisering	86	N		R		U	
Airbag	62	Cruise control	74	Instrumenten	68	Navigatiemodule	77	Ram Air-principe	17	Uitlaatgasreiniging	85
Alarmsysteem	75			Interieur	68, 93			Recycling	84	Uitlaatgasturbo	28
Audio-ingang, universele	79	D		Interieurmaterialen	70, 95	O		Remsysteem	58	Uitlaatsysteem	34
Audiosysteem	76	Design	16			Olievoorziening	25	Rolkooi	64, 92		
Automatische airconditioning	69	Diefstalbeveiliging	75	K		Onderhoud	85			V	
		Dry-sumpsmering	25	Katalysator	34, 85	Onderstel	42	S		Variabele	
B				Keramisch remsysteem	58	Ontsteking	35	Schakelbak	38	turbinegeometrie (VTG)	28
Bagageruimte	74	E		Kleuren	88	Opbergvakken	73	Service	102	VarioCam Plus	26
Bandenspanningcontrolesysteem		Elektronische		Krachtoverbrenging	38			Sound Package Plus	79	Vehicle Tracking System	75
(RDK)	47	rittenadministratie	78, 96			P		Sound-systeem	80	Veiligheid	54
Bi-xenonkoplampen	56	Expansie-inlaatsysteem	32	L		ParkAssistent	74, 90	Sportbanden	46	Verstelbare sportstoelen	73, 92
Boordcomputer	69	Exterieur	91	Laadluchtkoeling	16	Passieve veiligheid	60	Sportkuipstoelen	15, 72	Vooras	44
BOSE® Surround				Launch Assistant	38	Pingelregeling,		Spraakbediening	78		
Brandblusser	64, 93	F		Leder	89, 95	cilinderselectieve	36	Stability Control (SC)	14, 50	W	
Brandstof	85	Fabrieksaflevering	100	Lichtgewicht constructie	24	Porsche Active Suspension		Stereo lambdaregeling	34, 85	Wielen	46
Brandstofsysteem	85			Luidsprekers	79, 80	Management (PASM)	48	Stoelen	72		
Brandstoftoevoer	35					Porsche Ceramic Composite		Stuurinrichting	52		
						Brake (PCCB)	58	Stuurwiel	71		

De afgebeelde automodellen hebben de uitrusting die voor de Duitse markt geldt. In sommige gevallen zijn ze uitgerust met individuele accessoires, die niet tot de standaard-uitrusting behoren en alleen tegen meerprijs leverbaar zijn. In bepaalde landen zijn vanwege nationale wetten en richtlijnen niet alle types en uitrustingen leverbaar. Uw Porsche dealer vertelt u graag welke uitrustingen beschikbaar zijn. Gegevens betreffende constructie, leveringsprogramma, uitvoering, vermogen, maten en gewichten, brandstofverbruik en onderhoudskosten zijn gebaseerd op de informatie zoals die bekend was bij het ter perse gaan. Onder voorbehoud van wijzigingen in constructie, uitrusting en leveringsprogramma alsmede kleurafwijkingen en eventuele drukfouten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2008
Alle teksten, foto's en overige informatie uit deze brochure zijn het auteursrechtelijke eigendom van Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Elke vorm van vermenigvuldiging, vertoning of overig gebruik van dit materiaal is ongeoorloofd zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Porsche, het Porsche embleem, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PSM en PCM zijn gedeponeerde handelsmerken van
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG steunt het gebruik van duurzaam geproduceerd papier. Het papier van deze catalogus voldoet aan de strenge regels die het PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification) voorschrijft.

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

Stand: 03/08
Printed in Germany
WWK 235 391 09 NL/WW

