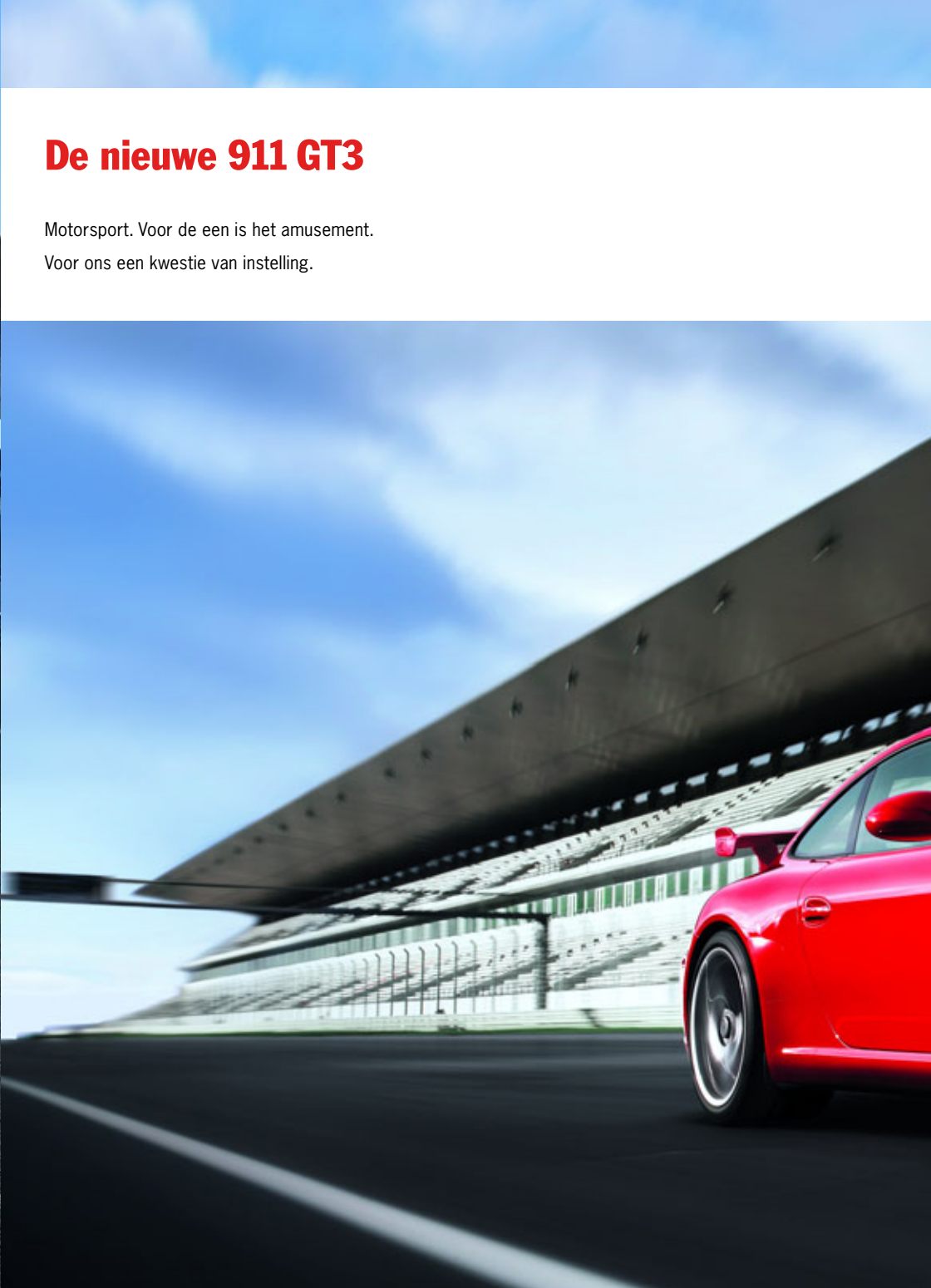




PORSCHE



De nieuwe 911 GT3
Recht uit het hart



De nieuwe 911 GT3

Motorsport. Voor de een is het amusement.
Voor ons een kwestie van instelling.

De nieuwe 911 GT3	6
Aandrijving	18
Onderstel	32
Veiligheid	44
Comfort	56
Motorsport	66
Milieu	76
Individualisering	80
Service	92
Samenvattend	94
Technische gegevens	96
Alfabetische index	100





**Een sportwagen komt voort uit ervaring.
Of recht uit het hart.**

De nieuwe 911 GT3.

Met ervaring alleen kun je misschien wel een sportwagen bouwen. Maar dan is het nog geen Porsche. Laat staan een 911 GT3. Daar is toch nét iets meer voor nodig. Specialisten bijvoorbeeld, die zich volledig wijden aan de ontwikkeling van racewagens. Van meet af aan. Voor wie de motorsport een

pure passie is. In elk opzicht. Bouwers ook, die zich met hand en tand verzetten tegen elke concessie – hoe klein ook. Recht uit het hart. De nieuwe 911 GT3.

Want dat is precies de plek waar de kern van de nieuwe 911 GT3 vandaan komt. De nieuwe motor. Een doorontwikkelde motor uit

de wereld van de motorsport – een vanzelfsprekendheid. Met meer vermogen dan zijn voorganger. Bij een vergelijkbaar verbruik.

Hoofdkenmerken: Een ver naar achteren geplaatste 6-cilinder boxermotor. Voor een laag zwaartepunt en hoge tractie op de aandrijf-as. De cilinderinhoud

werd vergroot tot 3,8 liter. De motor beschikt over het doorontwikkelde VarioCam, een systeem dat de verstelling van de inlaat- en tegenwoordig ook die van de uitlaatkoppenassen regelt. Dat verklaart meteen het extra vermogen en het hogere koppel van de motor. Het resultaat laat zich raden: 320 kW (435 pk) bij 7.600 1/min. Het maximale motor-toerental ligt bij 8.500 1/min. Het maximale koppel komt uit op 430 Nm bij 6.250 1/min.

Imposante prestaties. Vooral als u ziet welke rondetijden daarmee binnen bereik komen.

Een pure, handgeschakelde 6-bak brengt al deze kracht efficiënt op de wielen over. De schakelwegen zijn sportief kort. Schakelen verloopt uiterst nauwkeurig.

Over het aspect voortstuwing: er zijn 2 kenmerken die het vermogenspotentieel van de nieuwe 911 GT3 kernachtig aanduiden.

De nieuwe 911 GT3 | De nieuwe 911 GT3

Op de eerste plaats is dat de acceleratie: 4,1 seconden – meer is er niet nodig om de GT3 van 0 naar 100 km/h te sturen.

Op de tweede plaats is dat zijn topsnelheid: de voortstuwing neemt pas een einde bij 312 km/h.

Voor een nog hogere rijndynamiek en een nogmaals verbeterd weggedrag zorgen de nieuwe dynamische motorsteunen die tegen meerprijs leverbaar zijn



(pag. 34). Dit systeem beperkt trillingen en bewegingen van de trage motormassa met behulp van motorsteunen waarvan de stijfheid en de demping automatisch wordt geregeld.

Het Porsche Active Suspension Management (PASM, pag. 42) garandeert verder een katachtig weggedrag en een uitmuntende handling.

Alles wat op het circuit van doorslaggevend belang is voor het

onderstel, is instelbaar: de hoogte, de wielvlucht, de sporing en zelfs de stabilisatoren op voor- en achteras.

Nog een noviteit: voor het eerst is de 911 GT3 nu uitgerust met het rijstabiliteitssysteem Porsche Stability Management (PSM, pag. 40) dat werkt met 2 regelsystemen: Stability Control (SC) zorgt voor stabiel weggedrag in het rijdynamische grensgebied. Traction Control (TC) regelt de langsdynamiek en zorgt op wisselend wegdek voor betere acceleratiewaarden.

Beide systemen zijn daarbij nog in 2 stappen volledig uit te schakelen – voor een rijgedrag dat weinig verschilt met dat van een racewagen. Rechtstreeks afkomstig uit de racerij is de centrale vergrendeling op de nieuw vormgegeven 19 inch GT3 wielen (pag. 38). Het bandenspanningcontrolesysteem (RDK) is standaard. De voor het wegverkeer toegelaten laagprofielbanden hebben een enorme grip. Voor het snelle bochtenwerk en een rotsvaste wegligging op de weg of op het asfalt van het circuit.



Elk aspect van de nieuwe 911 GT3 ademt als het ware lichte constructie. Zo zijn de portieren en de bagageruimteklep van aluminium en is de nieuwe motorklep van kunststof gemaakt. Het resultaat laat zich raden: een gewicht-vermogensverhouding van niet meer dan 3,2 kg/pk.

Verder nam ook de geschiktheid voor dagelijks gebruik verder toe – door de toepassing van een tegen meerprijs leverbaar vooras-liftsysteem (pag. 37). Bij lage snelheden kan de neus van de auto in geval

van een obstakel daarmee circa 30 mm worden opgetrokken.

Ten aanzien van de veiligheid: die is zoals gewoonlijk zonder enige concessie. Zowel in actieve als passieve zin. De nieuwe dubbele remschijven met de aluminium remnaven en het volledig verbeterde, maar toch lichtere remsysteem, leveren uitstekende prestaties – zelfs bij langdurige belasting. Tegen meerprijs leverbaar: de keramische remschijven van de Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB, pag. 50).

Extra veiligheid op het circuit biedt het zonder meerprijs leverbare Clubsportpakket (pag. 54). Ook het communicatiesysteem werkt met de meest geavanceerde techniek: het nieuwe, standaard audiosysteem CDR-30 of het nieuwe, als meeruitvoering leverbare Porsche Communication Management (PCM, pag. 63).

De nieuwe 911 GT3. Ontwikkeld met de ambitie geen enkele concessie te doen. Inderdaad. Recht uit het hart.



harmonisch geïntegreerd in de gescheiden frontunits boven de buitenste luchtinlaten.

De opvallende LED-achterlichtunits zijn ver doorgetrokken in de lijn van de spatborden en lopen naar buiten taps toe. Geen misverstand mogelijk – datzelfde geldt trouwens voor de vaste dubbele spoilerleugel met een nieuw design. Deze zorgt voor de nodige neerwaartse druk en garandeert zelfs op topsnelheid een uiterst stabiele wegligging. De spoiler heeft een sandwichcon-

structie en is gemaakt van lichtgewicht kunststof. Dat bespaart weer gewicht. Het bovenprofiel van de spoiler is verstelbaar – speciaal voor circuitraces. De zijkanten van de spoilerleugel staat de aanduiding 3.8. Een bescheiden maar duidelijke verwijzing naar het vermogen dat eronder schuilt.

De 2 persdrukreervoirs op de achterklep voorzien de motor en de motorruimte bij oplopende snelheid van extra lucht. Nog een typisch kenmerk van de 911 GT3:

de centraal geplaatste, volledig geïntegreerde en zwart gespoten dubbele eindpijp van de sportuitlaat.

Het resultaat van al deze aërodynamische maatregelen: een verlaging van de cw-waarde tot 0,32. Terwijl de neerwaartse druk opnieuw aanzienlijk is verbeterd. Aërodynamisch evenwicht. Dat geeft een uitstekende wegligging, een verbeterde koersstabiliteit en nog meer veiligheid.

Innerlijke waarde. U moet het voelen. Maar ze mag ook best worden gezien.

Via de ideale lijn.

De aërodynamiek en het ontwerp van de nieuwe 911 GT3.

De motorsport kent duidelijke regels. Een van die regels luidt: innerlijke waarden maken het verschil. Met andere woorden: hoog vermogen. Een kenmerk waarvan de nieuwe 911 GT3 indrukwekkend blijkt geeft. Gekoppeld aan een ontwerp, dat in elk opzicht functioneel is.

De nieuwe neus voorziet in een nog efficiëntere ventilatie van de middelste radiator. Dat is direct herkenbaar aan het nieuwe ventilatierooster van de voorste bagageruimteklep. Door de combinatie met de voorspoilerlip komt er zo nog meer neerwaartse druk op de vooras. Een ander typisch motorsporttrekje zijn de

vele koelluchtinlaten die voorzien zijn van nieuwe inlaatroosters. Ze zijn afgewerkt met een donkergrijze poederlakcoating.

Het verlichtingsconcept van de nieuwe 911 GT3 is volledig nieuw. Bi-xenonoplampen zijn standaard. De knipperlichten en de LED-dagrijverlichting en stadslichten zijn





Aandrijving

Wat telt zijn de plaatsen achter de komma.
Want die maken het verschil.

Misschien wel het meest eenduidige bewijs voor onze instelling.

De motor.

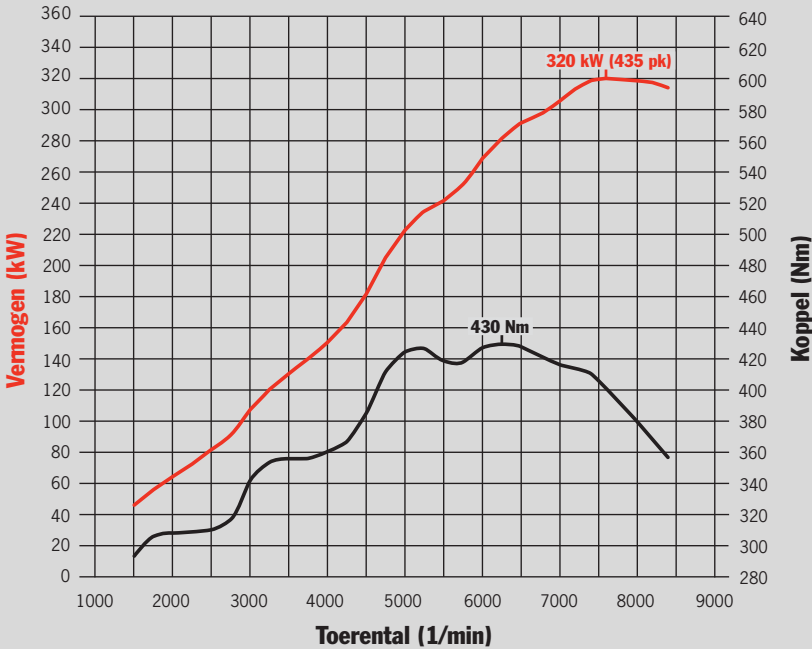
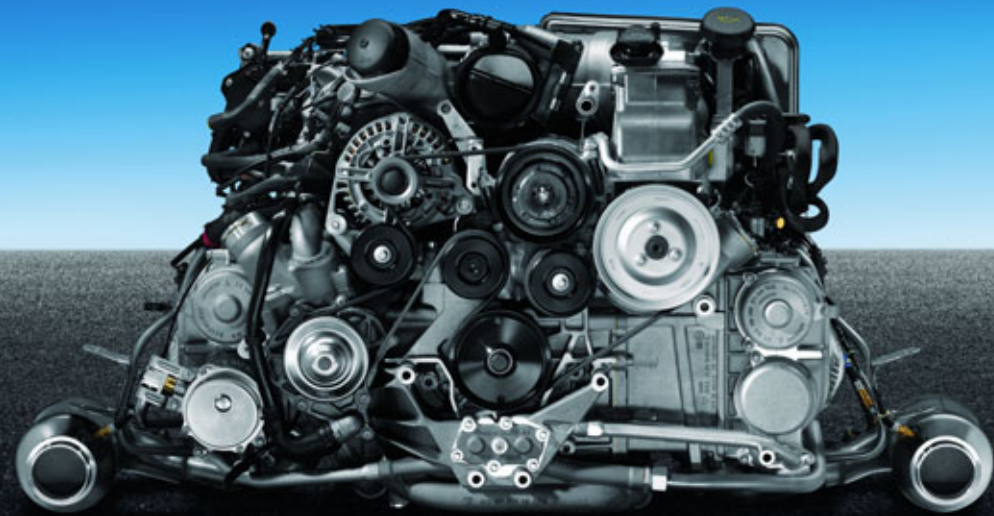
De nieuwe 911 GT3 wordt aangedreven door een vloeistofgekoelde 6-cilinder boxermotor met 4-klep-pentechiek en het doorontwikkelde VarioCam (pag. 24). Bij de huidige cilinderinhoud van 3.797 cm³ levert deze motor 320 kW (435 pk). Het maximale koppel komt op 430 Nm. Het toerental bedraagt maximaal 8.500 1/min.

De acceleratie naar 100 km/h duurt met de nieuwe 911 GT3 slechts 4,1 seconden. De top ligt bij 312 km/h. De gewicht-vermogenverhouding ligt bij 3,2 kg per pk. Het vermogen per liter cilinderinhoud: 115 pk.

Kort samengevat: de nieuwe 911 GT3 overtuigt door zijn hogere vermogen. Bij een vergelijkbaar verbruik.

Het feit dat de auto voldoet aan de strikte emissienorm EU5 bewijst overduidelijk dat Porsche respect heeft voor het milieu.

3,8 liter boxermotor



911 GT3: 430 Nm bij 6.250 1/min, 320 kW (435 pk) bij 7.600 1/min

De motor wordt ook tijdens hoge dwarsacceleraties voortdurend en veilig van olie voorzien door een dry-sumpsmering (pag. 24) met een afzonderlijk oliereservoir. De olie wordt gekoeld met een olie-water-warmtewisselaar. Beiden worden al jaren met succes toegepast in de motorsport.

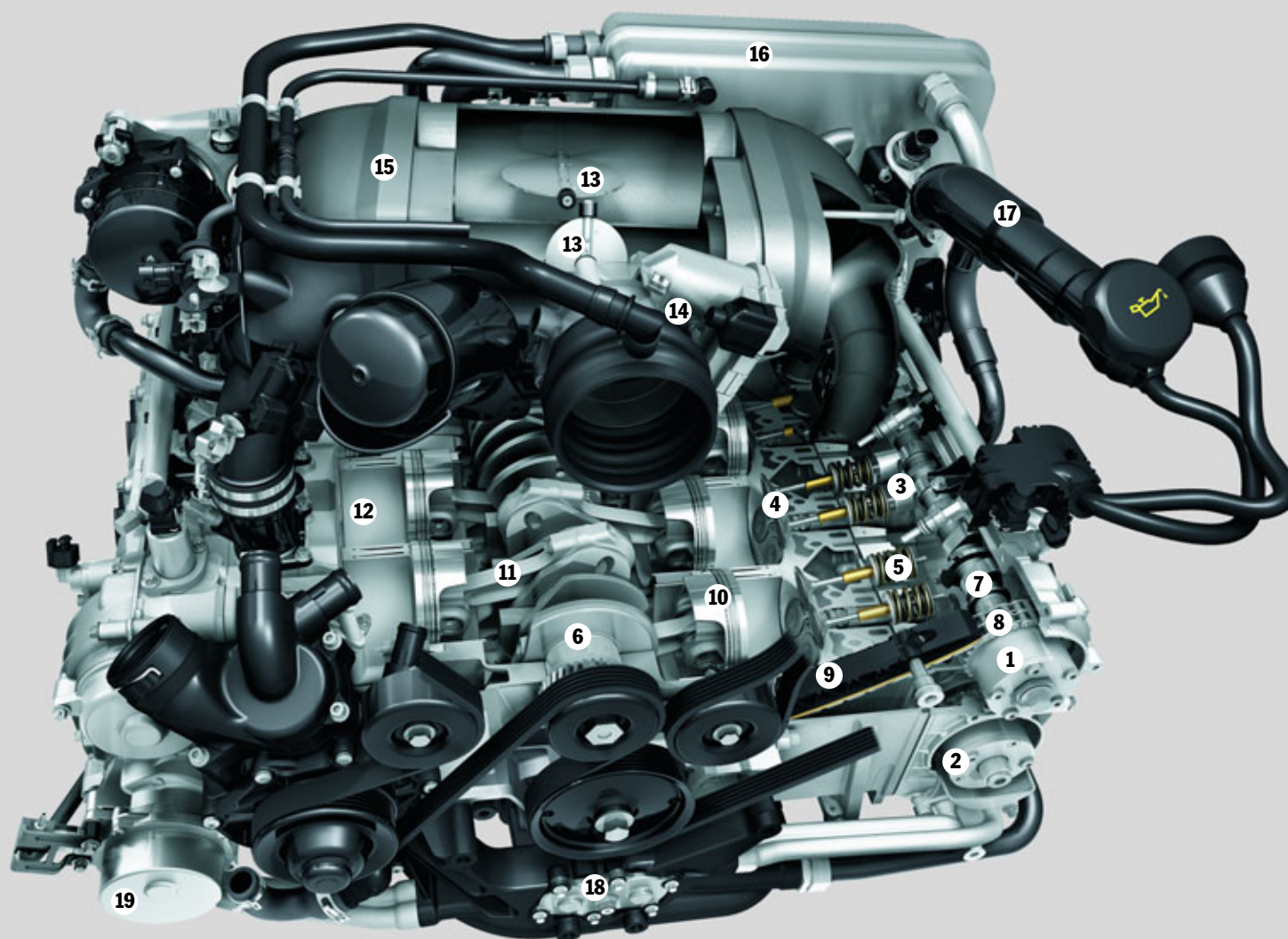
Ultralichte titanium drijfstangen en al even licht geconstrueerde zuigers dragen bij aan een geringe oscillerende massa, waardoor de motor nog sneller op toeren komt. De in- en uitlaatkleppe

worden daarbij bediend door lichte klepstoters. Als vanzelfsprekend werken deze met hydraulische klepspelingscompensatie. Dankzij deze klepsturing wordt een maximaal toerental van 8.500 1/min bereikt, met als gevolg dat de motor, in samenspel met de korte en sportieve schakeloverbrenging, over een enorm acceleratiepotentieel kan beschikken.

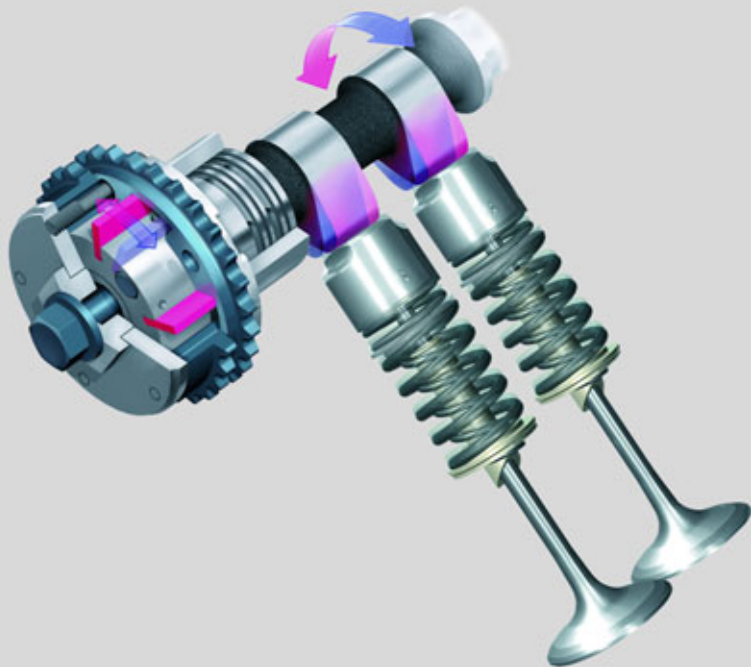
Daarnaast wordt er een variabel inlaatspruitstuk toegepast met 2 resonantiekleppe

zorgt voor doeltreffende gaswisselingen en een hoge doorlaat. Het ruimbemeten uitlaatsysteem vormt een aanvulling op het inlaatsysteem met lage weerstand omdat de tegendruk van het uitlaatgas laag is. Daardoor reageert de motor sneller op gaswisselingen en neemt het vermogen toe.

De ontwikkeling van de nieuwe motor. Zoals gewoonlijk een uitdaging en juist daarom een tastbaar bewijs van onze instelling.



1. VarioCam voor inlaatkleppen
2. VarioCam voor uitlaatkleppen
3. Stoters met hydraulische klepspelingscompensatie
4. Inlaatkleppen
5. Klepveren
6. Krukas
7. Inlaatkrukken
8. Aandrijfketting voor nokkenassen
9. Spangeleider
10. Gesmede aluminiumzuiger
11. Titanium drijfstaaf
12. Cilinderbussen met Nikasilcoating
13. Resonantieklep
14. Gasklep met elektronische gasklepbediening
15. Variabel inlaatspruitstuk
16. Aparte motorolietank van dry-sumpsmering
17. Olievulpijp
18. Olie-afzuigpomp voor cilinderkappen
19. Onderdrukpomp



VarioCam

Het VarioCam systeem.

Ook de nieuwe 911 GT3 werkt vanaf nu volgens het doorontwikkelde VarioCam motorconcept. Dit verder verbeterde systeem regelt voortaan niet meer alleen de toerentalvariabele en de belastingafhankelijke verstelling van de inlaatnokkenassen; ook de uitlaatnokkenassen worden tegenwoordig in hoogte versteld. Vandaar nog meer vermogen en een hoger koppel. De traploos regelbare kleptiming gebeurt door de individuele vleugelpompverstellers

op de nokkenassen. VarioCam is een motorconcept dat afhankelijk van de motorbelasting werkt en zich automatisch aanpast aan het benodigde vermogen.

De verstelling wordt ongemerkt uitgevoerd door het elektronische motormanagement Motronic ME7.8.2. Het resultaat daarvan is een hoge draaikarakteristiek, een gunstig brandstofverbruik, een geringe uitstoot en vooral een hoog vermogen en koppel dat beschikbaar is bij elk toerental.

De dry-sumpsmering.

Onontbeerlijk voor een sportieve rijstijl: de olievoorziening. De dry-sumpsmering laat ook bij extreme dwars- en langsacceleratie geen enkele twijfel bestaan.

Elke cilinderkop heeft 2 olieafzuigpompen en nog eens 2 afzuigpompen in het carter ervoor dat de motorolie van de nieuwe 911 GT3 snel en volledig wordt verplaatst naar het afzonderlijke oliereservoir.

De oliepompen zijn geconstrueerd op een manier dat er in het carter een onderdruk ontstaat. Daardoor ondervinden de zuigers minder tegenstand en nemen de efficiëntie en het vermogen van de motor verder toe. Ten slotte is er nog een pomp in het carter geplaatst, die de smeerpunten van de motor voorziet van olie uit het externe oliereservoir.

Voor de motor betekent dit: betrouwbare olievoorziening van het krukasmechanisme en van de 2 cilinderrijen. Dus ook bij de meest extreme dwarsacceleratie, die bij auto's op laagprofielbanden nog al eens op schijnt te treden.

De nieuwe 911 GT3 wordt af fabriek afgevuld met volledig synthetische high performance motorolie van

het type Mobil 1. Dankzij de uitstekende smeereigenschappen van deze motorolie bent u zo steeds verzekerd van een perfecte koude start, zelfs als de temperatuur daalt tot extreme winterse waarden. Voor het overige draagt deze olie in grote mate bij aan de levensduur van de motor.



Het inlaatsysteem.

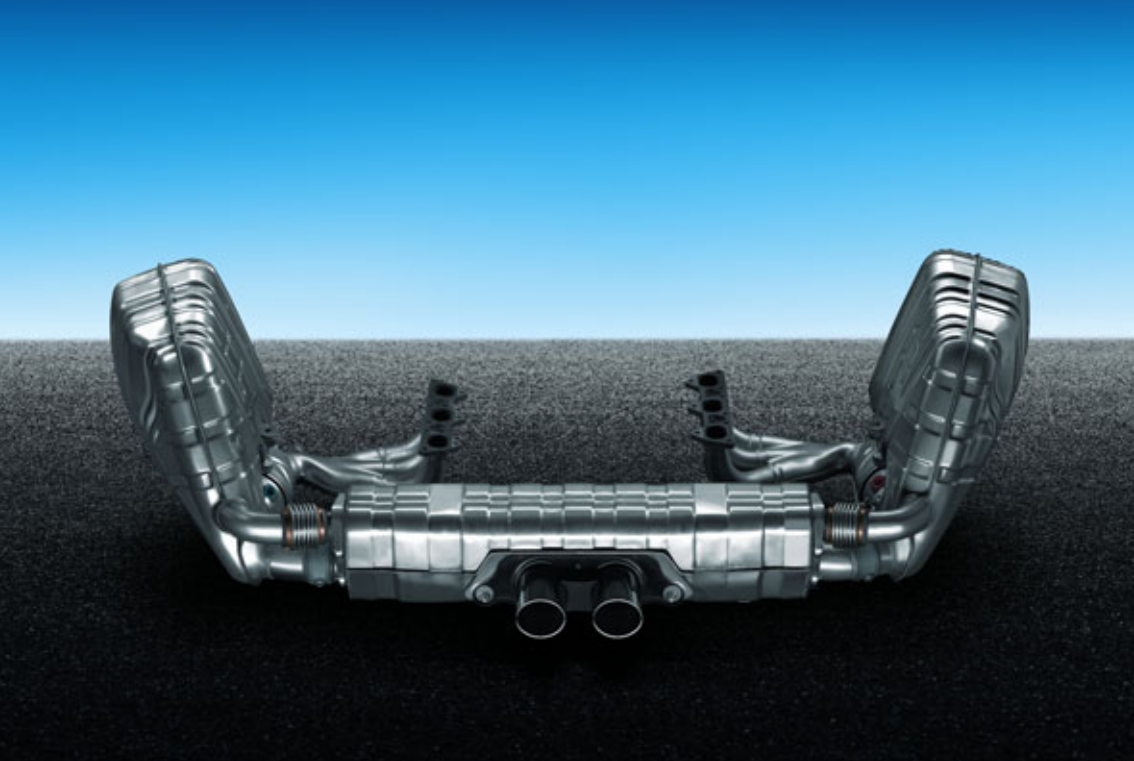
De nieuwe 911 GT3 is uitgerust met een variabel inzuigsysteem met 2 resonantiekleppen. Samen met de sportuitlaat, die voorzien is van 2 resonantiekleppen. Bij lage toerentallen blijven de resonantiekleppen gesloten. Bij gemiddelde toerentallen gaat de eerste – de kleinste van de 2 – open. Neemt het toerental verder toe, dan wordt de kleinste klep gesloten en wordt de tweede, grotere resonantieklep geopend. Bij hoge toerentallen zijn beide

er voor de nieuwe 911 GT3 naast een conventioneel verdeelstuk ook nog eens 2 resonantiepijpen met resonantiekleppen toegepast. Bij lage toerentallen blijven de resonantiekleppen gesloten. Bij gemiddelde toerentallen gaat de eerste – de kleinste van de 2 – open. Neemt het toerental verder toe, dan wordt de kleinste klep gesloten en wordt de tweede, grotere resonantieklep geopend. Bij hoge toerentallen zijn beide

resonantiekleppen geopend. Op deze manier maakt het systeem gebruik van de luchtrillingen van de inlaatlucht om zo een optimale vulling van de cilinders te realiseren.

Het resultaat laat zich raden: een imposant koppelverloop, een hoog maximumkoppel en een hoog vermogen binnen een breed toerentalgebied.

Inlaatsysteem



Sportuitlaat

De sportuitlaat.

De licht geconstrueerde sportuitlaat van de nieuwe 911 GT3 is samengesteld uit 2 voorste uitlaatdempers, 2 katalysatoren en een achterste uitlaatdemper, die uitmondt in een centraal geplaatste 2-strooms eindpijp. Het ruimbemeten volume van het uitlaatsysteem beperkt de uitlaatgastegendruk, waardoor het vermogen verder stijgt.

Elk van de 2 cilinderrijen heeft een eigen uitlaatpijp. Door de plaatsing en de constructie zijn de katalysa-

toren sneller op bedrijfstemperatuur, waardoor milieubelastende afvalstoffen doeltreffend onschadelijk worden gemaakt.

Dankzij de toepassing van vooruitstrevende uitlaatgastecnologie voldoet de nieuwe 911 GT3 aan de meest stringente uitlaatgasnormen als de Europese EU5- en de Amerikaanse LEV II-norm.

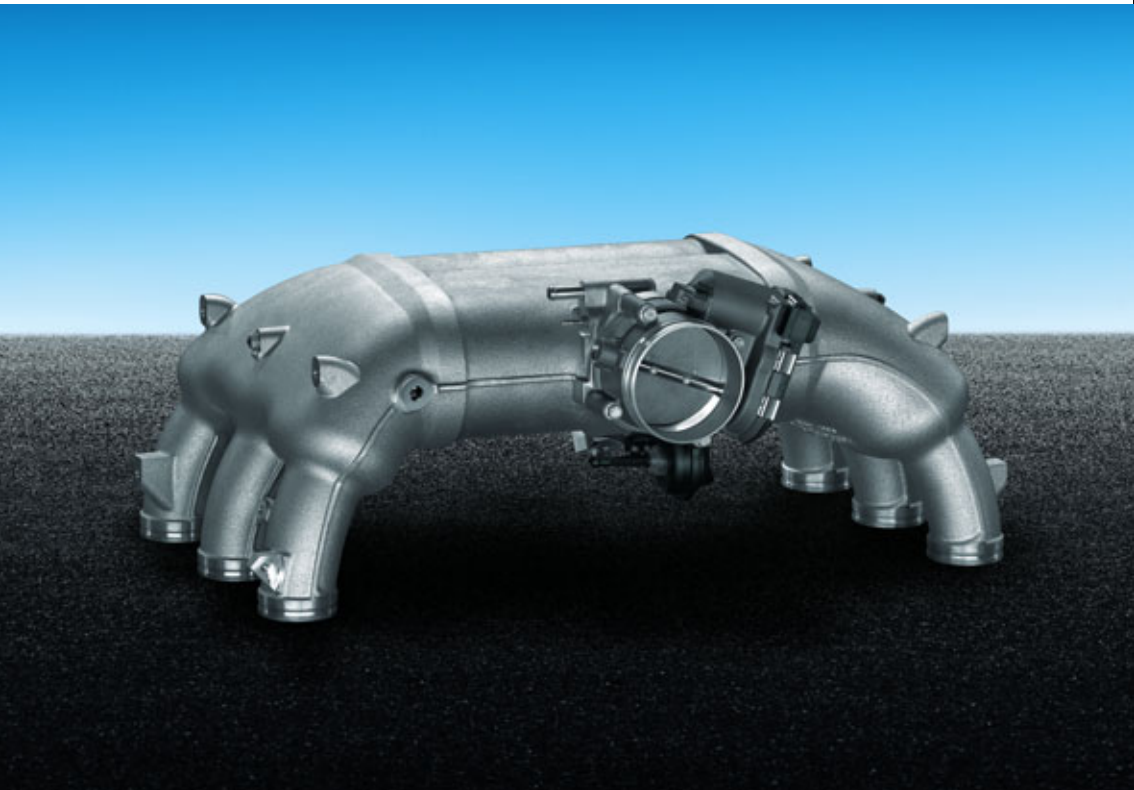
Een stereo-lambdaregeling bewaakt de uitstoot van beide cilinderrijen onafhankelijk van elkaar. 2 met elkaar gekoppelde lambdasondes bepalen

in combinatie met het elektronische motormanagement ME7.8.2 de optimale brandstofsamenstelling voor elk van de cilinderrijen.

Elk van de uitlaatpijpen is bovendien uitgevoerd met een extra lambda-sonde, die het omzettingsproces van schadelijke stoffen in de individuele katalysatoren bewaakt.*

Wat u daarmee wint? Nog meer vermogen. Maar niet ten koste van het milieu.

*Met uitzondering van landen met loodhoudende benzine.





Een vuistregel voor het circuit: geen onnodige tijd verdoen.

De krachtoverbrenging.

Een regel ook, waar we ons aan houden. De 6-versnellings schakelbak van de 911 GT3 is speciaal afgestemd op de enorme belastingen waaraan de motor tijdens sportieve prestaties wordt blootgesteld. Daarnaast geeft de lichte

schakelbak blijk van hoge prestaties en wordt het vermogen efficiënt benut. De schakelwegen zijn kort en de bak schakelt nauwkeurig. Snel schakelen en een directe respons voor een ultieme rijervaring. Gecombineerd met

de kabelschakeling met minimale wrijving en gewichtbesparende tweemassavliegwiel getuigt deze schakelbak van uiterste precisie en de hoogstmogelijke bestendigheid.

De schakeloverbrenging is nauwkeurig afgestemd op de 3,8 liter motor en maakt een nog dynamischer spreiding van het vermogen mogelijk.

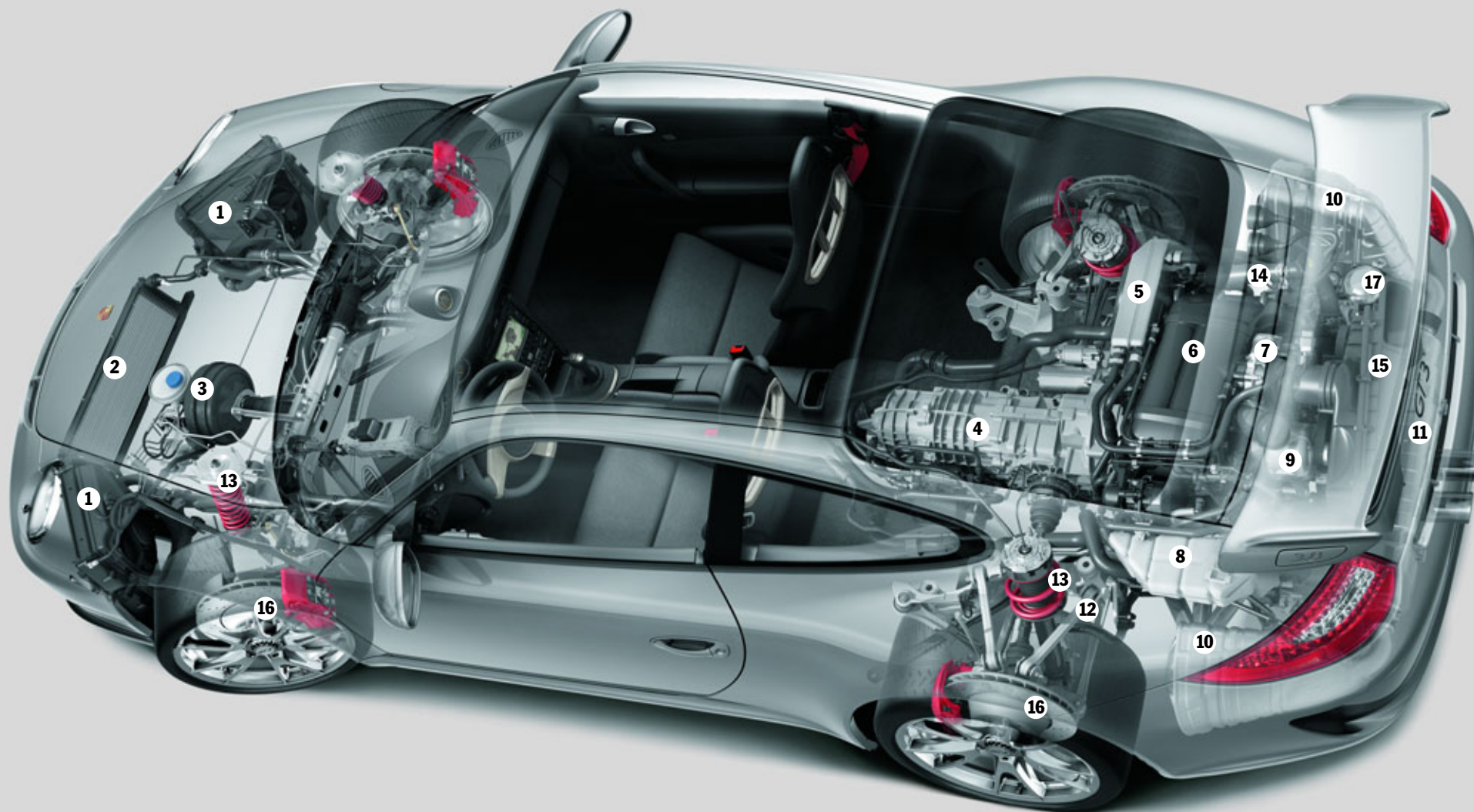
Stabiele en hittebestendige stalen synchromeshringen tussen de 3e, de 4e en de 5e versnelling garanderen permanent en nauwkeurig schakelen – ook bij extreem hoge belastingen. Een extra olie/water-

koeler en een olieverstuiver staan in voor de noodzakelijke koeling van de versnellingsbakolie. Dit om een lange levensduur van de versnellingsbak te garanderen – ook in extreme rij situaties, die zich op het circuit kunnen voordoen.

De sperwaarden van het standaard gemonteerde achteras-sperdifferentieel van 28 % bij gas geven en 40 % bij gas loslaten zijn optimaal

afgestemd op de vermogens- en koppelkarakteristiek van de motor. Dat verklaart niet alleen de enorme tractie. Het resulteert ook in een verbeterde voortstuwing en een uiterst nauwkeurig bochtengedrag.





- 1. Radiateurmodule
- 2. Middelste radiator
- 3. Tandem-rembekrachtiger
- 4. 6-versnellings schakelbak

- 5. Aparte motorolietank van dry-sumpsmering
- 6. Variabel inlaatspruitstuk

- 7. Gasklep met elektronische gasklepbediening
- 8. Koelvloeistofexpansiereservoir
- 9. Dynamo

- 10. Voorste uitlaatdemper
- 11. Einddemper van sportuitlaat
- 12. Meervoudig gelede achteras

- 13. PASM-demper
- 14. Olievulpijp
- 15. LuchtfILTER

- 16. 2-componentenremschijf
- 17. Motorsteun

Onderstel

Hoge rijddynamiek. Absolute koersstabiliteit. Een direct rijgevoel.

Al het andere mag u zelf invullen.



**Elke massa is in beginsel traag.
Fysica vormde altijd al een uitdaging voor ons.**

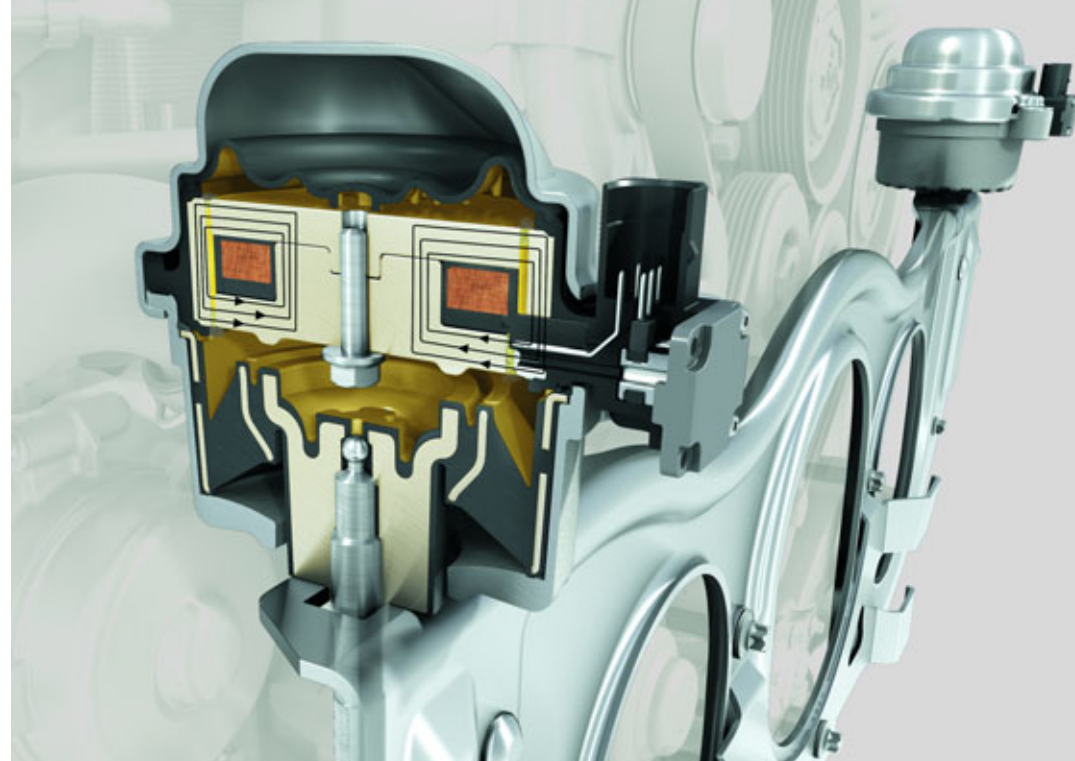
De nieuwe dynamische motorsteunen.

Een absoluut novum: de tegenmeerprijs leverbare dynamische motorsteunen*. Een elektronisch geregeld systeem dat voelbare bewegingen en trillingen van de hele aandrijflijn en dan vooral die van de motor zelf, tot een minimum beperkt.

De motor is aan de achterzijde met 2 motorsteunen aan de carrosse-

rie opgehangen. Volgens het traagheidsprincipe dat voor een massa geldt, neemt een lichaam een gelijkvormig rechtlijnige toestand van beweging aan, voor zover het niet door op het lichaam inwerkende krachten tot verandering van die toestand wordt gedwongen. Of, in een meer begrijpelijke taal: Bij het nemen van een bocht reageert uw

nieuwe 911 GT3 op uw stuurhandelingen. De motormassa doet dat in eerste instantie echter niet. Met als resultaat: De achterzijde van de auto wordt onder invloed van de op het voertuig inwerkende traagheidskrachten van de motormassa tijdens het insturen van de bocht naar buiten verplaatst.



Dynamische motorsteunen



De nieuwe, dynamische motorsteunen beperken dit effect. Stuurinslag en langs- en dwarsacceleratie worden voortdurend door sensoren geregistreerd. Afhankelijk van de rijstijl wordt de karakteristiek van de 2 motorsteunen automatisch aangepast. De regeling werkt met een magnetiseerbare vloeistof en een elektrisch opgewekt magnetisch veld. De magnetiseerbare deeltjes nemen daarbij een richting aan. De taaiheid van de vloeistof verandert onder invloed daarvan. Net zoals de stijfheid en de demping

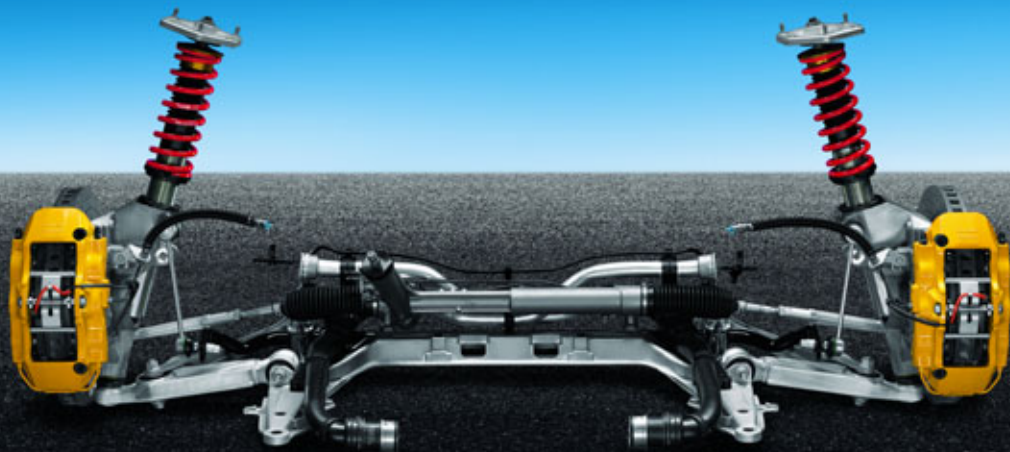
van de motorsteunen: bij een normale rijstijl worden ze minder stug, waardoor ze meer comfort bieden en minder trillingen overdragen. De demping wordt stugger en het rijgevoel directer bij een sportieve rijstijl. Deze techniek is een afgeleide van de motorsteunen die op de raceversie van de 911 GT3 worden toegepast, waarbij de motor rechtstreeks aan de carrosserie is bevestigd.

Een ander voordeel van de dynamische motorsteunen is dat ze verticale bewegingen van de motor

beperken, wanneer die bij volle belading accelereert. Het resultaat: een gelijkmatiger en hogere aandrijfkracht op de achteras, verbeterde tractie en betere acceleratiewaarden.

Tijdens dagelijks gebruik en op het circuit is het rijgedrag als gevolg daarvan voelbaar stabiel bij gaswisselingen en in snel gereden bochten.

* Op zijn vroegst beschikbaar vanaf 09/2009.



Vooras

Een combinatie van hart en verstand. Vertaald in een auto en zijn wegligging.

Het onderstel.

De nieuwe 911 GT3 ligt ongeveer 30 mm lager op de weg dan de 911 Carrera. De consequente toepassing van lichte constructies houdt het totaalgewicht en dat van de ongeveerde massa op een laag niveau. Dat zorgt voor buitengewone souplesse, een hoge rijveiligheid en – vooral in de bochten – een stabiel rijgedrag.

Voor wordt een McPherson wielophanging met onafhankelijke langs- en dwarsdragers ingezet. De vering en de dempers werden speciaal afgestemd voor toepassing op de nieuwe 911 GT3. De wielgeleiding is uiterst precies, waardoor de handling en een hoge koersstabiliteit zijn gegarandeerd.

Voor de achteras wordt een meervoudig geleed aslichaam ingezet op basis van het LSA-principe (lightweight, stable, agile) met ronduit sublieme rijdynamische eigenschappen. Zowel de hoogte als de wielvlucht, de sporing en zelfs de stabilisatoren van het onderstel zijn individueel instelbaar voor het echte circuitwerk.

Door de uiterst stijve verbinding van onderstel en carrosserie neemt de overbrengingselasticiteit verder af, wordt de wielgeleiding exacter en het rij- en instuurgedrag verder geoptimaliseerd.

Het vooras-liftsysteem*.

Trottoirbanden, hellingbanen en opritten naar garages vormen voor sportwagens als de nieuwe 911 GT3 altijd al precare situaties. Let wel: tot nu toe.

Want speciaal voor de nieuwe 911 GT3 hebben de bouwers van Porsche nu een innovatief vooras-liftsysteem ontwikkeld. Wanneer de kans bestaat om op een obstakel te rijden, kan de neus van de auto circa 30 mm worden opgetrokken.

Een compressor levert de perslucht die de voorste dempers van het PASM (pag. 42) omhoog beweegt.

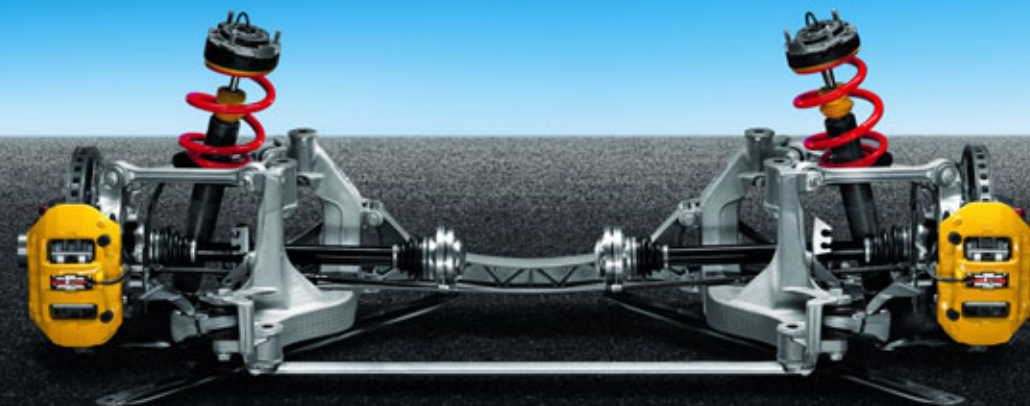
Met een knop op de middenconsole wordt het tegen meerprijs leverbare liftsysteem in- en uitgeschakeld**.

Het systeem werkt vanzelfsprekend als de wagen stilstaat en zelfs bij snelheden tot ongeveer 50 km/h.

Een toepassing voor dagelijks gebruik? Dat is voor onze renstalingenieurs allesbehalve dagelijks kost. Maar het is ze wel toevertrouwd.

* Op zijn vroegst beschikbaar vanaf 09/2009.
** Bij afgezette motor dient het liftsysteem in de laagste stand te staan, omdat de luchtdruk slechts voor een bepaalde duur blijft behouden.

Achteras



De stuurinrichting.

Van groot belang bij dagelijks gebruik, maar onverbiddelijk op het circuit: een stuurinrichting die elk commando met de grootste precisie en betrouwbaar direct vertaalt in actie. Neem bijvoorbeeld de stuurinrichting van de nieuwe 911 GT3 met variabele overbrenging. Bij een rechtuitstand van de voorwielen, bijvoorbeeld bij een rit op de autosnelweg, is de overbrenging ruimer. De grote souplesse en de directe respons

blijven daarbij echter bestaan.

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

Het nieuwe 3-spaaks GT3 stuurwiel is handmatig verstelbaar in axiale en verticale richting. De stuurwielkrans is bekleed met alcantara, de airbagmodule is van leder voorzien en de spaken van het stuur zijn vulkaangrijs gespoten.

De wielen en banden.

De nieuwe 911 GT3 is voorzien van 1-delige titaniumkleurige 19 inch GT3 wielen. Met een knipoog naar de motorsport: de nieuwe wielvergrendeling met daarop het GT3 logo. Voordelen ten opzichte van de conventionele 5-gats bevestiging: een verbetering van het rijgedrag en nog betere prestaties dankzij de lagere rotatiemassa. En niet te vergeten: nog sneller wielen wisselen. Een wezenlijk voordeel – zeker tijdens een race op het circuit.



Wiel- en bandenmaten: voor: 235/35 ZR 19 op velgen in de maat 8,5 J x 19, achter: 305/30 ZR 19 op 12 J x 19 velgen.

De voor het straatverkeer toegelaten laagprofielbanden garanderen de zo noodzakelijke grip. Door de lagere profieldiepte neemt de kans op aquaplaning bij nat wegdek wel iets toe.

Het nieuwe bandenspanning-controlesysteem (RDK) is vanaf nu standaard. Door middel van een indicatie op de display van de boordcomputer waarschuwt het systeem de bestuurder bij een te lage bandenspanning en in geval van een geleidelijk of plotseling drukverlies.



19 inch GT3 wiel met centrale vergrendeling



Een schijnbare paradox. Hoe meer u terugschakelt, des te dynamischer uw rijstijl.

Het Porsche Stability Management (PSM).

Om nog meer veiligheid en rijstabiliteit te bieden in het rijdynamische grensbereik is de nieuwe 911 GT3 vanaf nu uitgerust met het rijstabilisatiesysteem Porsche Stability Management (PSM). Behalve een antiblokkeersysteem (ABS) omvat dit nog 2 aanvullende regelsystemen: Stability Control (SC) en Traction Control (TC).

Stability Control (SC) regelt de dwarsdynamiek. De systeemsen-soren registreren voortdurend de rijrichting, de rijsnelheid, de giersnelheid en de dwarsacceleratie van het voertuig. Op basis van de gemeten waarden wordt de werkelijke bewegingsrichting van de auto bepaald. Indien die afwijkt van de gewenste richting, triggert de

Stability Control (SC) ondermeer gerichte remingrepen op de individuele wielen om de auto te stabiliseren binnen de rijdynamische grenswaarden.

Daarbij beschikt het systeem over Traction Control (TC) met integrale functies als het automatisch remdifferentieel (ABD), de

aandrijfslipregeling (ASR) en de motorslipmomentregeling (MSR), die de langsdynamiek regelt. 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 worden bereikt.

Het bijzondere van het PSM van de 911 GT3: de ingrepen van beide regelsystemen volgen in een laat stadium en zijn daarbij ook in 2 trappen volledig uit te schakelen. Bijvoorbeeld voor een bewust sportieve rijstijl, zoals op het circuit. In de eerste fase wordt met de toets “SC OFF” in de middenconsole de Stability Control (SC) op non-actief gezet.

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 bochten sturen. Traction Control (TC) blijft in deze stand gewoon actief.

In een tweede fase laat ook Traction Control (TC) zich volledig uitschakelen met een druk op de aparte bedieningstoets “SC+TC OFF”. Nu zijn zowel de automatische functies van de dwarsdynamiekregeling als die van de tractiecontrole volledig uitgeschakeld. Alleen de bestuurder zelf bepaalt nu het rijgedrag.

Zowel in de eerste fase (SC OFF) als in de 2e fase (SC + TC OFF) wordt de dwarsdynamiek zelfs bij een zware remingreep binnen het ABS-bereik niet opnieuw ingeschakeld. Deze functie- en schakelstrategie biedt alle mogelijke racesport-dynamiek – en speelt daarmee in op alle individuele eisen die bestuurders stellen aan de extreme prestatie van hun auto op het circuit.

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

Wat heet “normaal”?
Veel meer een kwestie van instelling.

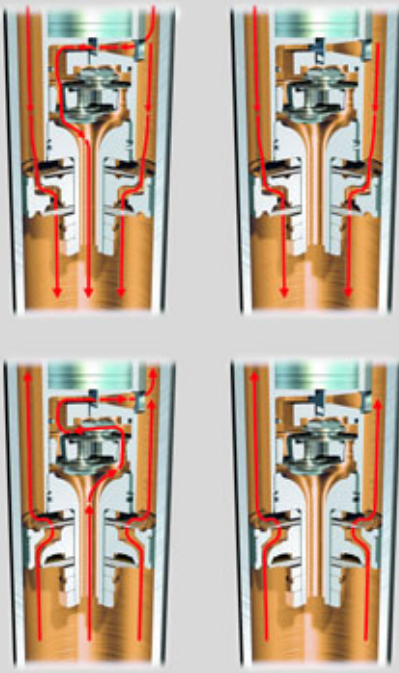
Het Porsche Active Suspension Management (PASM).

De nieuwe 911 GT3 is uitgerust met het Porsche Active Suspension Management (PASM), een elektro-nische verstelling van het schokdempersysteem. PASM regelt continu en actief voor elk wiel apart de demperkracht, afhankelijk van de rijstijl en de

rijomstandigheden. Daarbij is de carrosserie ook nog eens 30 mm verlaagd ten opzichte van de 911 Carrera.

De bestuurder kiest met een druk op de knop uit 2 sportieve basis-programma's: de stand “normaal”

is bedoeld voor sportief rijden op de openbare weg en op natte circuits. De sportstand is specifiek afgestemd op maximale dwarsaceleratie en optimale tractie op het snelle asfalt van het circuit.



Links: Trekfase
werkzuiger en bypass
bij een sportief/comfortabele
instelling

Rechts: Trekfase
alleen werkzuiger
bij een sportief/strakke
instelling

Links: Drukfase
werkzuiger en bypass
bij een sportief/comfortabele
instelling

Rechts: Drukfase
alleen werkzuiger
bij een sportief/strakke
instelling

Afhankelijk van de gekozen stand en de bepaalde rijssituatie stelt het systeem automatisch de optimale strakheid van de dempers in voor de bijbehorende karakteristiek.

Daarbij worden de carrosseriebe-wegingen geregistreerd door de systeemsensoren, bijvoorbeeld tijdens snel accelereren, krachtig remmen of op ongelijk wegdek. Het regelapparaat herkent aan de hand van deze meetwaarden de actuele rijssituatie en stelt afhanke-lijk van de gekozen stand de strakheid van de schokdempers

af. Hierdoor nemen de dwars- en lengterotaties af en de afzonder-lijke wielen maken optimaal contact met het wegdek.

Een voorbeeld ter illustratie: in de sportstand worden de dempers ingesteld op de “strakke” karakte-ristiek, die specifiek is berekend voor gebruik op het circuit. Zodra het systeem nu oneffenheden in het wegdek herkent, schakelt het binnen milliseconden over op een minder strakke demping uit de sportief-strakke karakteristiek. Zodra het wegdek onder de banden

weer effen wordt, schakelt PASM automatisch over op de oorspron-kelijk ingestelde dempingskarakte-ristiek.

Als u in de normale stand kiest om sportiever te rijden, dan regelt het systeem zich automatisch in op de sportievere rijstijl en wordt er een andere sportief/comfortabele karakteristiek gekozen. De demping wordt strakker, rijstabiliteit en veiligheid nemen toe.

Veiligheid

Hoog vermogen vraagt om maximale veiligheid.

Hooggespannen eisen vragen om topprestaties.





De bi-xenonkoplampen met de LED-stadslichten

**Zien en gezien worden.
Altijd de juiste verlichting.**

De actieve veiligheid.

Het verlichtingsconcept.

De nieuwe 911 GT3 is voortaan standaard uitgerust met bi-xenonkoplampen met dynamische lichtbundelhoogteverstelling.

De helderheid van bi-xenonkoplampen is bijna twee keer zo hoog als die van conventionele halogeenlampen. Bij dimlicht en bij grootlicht – ze hebben een

hogere lichtopbrengst, waardoor het wegdek gelijkmatiger verlicht wordt, waardoor autorijden minder vermoeiend wordt. De koplampunits beschikken over geïntegreerde koplampsproeiers (SRA).

Voor een incidenteel bezoek aan het circuit zijn er lichtgewicht halogeenkoplampen leverbaar zonder meerprijs, die echter geen

koplampsproeiers en lichtbundelhoogteverstelling hebben. Voor de snelste rondetijd is een zo laag mogelijk voertuiggewicht tenslotte van het grootste belang.

De koplampunits bieden ook ruimte aan de knipperlichten en de LED-dagrijverlichting en -stadslichten. Zo bent u veel beter zichtbaar in het verkeer, zelfs in het donker.

Ook voor de knipperlichten, de achter- en de remlichten, het derde remlicht in de achterspoiler en het mistachterlicht wordt LED-techniek ingezet. Voordelen: hoge lichtopbrengst en een extreem snelle respons. Het achteropkomende verkeer wordt zo vroeger gewaarschuwd in gevaarlijke situaties. Verder zijn ze energiezuiniger en milieuvriendelijker en gaan ze langer mee dan de conventionele gloeilampen. En dan hebben we het nog niet over het designeffect.

Onmiskkenbaar; zowel overdag als 's nachts.

De dynamische bochtenverlichting.

Tegen meerprijs zijn de koplampen leverbaar met de nieuwe dynamische bochtenverlichting, die de rijbaan nog doeltreffender verlicht.

Systeemsensoren registreren voortdurend parameters als snelheid, dwarsversnelling en stuurin-

slag en herkennen op basis van deze gegevens het bochtverloop. Aan de hand daarvan wordt vervolgens de hoek bepaald om de dynamische bochtenverlichting aan te sturen. De lichtbundel van de dimlichten kan zo tot wel 15 graden naar buiten zwenken. Zo herkent de bestuurder beduidend vroeger het wegdekverloop en eventuele obstakels op zijn route.

Achterlichten in LED-techniek en derde remlicht



De remmen.

De remsystemen van Porsche staan bekend om hun hoge vermogenspotentieel. Ze stellen de norm als het gaat om vertraging en stabiliteit. Ze zijn volledig berekend op extreem zware belasting.

De nieuwe 911 GT3 kan beschikken over een wel heel krachtig en tegelijk gewichtbesparend remsysteem, aangevuld met een speciaal voor de auto ontwikkelde rembe-krachtiger. De rood gespoten vaste aluminium remzadels met 6-zuiger-techniek op de vooras en die met 4 remzuigers op de achteras zijn van

het monobloc-principe. Ze kenmerken zich door een hoge vormvastheid en zeer goed drukpuntgedrag – ook bij hoge belastingen.

Verder hebben de nieuwe 2-componentenremschijven een grotere diameter. De voorwielen hebben



remschijven van 380 mm; die op de achterwielen meten 350 mm in doorsnede. Dankzij de 2-componentenconstructie, waarbij nieuw ontwikkelde gietijzeren remschijven worden gecombineerd met aluminium remnaven, neemt het gewicht en daarmee de ongeveerde roterende massa verder af. Ze zijn geperforeerd en worden inwendig geventileerd – een en ander resulteert in zelfs nog meer remvermogen, ook bij slechte weersomstandigheden.

De remluchtspoiler op de vooras en de nieuwe extra remluchtkanalen ter hoogte van de achteras garanderen een nog betere ventilatie van het remsysteem.

Ook al volledig berekend op extreem zware belasting is het 4-kanaals antiblokkeersysteem (ABS 8.0). Het reageert uiterst fijngevoelig en snel en voorziet daarnaast in een gelijkmatig verlopende vertraging en subliem remgedrag.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Tegen meerprijs is de nieuwe 911 GT3 leverbaar met een remsysteem dat in de racesport al zo menige vuurdoop beleefde: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

De dubbele keramische remschijven van dit PCCB hebben een diameter 380 mm voor en 350 mm achter – goed voor extreem hoog remvermogen. De schijven zijn gemaakt van speciaal behandeld koolstofvezel,

dat onder een hoog vacuüm bij een temperatuur van ongeveer 1.700°C wordt gesiliconiseerd. 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 uitblijft. Daarbij komt dat keramische remschijven ook nog eens corrosievrij zijn en frictiegeluiden beter dempen.

De toepassing van vaste aluminium monobloc-remzadels met 6 remzuigers op de voorwielen en vergelijkbare remzadels met 4 remzuigers op de achteras biedt de zekerheid van een zeer hoge en vooral zeer constante remdruk tijdens vertragingen. De remmen reageren daardoor bij een aanzienlijk lagere pedaaldruk nog sneller en preciezer.

Voor al bij hoge belastingen zijn alle voorwaarden aanwezig om de remweg tot een minimum te beperken. Bovendien neemt de veiligheid tijdens afremmen bij hoge snelheden

nog verder toe dankzij de grote fadingvastheid van het PCCB.

Een doorslaggevend voordeel van het keramische remsysteem is wel het extreem lage gewicht van de remschijven: ze wegen ongeveer 50 % minder dan de gietijzeren standaard remschijven. Daarbij komt dat de voorste en achterste remnaven van de nieuwe 911 GT3 tegenwoordig worden gemaakt van gewichtbesparend aluminium.

Per auto wordt zo – vergeleken met remnaven van roestvast staal – nog eens 4,8 kg extra aan gewicht

bespaard. Factoren die niet alleen een positieve invloed hebben op de rijprestaties en het verbruik, maar vooral een verlaging inhouden van de ongeveerde en roterende massa.

Met dit resultaat: Een verbeterde wegligging en meer rijcomfort, vooral op oneffen wegen. Daarnaast neemt ook de souplesse en de handling van de auto verder toe.

Wanneer de auto wordt ingezet op het circuit of op andere wijze zwaar wordt belast, neemt de

slijtage van remschijven en vooral remblokken vanzelfsprekend aanzienlijk toe; dit ongeacht de uitvoering. Na een enerverend weekeinde op het circuit wordt net als voor de high-performance gietijzeren remschijven een check en zonodig vervanging van de remonderdelen aanbevolen.

Gespierde stoelbekleding – een goede zaak.

De passieve veiligheid.

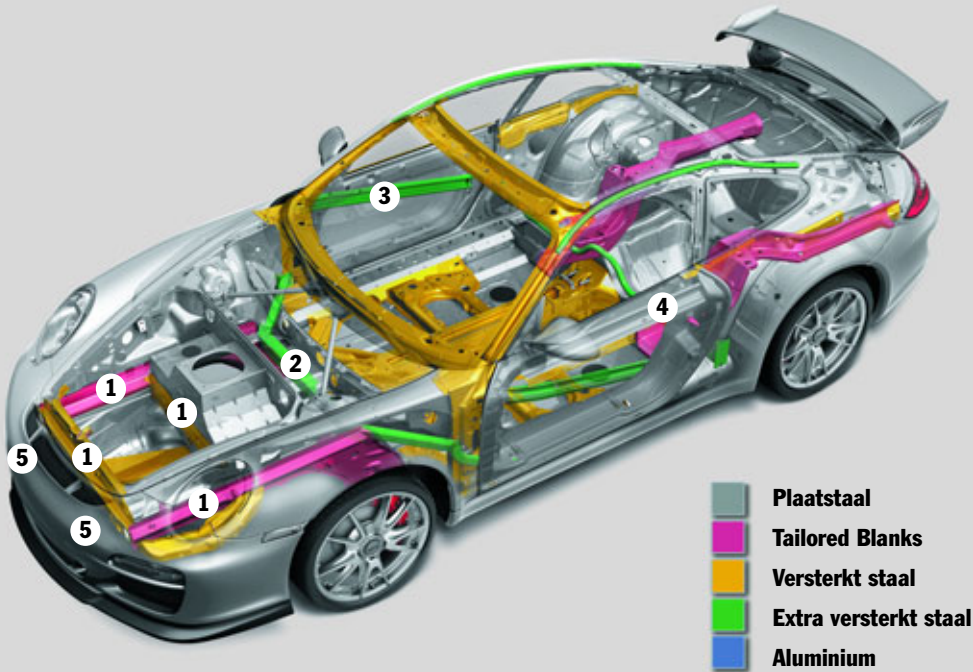
Het casco.

Het versterkte casco van de nieuwe 911 GT3 biedt een hoge mate van bescherming bij een aanrijding en is uitgerust met een extreem vormvaste passagierskooi. De wettelijk bepaalde normen voor aanrijdingen, zowel frontaal als schuin van voren,

van opzij en van achteren worden duidelijk onderschreden.

De langs- en dwarsdragers aan de voorzijde (1) verdeelt de bij een aanrijding vrijkomende botskrachten en beperkt de vervorming van het interieur tot een absoluut minimum. De door Porsche gepatenteerde carrosserie-opbouw, waarbij een

stijve schutbordbalk (2) van versterkt staal wordt toegepast, helpt de botsenergie van de voorliggende langsconstructie verder afvoeren. Zo worden vervormingen van de voetenruimte tot een minimum beperkt. Om de gehele constructie stijver te maken, worden er ondermeer verstevigde portieren (3) toegepast. De botskrachten



waaraan de carrosserie bij een frontale aanrijding blootstaat, worden via de kreukelzone bovenlangs (4) afgeleid naar de zijconstructie. Op die manier is de passagierskooi nog beter beschermd tegen vervorming. Eenvoudig vervangbare kreukelzonedelen (5) beschermen de carrosserieconstructie bij een lichtere aanrijding.

aangestuurd door een 2-trapsontsteking. Bij een minder zware aanrijding wordt alleen de eerste trap geactiveerd om de inzittenden te beschermen. De airbags worden daarbij minder hard opgeblazen, om te voorkomen dat de passagiers onnodig verwondingen oplopen.

Het Porsche Side Impact Protection System (POSIP).

Het standaard POSIP voorziet in verstevigingsbalken in de portieren en 2 zijairbags aan elke kant.

In de zijwangen van de sportstoelen is een thoraxairbag geplaatst en de portierpanelen bevatten de hoofdairbags. De airbags hebben een inhoud van ongeveer 8 liter elk - een ruime veiligheidsmarge bij een aanrijding van opzij. Andere veiligheidsaspecten zijn de in de rugleuningen geïntegreerde hoofdsteunen, een veiligheidsstuurkolom, in hoogte verstelbare 3-punts veiligheidsgordels met gordelspanners en krachtbegrenzers en energieabsorberende dashboardelementen.

Bestuurders- en bijrijdersairbag.

De 2 fullsize airbags worden afhankelijk van de botskracht

Topprestaties vragen om professioneel materiaal.

Het Clubsportpakket.

De motorsport stelt nu eenmaal hogere eisen aan een auto dan doorsnee dagelijks gebruik.

Aan materiaal en techniek – maar vooral ook aan de bestuurder. Grenzen worden tot het uiterste verkend. Grenzen worden continu verlegd. Alles draait om één ding: de beste rondetijd. Dat vereist

stuurmanskunst én een stukje extra bescherming in voortdurend extreme situaties.

Precies die bescherming biedt het Clubsportpakket dat voor de nieuwe 911 GT3 zonder meerprijs leverbaar is. Het pakket omvat ondermeer een aan de carrosserie bevestigde

koprolbeveiliging achter de voorstoelen, een extra 6-puntsveiligheidsgordel in de kleur rood voor de bestuurder, een brandblusser met montagesteun en een voorbereiding voor de montage van een accuhoofdschakelaar.



De hoofdschakelaar zelf is te bestellen via de afdeling Porsche Motorsport, net zoals de beschermingsbeugel voor de neus, die verplicht is voor FIA-gecertificeerde sportevenementen.

Het Clubsportpakket is uitsluitend leverbaar voor de tegen meerprijs verkrijgbare sportkuipstoelen of lichtgewicht kuipstoelen. De sportkuipstoelen van het Clubsportpakket zijn verder bekleed met speciaal materiaal dat een hoog vlampunt heeft. Voor nét dat beetje meer veiligheid.



Comfort

Het circuit kent geen concessies. Dagelijks gebruik vraagt om alle comfort.
Zelfs racewagenbouwers hebben soms een uitdaging nodig.



Dashboard 911 GT3 met individuele uitrusting waaronder PCM en het Chrono Pakket Plus

Recht uit het hart. Dat gaat ook op voor het interieur.

Het interieur.

De instrumenten.

Het interieur van de nieuwe 911 GT3 laat geen twijfel bestaan over zijn oorsprong: motorsport wat de klok slaat. De bestuurder heeft voortdurend alles wat telt binnen handbereik en onder controle.

De 5 ronde klokken informeren de bestuurder snel en nauwkeurig

over de actuele situatie. De toerenteller met GT3 logo en titanium-keurige wijzerplaat van de nieuwe 911 GT3 eindigt pas bij 8.500 1/min.

De wijzers en de schaalverdeling van het instrumentenpaneel zijn uitgevoerd in de kleur geel. De schakelindicatie in de toerenteller geeft aan wanneer op zijn laatst moet worden overgeschakeld naar

een hogere versnelling voor een optimale acceleratie.

De boordcomputer.

De boordcomputer voorziet de bestuurder van informatie over gemiddeld verbruik, snelheid, actieradius en buitentemperatuur. De gegevens van het standaard

bandenspanningcontrolesysteem (RDK) verschijnen op commando in de display, net als tijden die de stopwatch van het tegen meerprijs leverbare Chrono Pakket of het Chrono Pakket Plus voor u bijhoudt.

De Interieurmaterialen.

In het interieur van de nieuwe 911 GT3 vallen vooral 2 hoogwaardige materialen op die het sportieve karakter van de auto extra benadrukken: leder en alcantara. De voordelen van alcantara:

het heeft een opmerkelijk goede grip, is afwasbaar en vergt bovendien weinig onderhoud. Vandaar ook dat het overal wordt toegepast, waar goede grip een eis is. Van de stuurwielkrans tot aan de schakelpook en de handremgreep. Alle zitkussens – behalve die van uitvoeringen die deel uitmaken van het Clubsportpakket – zijn bekleed met leder. De middenbanen van het zitkussen zijn bekleed met alcantara. Tegen meerprijs kan het interieur ook worden uitgevoerd met het lederpakket, waarbij ook andere interieurdelen bekleed zijn met alcantara.

Het stuurwiel.

De stuurwielkrans van het nieuwe 3-spaaks GT3 stuurwiel is bekleed met alcantara en met de hand axiaal en in hoogte verstelbaar. De airbagmodule is met leder bekleed en de stuurspaken zijn voorzien van vulkaangrijs gelakte afdekkappen. Het 3-spaaks sportstuur is zonder meerprijs ook leverbaar in een met glad leder beklede variant.

De sportstoelen.

De standaard sportstoelen van de nieuwe 911 GT3 zijn voorzien van thoraxairbags in de zijwangen en hebben een sportief-stugge zit. De zijwangen van de stoelen zijn met leder bekleed. In combinatie met de rugleuning geeft dit een goede zijdelingse steun. De middenbanen van het zitkussen zijn bekleed met alcantara. De lengte- en hoogteverstelling is mechanisch instelbaar, de rugleuning laat zich elektrisch verstellen.

De aanpasbare sportstoelen.

Tegen meerprijs is de nieuwe 911 GT3 ook leverbaar met verstelbare sportstoelen waarvan de lengte, de hoogte en de rugleuning elektrisch verstelbaar zijn. De zijwangen van het zitkussen en de rugleuning zijn individueel verstelbaar. Voor nog meer zijdelingse steun in bochten en een nog hogere mate van comfort tijdens lange ritten.

De sportkuipstoelen.*

Voor een sportieve rijstijl bij hoge dwarsacceleratie zijn er tegen meerprijs sportkuipstoelen leverbaar die handmatig in lengte verstelbaar zijn. Opmerkelijk aspect: de zijwangen van de stoelen zijn voorzien van geïntegreerde thoraxairbags en bovendien is de rugleuning neerklapbaar. Wat verder in het oog springt is de positie van de draaipunten van de leuning. Deze bevinden zich namelijk hoog boven

in de zijwangen. Ze bieden dan ook een uitstekende zijdelingse grip, niet alleen ter hoogte van de rugleuning en zit, maar ook in het bekengebied. Het zitkussen heeft een kern van glasvezelversterkt kunststof en een buitenschaal van siercarbon. Het combineert enorme stijfheid met een laag gewicht. Verder is de stoel geschikt voor gebruik in combinatie met 6-puntsgordels.

De stoelen zijn standaard bekleed met zwart leder en de middenbaan van de zit is uitgevoerd in alcantara. De sportkuipstoelen van het Clubsportpakket (zie pag. 54) zijn bekleed met speciaal materiaal dat een hoog vlampunt heeft.

De lichtgewicht kuipstoelen.*

Een andere als meeruitvoering leverbare optie voor de nieuwe 911 GT3 zijn de extreem lichte kuipstoelen in carbonuitvoering (CfK). Deze bieden behalve optimale zijdelingse steun het voordeel van minimaal gewicht. Ze zijn handmatig in de lengterichting verstelbaar.

Samen wegen ze slechts ca. 20 kg – een gewichtbesparing van bijna 24 kg ten opzichte van de standaard sportstoelen en altijd nog zo'n 10 kg lichter dan sportkuipstoelen. De lichtgewicht sportkuipstoelen van het Clubsportpakket zijn bekleed met speciaal materiaal dat een hoog vlampunt heeft.

HomeLink®.

Deze zelf te programmeren garageuropener is ondergebracht in de dakconsole en bedient radiografisch tot wel 3 verschillende garagedeuren, objectverlichtings- of alarmsystemen.

Cruise control.

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

De diefstalbeveiliging.

De nieuwe 911 GT3 is standaard uitgevoerd met een wegrijblokkering met transponderactivering en een alarmsysteem met contactgestuurde buiten- en radar-interieur-bewaking.

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 kan een gestolen auto in grote delen van Europa worden gelokaliseerd.

De 90 liter brandstoftank.

Om de actieradius nog verder te vergroten is er in plaats van de standaard 67 liter brandstoftank ook een uitvoering met een navolume van 90 liter leverbaar.

Sportstoel



Verstelbare sportstoel



Sportkuipstoel neergeklapt



Lichtgewicht kuipstoel in carbon



*Bij gebruik van sportkuipstoelen of lichtgewicht (carbon) kuipstoelen mogen geen kinderzitjes worden gemonteerd.



Porsche Communication Management (PCM)

Het audiosysteem CDR-30.

De nieuwe 911 GT3 is standaard uitgerust met het nieuwe audiosysteem CDR-30 dat beschikt over een 5 inch display (monochroom) en een geïntegreerde CD-speler die geschikt is voor MP3-weergave. Een geïntegreerde 6-CD-wisselaar is tegen meerprijs leverbaar.

De dubbele FM-tuner met RDS Diversity, 30 zendergeheugens, dynamische autostore functie en snelheidsafhankelijke volumerege-

ling behoort vanzelfsprekend ook tot de standaarduitrusting.

Dat geldt trouwens ook voor de geluidskwaliteit van topniveau, dat afkomstig is uit de 4 luidsprekers en de geïntegreerde versterker, die een vermogen levert van 2 x 25 Watt.

Het Sound Package Plus.

Voor kritische muzikgenieters is er het optionele Sound Package

Plus. 9 hoogwaardige luidsprekers plus een externe versterker met een totaal muziekvermogen van niet minder dan 235 Watt staan in voor een perfect, volledig op het interieur afgestemd geluidsbeeld.

Uw persoonlijke geluidsvoorkeuren stelt u in met het audiosysteem CDR-30 of met het tegen meerprijs leverbare Porsche Communication Management (PCM).

Het nieuwe PCM inclusief Sound Package Plus en navigatiemodule.

De nieuwe 911 GT3 is tegen meerprijs leverbaar met de laatste nieuwe versie van het Porsche Communication Management (PCM). Behalve dat het als centrale besturingseenheid voor audio, navigatie en communicatie dient, is het voortaan veelzijdiger en toch gebruiksvriendelijker dan ooit.

Het is direct herkenbaar aan het 6,5 inch metende kleurendisplay. Opvallend detail: het touchscreen scherm dat voorzien is van een duurzame, onderhoudsvriendelijke coating. Behalve dat het uiterst functioneel is, mag dit systeem met recht innovatief en zeer gebruiksvriendelijk heten. Het scherm is zeer overzichtelijk. Elke pagina telt maximaal 5 regels, waardoor het systeem aanzienlijk veiliger en

sneller is te bedienen. Natuurlijk blijft het PCM als vanouds te bedienen met de draai-/drukknop aan de rechterzijde.

Fervente radioluisteraars zullen zich gelukkig prijzen met de in totaal 48 zendergeheugens, de dubbele FM-tuner met RDS en de allerlaatste Diversity-techniek, die op de achtergrond voortdurend naar de beste ontvangstfrequentie van een gekozen station zoekt. De ingebouwde enkele CD-/DVD-speler speelt ook MP3-disks af. Als meeruitvoering is het PCM ook leverbaar met geïntegreerde 6-CD-/DVD-wisselaar.

De GPS-navigatiemodule die geïntegreerd is in het PCM werkt met een hard disk waarop alle kaartge-

gevens 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 worden ingesteld op de nieuwe perspectiefmodus of op de 2-dimensionale modus, waarbij tegenwoordig ook de hoogte wordt aangeduid. Bij snelwegafritten worden grafische aanwijzingen voor het afslaan weergegeven voor een betere oriëntatie. In de stand 'split-screen' kan naast een gedeelte van de actuele kaart ook een lijst met pictogrammen worden weergegeven, die symbolisch uitbeelden welke manoeuvres binnen afzienbare tijd dienen te worden uitgevoerd.

Audiosysteem CDR-30



Elektronische rittenadministratie voor PCM.

Met de tegen meerprijs leverbare elektronische rittenadministratie is het mogelijk om automatisch de route, de datum, het tijdstip én het vertrek- en eindpunt van elke rit te registreren.

Spraakbediening voor PCM.

Praktisch alle functies van het PCM zijn te bedienen met deze optionele spraakbediening van de laatste generatie. Algemeen geldt dat elke menufunctie kan worden opgeroepen, zoals die op het scherm wordt weergegeven. Opdrachten of cijfercombinaties worden stemonafhankelijk herkend. De bevestiging en de functiebesturing verloopt akoestisch. Het gebruik van het systeem vergt geen voorbereiding. Telefoonnummers, radiostations en navigatiebestemmingen worden direct herkend wanneer deze als hele woorden worden genoemd.

Telefoonmodule voor PCM.

De tegen meerprijs leverbare quadband GSM-telefoonmodule kenmerkt zich door een hoge mate van 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 Bluetooth® telefoonhoorn vanuit uw auto bellen.

Maar het kan allemaal nog eenvoudiger: namelijk 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 radiostations en navigatiebestemmingen worden direct herkend wanneer deze als hele woorden worden genoemd.

PCM of via de spraakbediening. Uw mobiele telefoon kan daarbij gewoon in uw jaszak blijven.

Mobiele-telefoonvoorbereiding voor PCM en CDR-30.

Voor de Bluetooth® koppeling van mobiele telefoons die alleen het Handsfree Profile (HFP) ondersteunen^{*}, is tegen meerprijs een mobiele-telefoonvoorbereiding leverbaar. In geval van een HFP-koppeling fungeert het PCM of het audiosysteem CDR-30 slechts als handsfreesysteem. Ook in dit geval kan uw mobiele telefoon gewoon opgeborgen blijven. Via het PCM of het audiosysteem CDR-30 zijn alleen de basisfuncties van de mobiele telefoon te bedienen. De GSM-verbinding wordt standaard gelegd via de antenne van de mobiele telefoon^{**}. De mobiele-telefoonvoorbereiding is zowel met als zonder bevestigingsconsole leverbaar.

^{*/**} zie pagina 88-90 voor meer informatie.

Universele audio-aansluiting voor PCM en CDR-30.

In combinatie met het PCM beschikt u over 3 aansluitingen waarmee u een iPod®, een USB-stick/MP3-speler of een willekeurige audiobron aansluit op de AUX-ingang van het PCM. Uw iPod® of USB-memorystick is in dat geval comfortabel en veilig te bedienen vanaf het PCM. Met behulp van de USB-aansluiting zijn bovendien de performancegegevens van het Chrono Pakket Plus én de gegevens van de elektronische rittenadministratie te downloaden. Gecombineerd met het standaard audiosysteem CDR-30 kunt u naar elke externe audiobron luisteren, zoals een MP3-speler, die met de AUX-ingang is verbonden. De bediening verloopt rechtstreeks via het aangesloten apparaat.

Het Chrono Pakket voor het audiosysteem CDR-30.

Erg praktisch als u de nieuwe 911 GT3 op het circuit gebruikt: het tegen meerprijs leverbare Chrono Pakket. Het Chrono Pakket is geschikt voor gebruik in combi-

natie met het audiosysteem CDR-30 en bestaat uit een zwenkbare analoge en digitale stopwatch voor dashboardmontage. De bediening gebeurt met de stuurkolomhendel van de boordcomputer. Uren, minuten en seconden worden analoog aangeduid. Op het display worden hele, tienden en honderdsten van seconden weergegeven, terwijl het instrumentenpaneel voorzien is van een gesynchroniseerde, digitale stopwatch.

Het Chrono Pakket Plus voor PCM.

Ook het Chrono Pakket Plus is tegen meerprijs leverbaar; echter alleen in combinatie met PCM. Behalve een analoge en digitale stopwatch op het instrumentenpaneel, voorziet dit pakket in de vol-

gende functies: voor de weergave, de opslag en analyse van geklokte rondetijden wordt het PCM uitgebreid met de functie performanceweergave. Zo heeft de bestuurder altijd zicht op de rondetijd en de afgelegde afstand en ziet hij bovendien het aantal gereden rondes met de verschillende rondetijden in de display. Verder wordt ook de snelste rondetijd en de resterende actieradius aangeduid en bestaat de mogelijkheid 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, zijn uw persoonlijke voorkeuren voor de verlichting, de ruitenwisserbediening, de airconditioning en diverse portiervergrendelingsfuncties op te slaan.

Chrono stopwatch



Motorsport

Iedereen keert ooit terug naar de plek waar zijn wortels liggen.
Misschien gaat hij er wel nooit vandaan.





Oorsprong: de motorsport.

Iets dat ons hart sneller doet kloppen ...

Prototype races.

Prototypes zijn volbloed racewagens die niet zijn gebaseerd op standaard sportwagens met typegoedkeuring.

Een goed voorbeeld daarvan is de volgens LMP2-voorschriften (Le Mans Prototype 2) geconstrueerde RS Spyder. De onder een

hoek van 90 graden geplaatste V8-racemotor met een cilinderinhoud van 3,4 liter en directe benzine-inspuiting (Direct Fuel Injection, DFI) levert een vermogen van 503 pk. Het volledige concept van deze racewagen is gebaseerd op een uiterst laag zwaartepunt, enorme tractie en een extreem laag voertuiggewicht: minimaal 800 kg voor de Amerikaanse Le

Mans Series (ALMS); 825 kg voor de Le Mans Series (LMS).

Resultaten over 2008: titelzeges in de LMP2 klassen voor coureurs, teams en fabrikanten en dan zowel in de ALMS als in de Europese LMS. Verder nog een totale overwinning tijdens de 12-uurs race van Sebring en de dubbele klasstitel in de 24 uur van Le Mans.

De GT-Sportklasse

Ook GT-wagens zijn op en top racewagens. Voor dit type racewagens geldt echter dat ze afgeleid moeten zijn van sportwagens met een typegoedkeuring voor het wegverkeer, die slechts kleine modificaties mogen ondergaan.

Porsche dingt in deze klasse mee met de 911 GT3 RSR. De 4,0 liter boxermotor brengt 465 pk en een maximumkoppel van 450 Nm op de wielen. De 911 GT3 RSR is met een minimumgewicht van 1.225 kg gehomologeerd voor deelname.

Porsche bouwt deze raspaarden voor de racesport en sponsort privé-teams met voortdurende ontwikkeling, technische service en het beschikbaar stellen van Porsche coureurs.

Met ondermeer een totaalzege tijdens de 24 uursrace op de Nürburgring en de klasstitel bij de 12 uursrace van Sebring zette de 911 GT3 RSR in het seizoen 2008 het succes van de afgelopen jaren voort met tal van overwinningen.

Meer informatie is te vinden op onze website
www.porsche.nl/motorsport





Porsche Mobil 1 Supercup

De Porsche merkbokaal.

Wereldwijd wordt er tegenwoordig strijd geleverd om 8 Porsche Carrera Cups. In totaal worden er races in maar liefst 15 landen verreden, van Australië tot in Frankrijk. Internationaal wordt er gestreden om de snelste van alle merkencups, de Porsche Mobil 1 Supercup.

De filosofie: gelijke kansen voor iedere deelnemer. Met technisch identieke racewagens. Daarbij gaat het om harde, spannende races op het hoogste niveau.

Met de 420 pk krachtige en 285 km/h snelle 911 GT3 Cup racewagens, die 1 op 1 afgeleid zijn van de 911 GT3, worden deze races in het kader van grote internationale organisatoren van motorsportevenementen georganiseerd en uitgezonden.

Porsche levert voor al deze Porsche merkbokalen de kant-en-klare racewagens aan de deelnemende particuliere teams. Tevens organiseren zij races en bekommert men zich op locatie om de coureurs, de teams en de sponsors.

De Porsche Mobil 1 Supercup.

De Porsche Mobil 1 Supercup is de snelste internationale merkencup die wereldwijd te winnen valt. Deze cup wordt uitsluitend verreden in het kaderprogramma van de FIA Formule-1 wereldkampioenschappen. Deze races vinden behalve op de Europese GP-circuits ook plaats in landen als Bahrein en Turkije. In totaal zijn er 11 wedstrijden, die gemiddeld op de voet worden gevolgd door ruim 120.000 toeschouwers.

Voor meer informatie kunt u telefonisch contact opnemen met +49 (0) 711 911-84096.

De Porsche Carrera Cup Deutschland.

De Porsche Carrera Cup die sinds de première in 1990 jaarlijks in Duitsland wordt verreden, is uitgegroeid tot de snelste nationale merkencup ter wereld. De race is een vast onderdeel van de Deutschen Tourenwagen Masters (DTM). Een race-

evenement dat niet alleen fascineert vanwege sportieve topprestaties, maar zeker ook vanwege het uiterst aantrekkelijke programma dat de toeschouwer wordt geboden. Elk seizoen worden er 9 races verreden in Duitsland en in de naburige landen.

Meer informatie kunt u telefonisch aanvragen via +49 (0) 711 911-84041 of vindt u op onze website www.porsche.nl/motorsport

Porsche Carrera Cup Deutschland



Porsche Sport Driving School.

Onder de deskundige begeleiding van een Porsche instructeur kunnen ambitieuze bestuurders deelnemen aan een beginnerstraining, een cursus voor gevorderden of zelfs een training die opleidt tot een racelicentie. Met uw eigen auto of met een door Porsche ter beschikking stelde auto. Onroad en offroad.

Met de kennis van de standaardtrainingen en na tal van rondes te hebben gereden op circuits in eigen land, in het buitenland en op het eigen testcircuit van Porsche in Leipzig, wordt de basis gelegd voor de volgende stap – de Porsche Sports Cup.

Meer informatie kunt u telefonisch aanvragen via +49 (0) 711 911-78683 of vindt u op onze website www.porsche.nl/motorsport

De Porsche Sports Cup.

5 circuits, 6 evenementen, 1 belevenis: de Porsche Sports Cup is bedoeld voor auto's met een typegoedkeuring voor weggebruik én voor Porsches die zijn gemodificeerd voor de racesport. Plaats van handeling is de Nürburgring of het circuit van Spa-Francorchamps.

Porsche Sport Driving School



Porsche Sports Cup

Vanaf 2009 krijgen de Porsche Sports Cup evenementen een nog opwindender vervolg – in de vorm van deelname van auto's uit de hoogste klasse: de GT3 Cup Challenge. Deze klasse geldt als de opstap naar de Porsche Carrera Cup. Daarbij is het de eerste in zijn soort in heel Europa.

Meer informatie kunt u telefonisch aanvragen via +49 (0) 711 911-12384 of vindt u op onze website www.porsche.nl/motorsport

Porsche Clubsport.

Evenementen die worden georganiseerd door particuliere Porsche Clubs en waarbij bestuurders de strijd aangaan met 1 of meer deelnemers in verschillende wedstrijdcategorieën. De eerste Porsche Club werd al in 1952 opgericht door een kleine club van Porsche vrienden. Tegenwoordig zijn er in ruim 60 landen meer dan

600 clubs met totaal circa 120.000 leden. Een tendens die zich voortzet. De Porsche Cluborganisatie behoort daarmee tot de grootste en de meest traditierijke clubs ter wereld.

Meer informatie kunt u telefonisch aanvragen via +49 (0) 711 911-78307 of vindt u op onze website www.porsche.nl/motorsport



De Porsche Motorsport Klantenservice.

Onze motorsportklanten hebben we natuurlijk wel iets meer te bieden dan alleen een van de beste raceauto's van de wereld. U zit dus niet alleen goed in onze auto's. Maar ook bij Porsche zelf. Porsche biedt u namelijk voor een volbloed racewagen als de 911 GT3 Cup een service, die veel verder gaat dan normaal. Natuurlijk geldt dat in Weissach, maar ook op het circuit.

De service in Weissach.

Uw nieuwe 911 GT3 neemt u in ontvangst bij uw eigen Porsche dealer. De verkoop van Porsche racemodellen – zoals de 911 GT3 Cup – vindt rechtstreeks plaats door de afdeling speciale modellen en racemodellen van het ontwikkelingscentrum in Weissach. Hier ontmoet u altijd een deskundige gesprekspartner, ongeacht of uw belangstelling nu uitgaat naar de nationale of de internationale wereld van de motorsport. Zelfs als u de

auto volledig wilt afstemmen op uw persoonlijke eisen en wensen, of als u graag direct modificaties wilt laten doorvoeren aan uw toekomstige racewagen. Onze speciale divisie Motorsport staat u graag met raad en daad terzijde als het om techniek gaat.

Maar daarmee houdt het nog niet op: ook voor raceonderdelen, kits en de meest uiteenlopende accessoires kunt u bij ons terecht. Zelfs bij vragen over reglementaire bepalingen zijn wij u graag van dienst. Ook wanneer het klassieke Porsches betreft.

Meer informatie is te vinden op onze website
www.porsche.nl/motorsport

Service op het circuit.

Wij zijn u graag van advies bij de modificatie van uw 911 GT3 Cup voor het door u gekozen circuit. Daartoe behoren wijzigingen van de versnellingsverhoudingen en de aërodynamiek, maar ook de optimale instelling van het onderstel. Mocht er dan later tijdens de race zelf een technisch probleem optreden, ook dan kunt u op ons advies rekenen. Tijdens bepaalde

lange afstands races stellen we zelfs gespecialiseerde Porsche monteurs ter beschikking. Zelfs als u tijdens een evenement om een bepaald onderdeel verlegen komt te zitten, dat normaal niet aan slijtage onderhevig is, zorgen wij gewoon dat het aanwezig is.

Meer informatie is te vinden op onze website
www.porsche.nl/motorsport



Milieu

Verantwoordelijkheid dragen. Beseffen wat je plichten zijn.

Nog iets dat recht uit ons hart komt.





Verbluffend sportief.

Zijn band met het milieu.

Nu de discussie over CO₂-emissie steeds feller oplaait, vraagt elke autofabrikant zich af hoe hij moet omgaan met het vraagstuk brandstofverbruik. Porsche kent het antwoord op die vraag al lang. Het antwoord? Maximale efficiëntie.

Porsche dringt de CO₂-emissie van zijn auto's jaarlijks met gemiddeld ongeveer 1,7 % terug. Naar rato van het motorvermogen behoort Porsche daarmee op dit moment al tot de autofabrikanten met de laagste CO₂-uitstoot. Een en ander werd gerealiseerd dankzij efficiënte aandrijftechnologie, optimale cw-waarden, lage rolweerstand-verliezen en lichte constructies.

Een dergelijke hoge mate van milieuvriendelijkheid wordt niet in de laatste plaats gegarandeerd door het bedrijfsmilieumanagement dat Porsche in Weissach op poten zette. Alle ontwikkelingen worden daar op een ecologische manier afgestemd, 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 onze website www.porsche.nl.

De uitlaatgasreiniging.

De 911 GT3 voldoet probleemloos aan de emissienorm Euro-5 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. Daarmee behoort de 911 GT3 niet alleen tot de krachtigste, maar ook tot de schoonste sportwagens die er bestaan.

Dit dankzij de inzet van katalysatoren en een stereo-lambda-regeling. Deze bewaakt de beide cilinderrijen onafhankelijk van elkaar. 2 met elkaar verbonden lambdasondes regelen de samenstelling van de uitstoot individueel voor elke uitlaatpijp. Daarnaast is er voor elk van de cilinderrijen een extra lambdasonde gemonteerd, die het omzettingspro-

ces van schadelijke stoffen in de individuele katalysatoren bewaakt.*

De brandstof.

De actuele Porsche modellen zijn al berekend op benzine vermengd met maximaal 10% ethanol. Biologische brandstof als ethanol wordt van planten gemaakt, die CO₂ aan de atmosfeer onttrekken om te kunnen groeien.

Het brandstofsysteem.

Bij het brandstofsysteem van de nieuwe 911 GT3 werd de emissie van koolwaterstof tot een minimum teruggebracht. Het grote absorptie-koolfiltersysteem draagt daaraan bij, evenals de speciale coating van de brandstoftank. Alle brandstofleidingen zijn tegenwoordig van aluminium, terwijl de leidingen die benzinedampen afvoeren juist uit meerlaags kunststof zijn vervaardigd.

De geluidsontwikkeling.

De nieuwe 911 GT3 voldoet aan alle geluidsnormen die van kracht zijn in de landen waar hij wordt verkocht. Let wel: zonder dat de motor is ingekapseld. 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 service-intervallen bieden duidelijke voordelen. Voor u betekent dat minder onderhoudskosten en tijdswinst. In het belang van ons milieu: minder belasting dankzij een lager verbruik van bedrijfsmiddelen en slijtagedelen. Details over de service-intervallen voor de 911 GT3 zijn opgenomen in de aparte prijslijst.

* Met uitzondering van landen met loodhoudende benzine.

Individualisering

Wij hebben er al een stuk persoonlijkheid ingelegd.
Maar misschien hebt u nog aanvullingen.

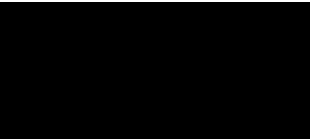


Een kleurig spektakel – niet uitsluitend op de toeschouwers-tribune. De kleuren.

Uw nieuwe 911 GT3 is leverbaar in 4 uni-kleuren en tegen meerprijs ook nog in 5 metallic kleuren en 6 speciale kleuren. Behalve de tegen meerprijs leverbare lederuitvoering in zwart, kunt u ook kiezen voor de natuurlederen uitvoering in donkergrijs.

Op de website www.porsche.nl krijgt u alvast een voorproefje van uw nieuwe auto in de door u gewenste kleur, of voorzien van uw favoriete accessoires. Met de Porsche Car Configurator.

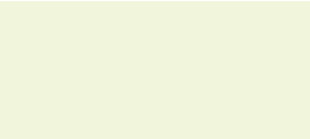
Uni-kleuren exterieur.



Zwart



Indisch rood



Carrarawit

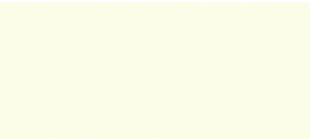


Speedgeel

Metallickleuren exterieur.



Basaltzwart metallic



Arctisch zilver metallic



Aquablauw metallic

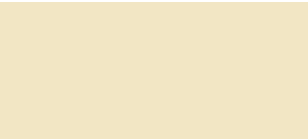


Macadamia metallic



Meteoorgrijs metallic

Speciale exterieurkleuren.



Cremewit



GT-zilver metallic



Porsche Racing green metallic



Nordic-goud metallic

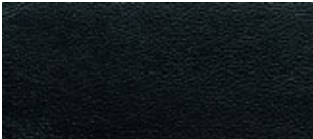


Robijnrood metallic



Malachietgroen metallic

Standaard interieurkleuren.
Kunstleder / leder / alcantara



Zwart

Natuurlederen / alcantara
interieur.



Donkergrijs natuur



Achterlichten in transparant glas



Lichtgewicht-koplampen

Exterieur.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Metallic lak	o	Code	82
• Speciale kleuren	o	Code	83
• Brandstoftank 90 liter	w	082	
• Dynamische bochtenverlichting	o	603	
• Lichtgewicht-koplampen	w	600	84
• Achterlichten in transparant glas*	o	XXG	84
• Voorruit met zonneblende grijs	o	567	
• Zelfdimmende binnen-/buitenspiegel met geïntegreerde regensensor	o	P12	
• Zonder typeaanduiding	w	498	

Onderstel.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramische remschijven	o	450	50, 85
• Vooras-liftsysteem**	o	474	37
• Dynamische motorsteunen**	o	140	34
• In zilverkleur uitgevoerde wielen	w	346	85

* Op zijn vroegst leverbaar vanaf 10/2009.

** Op zijn vroegst leverbaar vanaf 09/2009.

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

o Als I-nummer/tegen meerprijs leverbaar • Standaard W naar keuze zonder meerprijs leverbaar
Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



In zilverkleur uitgevoerde wielen





Clubsportpakket

Interieur.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Clubsportpakket	w	003	54, 86
Koprolbeveiliging achter de voorstoelen met schroefbevestiging, voorbereiding voor accu-hoofdschakelaar. Inbegrepen: 6-punts veiligheidsgordel in rood Voor bestuurder, brandblusser inclusief montagesteun Alleen in combinatie met de sportkuipstoelen of de lichtgewicht kuipstoelen			
• 6-punts veiligheidsgordel voor bijrijder, alleen in combinatie met het Clubsportpakket	o	579	
• HomeLink® (afstandsbediening garagedeur)	o	608	61
• Cruise control (automatische snelheidsregeling)	o	454	61
• Voorbereiding Vehicle Tracking System	o	674	61

o Als I-nummer/tegen meerprijs leverbaar • Standaard W naar keuze zonder meerprijs leverbaar
Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.

Interieur.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Verstelbare sportstoelen	o	P01	60, 86
• Sportkuipstoelen	o	P03	60, 86
• Lichtgewicht kuipstoelen	o	P02	60
• Stoelverwarming Alleen in combinatie leverbaar met sportstoelen of verstelbare sportstoelen	o	342	
• Brandblusser	o	509	54, 86
• Vloermatten met opschrift 'Porsche'(set van 2)	o	810	

Verstelbare sportstoel



Sportkuipstoel





Lederuitrusting zwart

Interieur leder.

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Lederuitrusting zwart	o	981	88
• Interieur uitgevoerd in natuurleder donkergrijs	o	998	
• 3-spaaks sportstuurwiel, bekleed met gladleder	w	841	

* 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 neemt het elektromagnetische veld in het interieur toe en worden de inzittenden blootgesteld aan elektromagnetische straling. Bij gebruik van een mobiele-telefoonhouder (cradle) kan de veldsterkte in het interieur worden beperkt omdat daarbij de buitenantenne van de auto wordt gebruikt (afhankelijk van de telefoonspecifieke koppeling met 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 steeds de buitenantenne van de auto wordt gebruikt.

o Als I-nummer/tegen meerprijs leverbaar • Standaard W naar keuze zonder meerprijs leverbaar

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

Audio en communicatie: CDR-30

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• Audiosysteem CDR-30	•		62
• Sound Package Plus	o	490	62
• 6-CD-wisselaar	o	692	
• Universele audio-aansluiting (AUX)	o	870	65, 88
• Mobiele-telefoonvoorbereiding */**	o	619	64
• Mobiele-telefoonvoorbereiding met houder */**	o	618	64
• Chrono pakket	o	639	65
• Staafantenne	w	461	

Snoerloze hoorn voor telefoonmodule



Universele audio-ingang



Audio en communicatie: PCM

Omschrijving		I-nr.	Pagina
• PCM inclusief Sound Package Plus en navigatiemodule	o	P23	63
• CD-/DVD-wisselaar (voor 6 disks)	o	693	
• Universele audio-aansluiting (AUX, USB, iPod®)	o	870	65, 88
• Telefoonmodule	o	666	64
• Snoerloze hoorn voor telefoonmodule	o	669	
• Mobiele-telefoonvoorbereiding*/**	o	619	64
• Mobiele-telefoonvoorbereiding met houder*/**	o	618	64
• Elektronische rittenadministratie	o	641	64
• Spraakbediening	o	671	64
• Chrono Pakket Plus	o	640	65
• Staafantenne	w	461	

* 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 neemt het elektromagnetische veld in het interieur toe en worden de inzittenden blootgesteld aan elektromagnetische straling. Bij gebruik van een mobiele-telefoonhouder (cradle) kan de veldsterkte in het interieur worden beperkt omdat daarbij de buitenantenne van de auto wordt gebruikt (afhankelijk van de telefoonspecifieke koppeling met 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 steeds de buitenantenne van de auto wordt gebruikt.
o Als I-nummer/tegen meerprijs leverbaar • Standaard W naar keuze zonder meerprijs leverbaar
Gedetailleerde informatie over de afzonderlijke individualiseringsmogelijkheden en uitrustingspakketten vindt u in de aparte prijslijst.



Porsche Exclusive

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

Porsche Exclusive biedt u alle mogelijkheden om uw Porsche nog fraaier te maken dan hij al is. Direct af fabriek.

Individueel en exclusief volgens uw wensen. In optisch en technisch opzicht. Van binnen en van buiten. Met fraaie materialen. In de verwrouwde Porsche kwaliteit. Het principe is als volgt: maatwerk door handwerk. De uitgebreide uitvoeropties staan vermeld in de aparte Exclusive 911 catalogus of op de website www.porsche.nl

Voor vragen kunt u altijd terecht bij uw Porsche dealer. Houd er wel rekening mee dat bij bepaalde Porsche Exclusive uitvoeringen de levertijd kan oplopen.



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 op het internet

Beleef de fascinatie van Porsche ook op onze website www.porsche.nl.

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 voor 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

Laat u leiden door uw passie. Met volledige overgave. Met ambitie. Want alleen dan neemt de ontwikkeling nooit een einde. Wordt alles steeds beter. Zonder deze instelling was deze sportwagen nooit gebouwd. Waar ze vandaan komt? Recht uit het hart. De nieuwe 911 GT3.



Technische gegevens

Motor	
Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.797 cm³
Vermogen (DIN)	320 kW (435 pk)
bij	7.600 1/min
Maximaal koppel	430 Nm
bij	6.250 1/min
Compressie	12,0:1
Krachtoverbrenging	
Aandrijving	Achteras
Schakelbak	6-versnellingsbak
Onderstel	
Vooras	Onafhankelijke McPherson-ophanging
Achteras	Meervoudig gelede draagarm-achteras LSA
Stuurinrichting	Hydraulisch bekrachtigd met variabele overbrenging
Draaicirkel	10,9 m
Remsysteem	Voor: vaste aluminium monobloc-remzadels met 6 remzuigers; Achter: vaste aluminium monobloc-remzadels met 4 remzuigers Dubbele, geperforeerde en van binnenuit geventileerde remschijven
Rijstabilisatiesysteem	Porsche Stability Management (PSM)
Antiblokkeersysteem	ABS 8.0 (in PSM geïntegreerd)
Wielen	Voor: 8,5 J x 19 ID 53 Achter: 12 J x 19 ID 63
Banden	Voor: 235/35 ZR 19 (laagprofielbanden) Achter: 305/30 ZR 19 (laagprofielbanden)

Gewichten	
Leeggewicht volgens DIN	1.395 kg
Leeggewicht volgens EG-richtlijn*	1.470 kg
Maximaal toelaatbaar gewicht	1.680 kg
Rijprestaties	
Topsnelheid	312 km/h
Acceleratie 0–100 km/h	4,1 s
Acceleratie 0-160 km/h	8,2 s
Acceleratie 0-200 km/h	12,3 s
Tussenacceleratie (80-120 km/h), in 5 ^{de} versnelling	5,9 s
Verbruik/emissie**	
Stadsverkeer in l/100 km	19,8
Buitenwegen in l/100 km	8,9
Gemiddeld in l/100 km	12,8
CO ₂ -emissie in g/km	303
Afmetingen/cw-waarde	
Lengte	4.465 mm
Breedte	1.808 mm
Hoogte	1.280 mm
Wielbasis	2.355 mm
Kofferbakvolume (VDA-norm)	105 l
Tankinhoud (navulvolume)	67 l
Luchtweerstandscoefficiënt	c _w = 0,32
* De EG-norm gaat uit van het leeggewicht van een voertuig in de standaarduitvoering. Bij speciale uitvoeringen wijkt deze waarde naar boven af. De hier opgegeven waarde is inclusief 68 kg voor de bestuurder en 7 kg bagage. ** Deze informatie is gebaseerd op de meetnorm Euro 5 (715/2007/EG en 692/2008/EG) en op de NERC (nieuwe Europese rijcyclus) met een auto in standaarduitvoering. De gegevens hebben geen betrekking op een specifiek automodel en maken geen onderdeel uit van een aanbieding; ze mogen slechts worden beschouwd als referentie bij de vergelijking van verschillende automodellen. Nadere gegevens over de specifieke modellen zijn beschikbaar via uw Porsche dealer. Voorlopige waarden – bij publicatie waren er geen richtlijnen van instanties bekend.	



Motor

- Vloeistofgekoelde 6-cilinder boxer-aanzuigmotor met 4-klepentechniek en 3,8 l cilinderinhoud
- Specifiek vermogen 84,2 kW/l (115 pk/l)
- Dry-sumpsmering als motorolievoorziening – ook bij extreem hoge dwarsacceleraties
- Maximaal toerental 8.500 1/min
- Toerental- en belastingafhankelijke verstelling van distributietijden voor in- en uitlaatnokkenassen door middel van VarioCam
- Variabel inlaatsysteem met 2 resonantiekleppe
- Sportuitlaat met 2 centraal geplaatste eindpijpen
- Emissienormen: Euro 5/LEV II

Krachtoverbrenging

- 6-versnellings schakelbak met tweemassavliegwiel en kabelschakeling
- Korte schakelwegen
- Transmissieverhoudingen zijn variabel voor professioneel sportief gebruik
- Achteras-sperddifferentieel met asymmetrische sperfunctie

Onderstel

- Onderstel ligt 30 mm lager vergeleken met dat van de 911 Carrera
- PSM inclusief Traction Control (TC), Stability Control (SC), volledig uitschakelbaar in 2 trappen
- Dynamische motorsteunen (meeruitvoering, leverbaar vanaf 09/2009)
- Vooras-liftsysteem waarmee de neus van de auto tot 30 mm omhoog te verplaatsen is (meeruitvoering, leverbaar vanaf 09/2009)
- Porsche Active Suspension Management (PASM) actief onderstel met variabele dempingsinstelling
- Stabilisatoren met aangepaste diameter en instelbaar voor motorsportdoeleinden
- Groot bemeten, krachtig remsysteem met geperforeerde dubbele remschijven en aluminium remnaven op voor- en achterwielen
- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) met – als meeruitvoering - aluminium remnaven
- Lichtmetalen 19 inch GT3 wielen met centrale vergrendeling
- Laagprofielbanden
- Bandenspanningscontrolesysteem (RDK)

Carrosserie

- Aërodynamisch optimale carrosserie, ontwikkeld met het oog op maximale neerwaartse druk
- Koplampunits en achterlichtunits grotendeels uitgevoerd in LED-techniek
- Portieren en bagageruimteklep uitgevoerd in aluminium
- Motorkap met 2 persdrukreservoirs en vaste spoiler met dubbel vleugelprofiel
- Tankinhoud 67 l (naar keuze, tegen meerprijs: 90 l)
- 6 Airbags: 2 fullsize airbags, 2 zijdelingse hoofdairbags en 2 thoraxairbags in de zijwangen van de sportstoelen geïntegreerd
- Clubsportpakket is naar keuze leverbaar zonder meerprijs
- Bi-xenonkoplampen

Alfabetische index

Omschrijving	Pagina								
A		D		K		P		R	
Aandrijving	18	Design	16	Katalysator	27, 79	Persdrukreservoir	17	Remsysteem	48
Achteras	36	Diefstalbeveiliging	61	Kleuren	82	Porsche Motorsport-		Rittenadministratie,	
Achteras-sperdifferentieel	29	Dry-sumpsmering	24	Krachtoverbrenging	28	Klantenservice	74	elektronische	64
Aërodynamiek	16	Dynamische bochtenverlichting	47			Porsche Active Suspension			
Airbag	53	Dynamische motorsteunen	34	L		Management (PASM)	42	S	
Audio-aansluiting, universele	65			Laagprofielbanden	39	Porsche Carrera Cup	71	Schakelbak	28
Audiosysteem CDR-30	62	G		Leder	83	Porsche Ceramic Composite		Service	92
		Geluid	79	Liftsysteem	37	Brake (PCCB)	50	Sound Package Plus	62
		GT-Sport	69			Porsche Clubsport	73	Sportuitlaat	27
B				M		Porsche Communication		Spraakbediening	64
Bandenspanningscontrolesysteem				Management (PASM)	42	Management (PCM)	63	Stabiliteitscontrolesysteem	40
(RDK)	39	H		Management (PCM)	63	Porsche Merkbokaal	70	Stereo lambda-regeling	27
Bi-xenonkoplampen	46	HomeLink®	61	Management (PSM)	40	Porsche Mobil 1 Supercup	71	Stoelen	
Boordcomputer	58			Milieu	76	Porsche Motorsport	66	Lichtgewicht kuipstoelen	61
Brake	48	I		Motorsport-Klantenservice	74	Porsche Side Impact Protection		Sportkuipstoelen	60
Brandstofsysteem	79	Individualisering	80			System (POSIP)	53	Sportstoelen	60
		Inlaatsysteem	26	O		Porsche Sport Driving School	72	Stuurinrichting	38
		Instrumenten	58	Olievoorziening	24	Porsche Sports Cup	72	Stuurwiel	59
C		Interieur	58	Onderhoud	79	Porsche Stability		System (POSIP)	53
Cascostructuur	52	Interieurmateriaal	59	Onderstel	32	Management (PSM)	40		
Chrono Pakket	65					Prototype races	68		
Chrono Pakket Plus	65								
Clubsportpakket	54								
Comfort	56								
Cruise control	61								

De afgebeelde autotypes hebben de uitrusting die voor de Duitse markt geldt. Ze omvatten ondermeer ook individuele uitrusting die niet tot de standaard leveringsomvang behoort en alleen tegen meerprijs leverbaar is. In bepaalde landen zijn om reden van landspecifieke bepalingen en richtlijnen niet alle voertuigtypes en uitrustingen leverbaar. Uw Porsche dealer vertelt u graag welke uitrustingen voor Nederland 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, 2009
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 de in deze catalogus opgenomen informatie is verboden zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Porsche, het Porsche embleem, 911, Carrera, Tequipment, PCCB, PCM en PSM 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: 12/08
Printed in Germany
WSLC0901123791 NL/WW

