



PORSCHE



# Der neue Porsche 911 GT2 RS

Pressemappe

# Inhalt

<b>Kraftstoffverbrauch und Emissionen</b>	<b>3</b>
Der neue Porsche 911 GT2 RS	
<b>Pole-Position für den stärksten und schnellsten Elfer aller Zeiten</b>	<b>4</b>
Motor und Getriebe	
<b>Volle Kraft voraus: der stärkste Straßen-Turbo der 911-Geschichte</b>	<b>6</b>
Fahrwerk und Fahrdynamik	
<b>Rennsport-Chassis mit aktiven Performance-Systemen</b>	<b>9</b>
Aerodynamik und Leichtbau	
<b>Straßenelfer im Rennanzug</b>	<b>13</b>
Ausstattung und Vernetzung	
<b>Zweisitzer mit sportlich-edlem Ambiente</b>	<b>16</b>

## Kraftstoffverbrauch und Emissionen

**911 GT2 RS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,8 l/100 km, innerorts: 18,1 l/100 km, außerorts 8,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 269 g/km

---

Der neue Porsche 911 GT2 RS

## **Pole-Position für den stärksten und schnellsten Elfer aller Zeiten**

Mission Performance: Mit dem neuen 911 GT2 RS hat die Motorsportabteilung von Porsche eine Fahrmaschine der Superlative entwickelt. Der Höchstleistungssportwagen ist der bisher stärkste und schnellste 911 mit Straßenzulassung. Am 20. September 2017 stellte er mit Porsche-Testfahrer Lars Kern am Steuer auf der Nürburgring-Nordschleife mit 6.47,3 Minuten einen neuen Rundenrekord für straßenzugelassene Sportwagen auf. Die 515 kW (700 PS) des Biturbo-Boxermotors katapultieren den 1.470 Kilogramm leichten Zweisitzer in 2,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Nach 8,3 Sekunden zeigt die Tachonadel Tempo 200 km/h an. Bei 340 km/h erreicht sie ihren Maximalausschlag. Auf dem Niveau von Supersportwagen bewegen sich auch die Kurvengeschwindigkeiten, die der 911 GT2 RS dank seines lupenreinen Rennsportfahrwerks und der Ultra High Performance-Reifen (UHP-Reifen) erreicht.

Sportliche Disziplin beherrscht jedes Detail. Mächtige Luftein- und -auslässe unterstreichen zusammen mit dem dominanten Heckflügel, dass die Aerodynamik Form und Design beherrscht. Die großen und breiten Räder stehen für überragende Brems- und Seitenkräfte. 265/35 ZR 20 vorn und 325/30 ZR 21 hinten sind die breitesten Reifendimensionen, die Porsche auf einem 911 montiert. Zahlreiche Elemente aus kohlefaserverstärktem Kunststoff in mattschwarzem Sichtcarbon sind sichtbare Zeugnisse für den konsequenten Leichtbau.

Performance lässt sich immer weiter steigern – auch beim 911 GT2 RS. Dafür haben die Porsche-Ingenieure das Weissach-Paket geschnürt, in dem eine Gewichtersparnis von knapp 30 Kilogramm steckt. Es umfasst zusätzliche Elemente aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und Titan. So bestehen dann beispielsweise das Dach sowie die Stabilisatoren und Koppelstangen an beiden Achsen aus Carbon. Magnesium-Räder reduzieren sowohl das Gesamtgewicht als auch die ungefederten Massen und sorgen so für noch bessere Fahrwerkseigenschaften.

Der 911 GT2 RS konzentriert das motorsportliche Know-how von Porsche in einem Hochleistungssportwagen, der auch den Alltag meistert. Das bedeutet: Trotz der überlegenen Dynamik auf der Rundstrecke lässt sich der neue Top-Elfer genauso berechenbar und zuverlässig bewegen wie jeder Porsche-Sportwagen. Der kombinierte Verbrauch liegt bei 11,8 l/100 km.

1995 entstand der erste 911 GT2 auf Basis des damaligen 911 Turbo als Homologationsversion für Rennwagen. In den Jahren 2000 und 2007 folgten die nächsten Generationen. 2010 konzipierte Porsche den ersten 911 GT2 RS als noch leistungsstärkere und rennsportnähere Variante. Alle 911 GT2 verbinden deutlich leistungsgesteigerte Turbomotoren, Rennsportfahrwerke, Hochleistungsbremsen und Hinter- statt Allradantrieb.

---

## Motor und Getriebe

# Volle Kraft voraus: der stärkste Straßen-Turbo der 911-Geschichte

Mit dem neuen 911 GT2 RS hält die 3,8-Liter-Maschine aus dem 911 Turbo Einzug in die Top-Liga der Hochleistungsmotoren. Zur Erinnerung: 2009 debütierte der 3,8-Liter-Boxermotor, dessen Prozessluft zwei Turbolader mit variabler Geometrie (VTG-Lader) vorverdichten. Porsche setzte diese Technologie als erster Hersteller bei einem Benzinmotor ein. Aus ursprünglich 368 kW (500 PS) Leistung entwickelten die Ingenieure von Porsche jetzt 515 kW (700 PS) – eine Steigerung um 40 Prozent bei unverändertem Hubraum. Damit überflügelt der neue 911 GT2 RS auch seinen Vorgänger mit 3,6-Liter-Triebwerk um 59 kW (80 PS). Das Hubraumplus steuert darüber hinaus einen Teil zu dem gewaltigen Drehmoment von 750 Newtonmetern (+50 Nm) bei.

Das Hochleistungstriebwerk baut auf der Maschine des 911 Turbo S auf, die 427 kW (580 PS) an die Doppelkupplung liefert. Die Modifikationen umfassen zum einen Maßnahmen der klassischen Leistungssteigerung, wie sie im Motorsport üblich sind. Zum anderen realisierten die Entwickler innovative Ideen. Größere Turbolader pressen mehr Prozessluft in die Brennräume, was insbesondere bei den sehr kurzen Gaswechselzeiten im Hochdrehzahlbereich den Energieumsatz steigert. Passend dazu senken spezifische Kolben die Verdichtung um 0,5 Einheiten. Das motorsportnahe Triebwerk ist bis 7.200 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute ausgelegt – ein Spitzenwert unter den Turbomaschinen.

Im weiteren Verlauf der Luftführung optimiert eine Expansions-Sauganlage die Strömung. Anders als eine herkömmliche Sauganlage arbeitet sie nach einem anderen Prinzip: Das Verteilerrohr ist länger und hat einen kleineren Durchmesser, die Saugrohre sind kürzer. Dies erzeugt veränderte Luftschwingungen, das Gemisch im Brennraum ist kühler und lässt sich leistungsoptimaler zünden.

## **Wasser für den Luftkühler: innovative Zusatzkühlung der Ladeluft**

Zwischengeschaltete Ladeluftkühler senken die von den Turbinen erhitzte Prozessluft mit einem innovativen Verstärker: Ein neues Wasserkühlsystem besprüht bei Belastungsspitzen die Wärmetauscher mit Flüssigkeit. Dadurch wird die Gastemperatur im Überdruckbereich um bis zu 20 Grad mehr abgesenkt, als dies allein durch den Fahrtwind möglich wäre. Das System gewährleistet dadurch eine thermostabile Ladeluftzufuhr – auch unter extremen Bedingungen. Die Wasserkühlung tritt in Aktion, wenn unter anderem die Prozessluft im Saugrohr über 50 Grad misst, der Fahrer das Gaspedal zu mehr als 90 Prozent durchtritt und die Motordrehzahl über 3.000/min liegt. Das System wird aus einem Fünfliter-Tank mit destilliertem Wasser gespeist. Auch bei hohen Außentemperaturen sind damit sehr schnelle Runden mit maximaler Leistungsausbeute beispielsweise auf der Nordschleife des Nürburgrings möglich.

Die verbrannten Gase verlassen die beiden VTG-Lader in die speziell entwickelte Abgasanlage aus besonders leichtem Titan. Sie wiegt rund sieben Kilogramm weniger als die des 911 Turbo. Ein automatisch gesteuertes Klappensystem verringert bei hoher Lastanforderung den Gegendruck, steigert so die Leistungsausbeute und senkt den Verbrauch.

## **Erster 911 GT2 RS mit Doppelkupplungsgetriebe**

Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ist eine Erfindung des Rennsports und hält jetzt auch im 911 GT2 RS Einzug. Erstmals schickt der Hochleistungsmotor seine Kraft über ein automatisch und ohne Zugkraftunterbrechung schaltendes Siebengang-Getriebe an die Hinterachse. Das GT-spezifisch abgestimmte PDK verfügt über Sonderfunktionen, die den Fahrer beim Einsatz auf der Rundstrecke unterstützen. Das Intelligent Shift Program (ISP) der elektronischen Getriebesteuerung sorgt für spontanere und schnellere Zughochschaltungen – und mit einem sportlichen Zwischengasstoß für sehr dynamische Schub-Rückschaltungen. Im Modus „PDK Sport“ erfolgen die Rückschaltungen beim Bremsen aggressiver, beim Beschleunigen verlagern sich die Schaltpunkte zu höheren Drehzahlen.

Speziell für den Einsatz auf der Rundstrecke verfügt das PDK über die Sonderfunktion „Paddle-Neutral“, die den GT-Sportwagen von Porsche vorbehalten ist. Zieht der Fahrer an beiden Schalt paddles gleichzeitig, öffnen die Kupplungen des PDK und der Kraftfluss zwischen Motor und Antrieb unter-

bricht. Werden beide Schaltpaddles wieder gelöst, schließt die Kupplung bei ausgeschaltetem PSM blitzartig. Ist das PSM eingeschaltet, wird die Kupplung schnell, aber weniger impulsartig geschlossen.

Damit kann der Fahrer zum Beispiel ein untersteuerndes Fahrzeug neutralisieren oder umgekehrt durch das impulsartige Einsetzen der Antriebskraft das Fahrzeugheck gezielt destabilisieren. Weiterhin ist es möglich, Paddle-Neutral zur Beschleunigung aus dem Stand zu nutzen. Wie bei einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe bestimmt allein der Fahrer mit Kupplung und Gasfuß, wie er beschleunigt.



## **Rennsport-Chassis mit aktiven Performance-Systemen**

Die überragenden Fahrleistungen des neuen 911 GT2 RS lassen sich nur ungenügend über die gängigen Beschleunigungswerte in Längsrichtung klassifizieren. Sie beziehen ihre Faszination vielmehr aus der absoluten Präzision, Berechenbarkeit und Querhaftung auf anspruchsvollen und hoch dynamisch gefahrenen Strecken. So gelang es mit dem 911 GT2 RS bei der Rekordfahrt auf dem Nürburgring gleich mehrfach, den bisherigen Rekord für Sportwagen mit Straßenzulassung (6.52,01 Minuten) zu unterbieten. Insgesamt legte der Höchstleistungssportwagen fünf Runden in jeweils weniger als 6.50 Minuten zurück. Die Rekordrunde für den 911 GT2 RS endete schließlich bei idealen äußeren Bedingungen 6.47,3 Minuten später. Gemessen wurde – wie bei Rekordfahrten üblich – die 20,6 Kilometer lange Strecke. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 184,11 km/h.

Grundlage für die beeindruckende Fahrdynamik ist ein reinrassiges Rennsport-Chassis, das praktisch auf alle Elastokinematik verzichtet. Erstmals bei einem Porsche-Straßenfahrzeug wurden beim neuen 911 GT2 RS alle Fahrwerksgelenke durch stählerne Kugelgelenke ersetzt. Mit ihrer Präzision und Leichtgängigkeit sorgen sie für eine besonders straffe Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie. Störende Impulse einer elastisch gelagerten Motormasse könnten die so gewonnene Präzision beeinträchtigen. Deshalb verfügt der 911 GT2 RS über dynamische Motorlager, deren Härte passend zur Fahrsituation geregelt wird. Bei Lastwechseln und schnellen Kurven stabilisiert eine härtere Motorlagerung das Fahrverhalten merklich. Zudem reduzieren die dynamischen Motorlager die vertikalen Schwingungen des Motors bei Beschleunigung unter Volllast. Das Ergebnis sind eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse, eine höhere Traktion und eine bessere Beschleunigung. Bei gemäßigter Fahrweise steigt der Fahrkomfort dank weicherer Einstellung der dynamischen Motorlager.

Weitere Fahrwerkskomponenten aus dem 911 GT3 RS wie Radträger und geteilte Lenker stammen ebenfalls aus dem Rennsport. Die Vorderachse ist als McPherson-Federbeinachse mit Helfperfedern aufgebaut, die die aufgehängten Räder an Längs- und Querlenkern einzeln führt. An der Hinterachse führt eine Mehrlenkerachse mit Helfperfedern die Räder. Zur Verringerung der Massen setzt Porsche beim 911 GT2 RS Leichtbaufedern ein. Die Federraten von Schrauben- und Torsionsfedern sind wie

im Motorsport ausgelegt. Was der Fahrer an Komfort einbüßt, gewinnt er mehrfach an Querstabilität. Höhe, Sturz und Spur sowie Stabilisatoren lassen sich für den Einsatz auf der Rundstrecke individuell abstimmen.

Als Option bietet Porsche für den 911 GT2 RS ein neues hydraulisches Liftsystem an der Vorderachse an. Es wiegt rund vier Kilogramm weniger als das bisherige System. Bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h kann das Fahrzeug damit auf Knopfdruck vorn um circa 30 Millimeter angehoben werden. Das vermindert die Gefahr des Aufsetzens bei Bordsteinen, Rampen oder Garageneinfahrten.

### **Beste Haftung: Mischbereifung und Keramikbremsen**

Die Übertragung der Längs- und Querkräfte übernehmen Ultra High Performance-Reifen. Wie bei den Hochleistungssportwagen von Porsche üblich, unterscheidet sich nicht nur die Breite, sondern auch die Größe an Vorder- und Hinterachse. An der Vorderachse sind Pneu der Dimension 265/35 ZR 20 auf 9,5 Zoll breiten Rädern mit 20 Zoll Durchmesser montiert. Die hinteren Leichtmetallräder der Größe 12,5 J x 21 haben Reifen der Kategorie 325/30 ZR 21. Die neuen, in Weißgoldmetall lackierten Leichtmetall-Schmiederäder mit Zentralverschluss tragen den Schriftzug „GT2 RS“. Das serienmäßige Reifendruck-Kontrollsystem (RDK) warnt nicht nur bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Es verfügt zusätzlich über einen Rundstreckenmodus, der den niedrigeren Luftdruck mit kalten Reifen bei Beginn eines Streckeneinsatzes berücksichtigt.

515 kW (700 PS) Motorleistung und ein Rennsportfahrwerk verlangen nach dem besten Bremssystem, das Porsche entwickelt hat. Serienmäßig verzögert den 911 GT2 RS das Keramikbremssystem Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die gelochten Keramikbremscheiben haben einen entsprechend großen Durchmesser von 410 Millimetern vorn und 390 Millimetern hinten. Der Einsatz von gelb lackierten Sechskolben-Festsätteln aus einem Aluminium-Monobloc an der Vorderachse und Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für einen sehr hohen und vor allem konstanten Bremsdruck während der Verzögerung. Die extrem leichten, aber außerordentlich Fadingstabilen Bremscheiben wiegen nur rund halb so viel wie konventionelle Graugusscheiben. Ein Faktor, der sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar macht, sondern besonders die ungefederten und rotatorischen Massen reduziert. Die Folge: eine bessere Bodenhaftung, besseres Handling sowie gesteigerter Fahr- und Abrollkomfort, vor allem auf unebenen Straßen.

## Aktives Fahrdynamiksystem auf Motorsportniveau

Die Präzision des Rennfahrwerks liefert das Rückgrat für die aktiven Fahrdynamiksysteme des 911 GT2 RS. Das Dämpfersystem PASM und die Hinterachslenkung zählen zu den rechnergesteuerten Fahrwerksfunktionen. Das Porsche Stability Management (PSM) und die vollvariable Quersperre PTV Plus optimieren über Antriebs- und Bremskräfte das Fahrverhalten. Alle Systeme kommunizieren miteinander und sind unter motorsportlichen Gesichtspunkten optimal aufeinander abgestimmt.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM) regelt nach speziell für den 911 GT2 RS entworfenen Parametern die Dämpferkraft individuell an jedem Rad. Der Fahrer kann zwischen zwei Programmen wählen. Der Normal-Modus ist für sportliches Fahren auf öffentlichen Straßen und auf Rundkurse bei Nässe ausgelegt. Der Sport-Modus passt die Dämpferkräfte für maximale Querbeschleunigung und bestmögliche Traktion auf der Rundstrecke an.

Abhängig von Geschwindigkeit sowie Fahr- und Lenksituation erhöht die Hinterachslenkung gleichzeitig die Stabilität oder Agilität. Deren Kennlinien sind ebenfalls bewusst sportlich abgestimmt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenkt das System die Hinterräder entgegen den eingeschlagenen Vorderrädern. Enge Kurven können dynamischer durchfahren werden, die Agilität steigt. Im Alltag wird das Einparken erleichtert und der Wendekreis verkleinert. Bei höheren Geschwindigkeiten bewegt das System die Hinterräder in die gleiche Richtung wie die eingeschlagenen Vorderräder. Dadurch steigt die Fahrstabilität, was sich besonders bei schnellen Spurwechseln oder Überholmanövern auf der Rundstrecke auszahlt.

## „PSM Sport“ für schnellste Rundenzeiten

Die jüngste Generation des PSM ist ideal auf die Anforderungen des 911 GT2 RS zugeschnitten. Die Regeleingriffe erfolgen sehr sensibel und präzise dosiert – und lassen sich in zwei Stufen komplett abschalten. Die erste Abschaltstufe „PSM Sport“ unterscheidet sich funktional sehr deutlich vom Vollsystem „PSM On“. Das Sport-Programm erlaubt deutlich größere Gierbewegungen um die Hochachse und höheren Schlupf an den Antriebsrädern. Dadurch ermöglicht „PSM Sport“ ambitionierten

Fahrern, sich noch weiter an den Grenzbereich heranzutasten, und bietet dieselbe Notreserve wie eine ausgeschaltete Stabilitätsregelung: Starkes Bremsen im ABS-Regelbereich aktiviert die stabilisierende Unterstützung des PSM wieder in vollem Umfang, solange das Bremspedal gedrückt bleibt.

Im Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) findet das PSM einen idealen Partner. PTV Plus arbeitet mit einer elektronisch geregelten, vollvariablen Hinterachs-Quersperre und berücksichtigt bei seinen Eingriffen alle querdynamisch relevanten Fahrparameter. Das Ergebnis sind eine höhere Traktion, eine Steigerung der Querdynamik und eine deutlich gesteigerte Fahrstabilität bei Lastwechseln in Kurven und beim Spurwechsel. Zusätzlich nimmt das System gezielte Brems Eingriffe am kurveninneren Hinterrad vor. Das verleiht dem kurvenäußeren Hinterrad ein höheres Antriebsmoment. Das Einlenkverhalten wird verbessert, die Agilität steigt.

## **Straßenelfer im Rennanzug**

Der 911 GT2 RS gibt seine motorsportliche Widmung uneingeschränkt zu erkennen. Abtrieb geht vor Luftwiderstand, Kurvengeschwindigkeit vor Endgeschwindigkeit. Tief schmiegt sich das breite Coupé an die Fahrbahn. Die breite Bugspoilerlippe lässt nur den notwendigen Spalt Bodenfreiheit offen und liefert dadurch den größten Beitrag zum Abtrieb an der Vorderachse. Die imposanten Lufteinlässe am aerodynamisch geformten Bugteil und hinter den Türen lassen den großen Kühlluftbedarf von Antrieb, Bremsen und Ladeluftkühlern bei vollem Leistungseinsatz erkennen. Die zusätzliche Abluftöffnung vor dem Frontdeckel – typisch für die Elfer der GT-Klasse – unterstützt die Durchströmung des Mittenkühlers und erhöht gleichzeitig den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse.

Zwei Einlässe in der Fronthaube verbessern die Belüftung der Bremsanlage, ohne den  $c_w$ -Wert zu verschlechtern. Vom Vorläufer der Raumfahrtbehörde NASA entwickelt, werden diese sogenannten NACAs erstmals bei einem seriengefertigten Porsche zur Bremsenkühlung an dieser Stelle eingesetzt. Motorsporttechnologie steckt auch in den vorderen Radhausentlüftungen der Kotflügel. Dort sorgen Lamellen aus Carbon für eine effiziente Entlüftung der vorderen Radhäuser. Dies reduziert den Überdruck, der durch die drehenden Räder erzeugt wird, und somit den Auftrieb.

Auch die auffallend breiten Seitenschweller tragen zum beeindruckenden Auftritt des 911 GT2 RS und zu seiner ausgeklügelten Aerodynamik bei: Durch die vergrößerte Unterbodenfläche entsteht ein höherer Unterdruck. Der Abtrieb nimmt über die Geschwindigkeit zu. Den Hauptteil der aerodynamisch erzeugten Radlast an der Hinterachse liefert der feststehende Heckflügel aus Sichtcarbon. Die Flügelstützen sind aus geschmiedetem Aluminium gefertigt, die neuen Sideplates in Exterieur-Farbe gehalten. Bei 340 km/h wirken insgesamt 340 Kilogramm aerodynamischer Abtrieb auf das Coupé. In Rennabstimmung steigt der Anpressdruck auf bis zu 450 Kilogramm. Zwei Ram-Air-Hutzen auf dem Heckdeckel – die Staudrucksammler – versorgen den Motor mit Verbrennungsluft. Vier Finnen am Heck lassen die untere Motorverkleidung zum Diffusor werden und verbessern die Luftführung.

## Leichtbau: der richtige Werkstoff am richtigen Ort

Das zweite sichtbar beherrschende Thema des 911 GT2 RS heißt Leichtbau. Mit dem Torso des 911 Turbo in Aluminium-Stahl-Mischbauweise verfügt der Zweisitzer über eine vorbildlich leichte und gleichzeitig steife Basis. Frontdeckel, Kotflügel vorn, Radhausentlüftungen, Oberschale der Sport Design-Außenspiegel, Luftöffnungen der Fondseitenteile und Teile des Heckteils sind wie viele Interieur-Komponenten aus carbon-faserverstärktem Kunststoff gefertigt. Auch die Fronthaube besteht aus Carbon, während das Dach aus Magnesium gefertigt ist. Beide Karosseriebauteile durchzieht in Längsrichtung eine breite Sicke. Diese Kontur ist nicht nur ein optisches Differenzierungsmerkmal für Leichtbaukomponenten, sondern erhöht auch die Steifigkeit des Materials.

Als besonders leichtes und dennoch extrem stabiles Hightech-Material setzt Porsche bei Bug- und Heckverkleidung des GT-Sportwagens Leichtbau-Polyurethan mit Glashohl-kugeln und Kohlefaserelementen ein. Heck- und Fondseitenscheiben bestehen aus Leichtbauglas, eine Neuheit bei Porsche. Der Werkstoff ist ähnlich leicht wie Polycarbonat, dazu jedoch auch besonders kratz- und bruchfest. Innen verfügt der neue 911 GT2 RS über leichte Türtafeln mit Öffnerschlaufen. Wahlweise kann sich der Fahrer auch vom Sound-System, der Klimaanlage oder dem Clubsportpaket trennen und somit das Leistungsgewicht weiter verbessern.

## Clubsport-Paket serienmäßig

Beim neuen 911 GT2 RS gehört das Clubsport-Paket zum serienmäßigen Lieferumfang. Es besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkäfig hinter den Vordersitzen, einem beigelegten Sechspunkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, einem beigelegten Feuerlöscher mit Halterung sowie einer Vorrüstung für den Batterie Hauptschalter. Dieser ist separat über die Porsche-Motorsportabteilung zu erwerben, ebenso der Käfigbügel vorn für Motorsportveranstaltungen.

## Die hohe Schule des Leichtbaus: Weissach-Paket zur Performance-Steigerung

Seit dem 918 Spyder ist das Weissach-Paket ein Synonym für Leistungssteigerung durch Leichtbau. Fast 30 Kilogramm weniger wiegt der 911 GT2 RS mit dem für ihn geschnürten Weissach-Paket. Dach und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse bestehen aus Carbon. Selbst Details wie die Lenkradblende und die Schaltpaddles sind aus dem Kohlenstoffmaterial gefertigt. Allein dank der

Magnesium-Räder, die in Weißgold seidenglanz lackiert sind, verliert der neue 911 GT2 RS mit Weissach-Paket über elf Kilogramm an Gewicht. Die Stabilisatoren und Koppelstangen bringen weitere 5,3 Kilogramm Gewichtseinsparung. Auch der Innenraum zeigt sich dahingehend optimiert: Der geschraubte Überrollkäfig ist aus Titan gefertigt und wiegt rund neun Kilogramm weniger als der serienmäßige Überrollkäfig aus Stahl. Als optisches Erkennungszeichen tragen Frontdeckel und Dach in Sichtcarbon einen zentralen Dekorstreifen in Wagenfarbe. Das „Weissach-Paket“-Logo ist auf den Kopfstützen der Schalensitze und der Plakette auf der Cupholder-Blende zu lesen.

---

## Ausstattung und Vernetzung

### **Zweisitzer mit sportlich-edlem Ambiente**

Die Innenausstattung des neuen 911 GT2 RS steht für eine klare sportliche Linie und für höchste Qualität. Es dominieren rotes Alcantara, schwarzes Leder sowie viele Interieur-Teile in Sichtcarbon. Dank des GT2 RS-Sportlenkrads mit Schalt paddles gehen Gang-wechsel sportlich schnell von der Hand. Fahrer und Beifahrer erleben die Fahrdynamik des Höchstleistungssportwagens in Vollschalensitzen, die komplett aus Sichtcarbon gefertigt sind. Sie bieten eine besonders gute Seitenführung bei minimalem Gewicht. Die Längsverstellung erfolgt manuell, die Höhenverstellung elektrisch. Wahlweise bietet Porsche Schalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung für Fahrer- und Beifahrerseite an. Deren Sitzschale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche aus Sichtcarbon. Eine weitere Option sind die Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung. Wie alle GT-Sportwagen von Porsche ist der 911 GT2 RS ein Zweisitzer mit Abdeckung im Fondbereich.

Wie in jedem 911 übernimmt das Porsche Communication Management (PCM) die Aufgabe der zentralen Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. Die aktuelle Generation mit Handyvorbereitung, Audioschnittstellen und Sprachbedienung verfügt über ein hochauflösendes Siebenzoll-Touchdisplay, über das die meisten Funktionen einfach gesteuert werden können. Als Audiosystem verfügt der 911 GT2 RS serienmäßig über das Sound Package Plus mit acht Lautsprechern und 150 Watt Leistung. Optional steht das BOSE Surround Sound-System mit zwölf vollaktiven Lautsprechern und rohbaufestem 100-Watt-Subwoofer zur Wahl. Weiterhin zur Serienausstattung zählen das Connect Plus-Modul und die Track Precision App.

Die „Porsche Track Precision App“ erlaubt eine detaillierte Aufzeichnung, Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. Die App visualisiert im Rundstreckeneinsatz auf dem Smartphone die Fahrdynamik und neben den Sektor- und Rundenzeiten werden auch Abweichungen gegenüber einer definierten Referenzrunde angezeigt. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse unterstützen den Fahrer dabei, seine Fahrperformance weiter zu verbessern.



## **Option: Chrono-Paket für das persönliche Fahrertraining**

Das optionale Chrono-Paket erweitert die PCM-Funktionen um die Performance-Anzeige, mit der Rundenzeiten dargestellt, gespeichert und ausgewertet werden können. Hinzu kommt eine Stoppuhr auf der Schalttafel mit analoger und digitaler Anzeige. Beim 911 GT2 RS umfasst das Chrono-Paket außerdem den Laptrigger. Mit dem externen Marker an Start/Ziel lassen sich die Rundenzeiten per Porsche Track Precision App präzise messen.