

Auf der IAA erstmals zu bestaunen: der **911 GT2**. Das markante Design mit großen Lufteinlässen im Bugteil sowie dem charakteristischen Heckflügel drückt bereits im Stand das Leistungspotenzial des schnellsten 911-Modells aus. Der ausschließlich mit Heckantrieb und manuellem Sechsganggetriebe lieferbare Hochleistungssportler sprintet in nur 3,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 329 km/h bei einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 12,5 Liter/100 km nach »Neuem Europäischen Fahrzyklus« (NEFZ) – ein Wert, der bis vor wenigen Jahren in dieser Leistungsklasse als unerfüllbar galt. Der Motor des neuen **911 GT2** basiert auf dem Sechszylinder-Boxertriebwerk des 911 Turbo, das von zwei Abgas-Turboladern mit variabler Turbinengeometrie (VTG) mit Luft versorgt wird. Seine Nennleistung von 530 PS (390 kW) erreicht der 3,6-Liter-Boxer bei 6.500 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment liegt bei 680 Newtonmeter und wird im Drehzahlbereich zwischen 2.200 und 4.500 Umdrehungen pro Minute abgegeben. Bei einem Leergewicht von 1.440 kg beträgt das Leistungsge-
 wicht 2,72 kg pro PS. Für den Leistungszuwachs von 50 PS gegenüber dem Ausgangsmotor sorgen im neuen **911 GT2** zwei Turbolader mit größerem Verdichterrad und strömungsoptimiertem Turbinengehäuse, die auf einen höheren maximalen Ladedruck geregelt sind. Erstmals kombinieren die Porsche Techniker im GT2 das Turbo-Triebwerk mit einer Expansionsauganlage – eine Revolution bei aufgeladenen Motoren. Dabei nutzt das Prinzip die schwingende Luft im Ansaugtrakt während der kühleren Expansionsphase für die Gemischaufbereitung, wodurch die Temperatur des Kraftstoff-Luft-Gemisches im Brennraum reduziert wird. Das bedeutet eine deutliche Steigerung der Effizienz: Bei maximaler Leistung wird eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs um 15 Prozent erreicht. Auch auf der Abgasseite bietet der **911 GT2** Neuentwicklungen. Zum ersten Mal kommen in einem Porsche mit Straßenzulassung serienmäßig ein Endschalldämpfer und Endrohre aus Titan zum Einsatz. Der teure Werkstoff reduziert das Gewicht eines vergleichbaren Bauteils aus Edelstahl um rund 50 Prozent auf lediglich neun Kilogramm. Beim neuen **911 GT2** kommt serienmäßig die PCCB-Bremsanlage mit Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik-Verbund zum Einsatz, die für enorme Konstanz der sehr hohen Verzögerungswerte sorgt. Gegenüber vergleichbaren Graugussbremsanlagen verringert PCCB das Gewicht der ungefederten Massen um rund 20 Kilogramm. Zur weiteren Serienausstattung zählen auch das elektronisch geregelte Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM). Der GT2 rollt auf 19 Zoll großen Leichtmetall-Rädern, an der Vorderachse mit Sportreifen der Dimension 235/35 ZR 19 und an der Hinterachse in der Dimension 325/30 ZR 19. Der neue **911 GT2** kommt im November 2007 in den Handel. Der Grundpreis beträgt 159.240,34 Euro netto.▼



Der stärkste 911er mit niedrigem Verbrauch

Bauteils aus Edelstahl um rund 50 Prozent auf lediglich neun Kilogramm. Beim neuen **911 GT2** kommt serienmäßig die PCCB-Bremsanlage mit Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik-Verbund zum Einsatz, die für enorme Konstanz der sehr hohen Verzögerungswerte sorgt. Gegenüber vergleichbaren Graugussbremsanlagen verringert PCCB das Gewicht der ungefederten Massen um rund 20 Kilogramm. Zur weiteren Serienausstattung zählen auch das elektronisch geregelte Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM). Der GT2 rollt auf 19 Zoll großen Leichtmetall-Rädern, an der Vorderachse mit Sportreifen der Dimension 235/35 ZR 19 und an der Hinterachse in der Dimension 325/30 ZR 19. Der neue **911 GT2** kommt im November 2007 in den Handel. Der Grundpreis beträgt 159.240,34 Euro netto.▼



IAA – VORSCHAU

530 PS

