



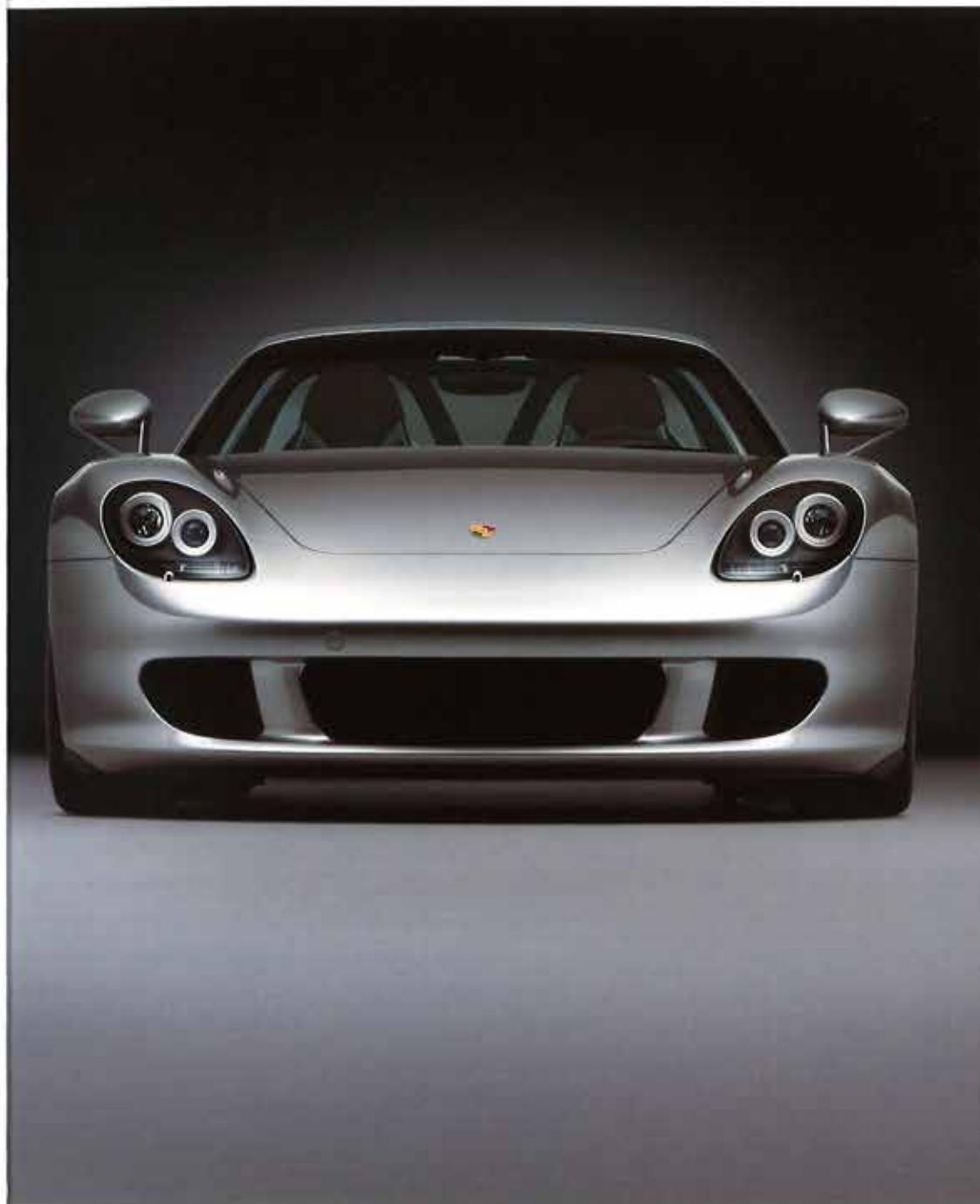
PORSCHE



**Carrera GT**

# Inhalt

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| <b>Carrera GT</b>       | <b>4</b>  |
| <b>Leistung</b>         | <b>16</b> |
| <b>Antrieb</b>          | <b>18</b> |
| <b>Kraftübertragung</b> | <b>22</b> |
| <b>Fahrwerk</b>         | <b>24</b> |
| <b>Karosserie</b>       | <b>28</b> |
| <b>Sicherheit</b>       | <b>32</b> |
| <b>Komfort</b>          | <b>36</b> |
| <b>Umwelt</b>           | <b>40</b> |
| <b>Fazit</b>            | <b>42</b> |
| <b>Technische Daten</b> | <b>44</b> |



# Carrera GT

Wie viele Rennsiege passen

## in ein Straßenfahrzeug?

Porsche Ingenieure sind wie Rennfahrer: Sie machen keine Kompromisse.

Vermeintliche Grenzen werden von ihnen aufgelöst. Oder zumindest verschoben. Wie sie das erreichen? Durch konsequentes Querdenken. Anstatt sich an Konventionen zu halten, entwickeln sie unkonventionelle Ideen.

Was dabei herauskommt? Fahrzeuge, die einem mehr geben, als man verlangt. Sportwagen, die pure Leidenschaft wecken. Und das seit über 50 Jahren.

Dabei sind Porsche Ingenieure ganz normale Menschen. Mit einer besonderen Charaktereigenschaft: Sie geben sich nie zufrieden. So entstand bereits kurz nach der Firmengründung im Jahr 1948 der erste Porsche Rennwagen.

Der Beginn einer einmaligen Erfolgsgeschichte.

Ganz gleich, ob Nürburgring, Sebring, Daytona, Le Mans – Porsche hat kaum ein Rennen ausgelassen. Es gibt keine Spitzkehre, keine Schikane, kein Kurvenlabyrinth, das wir nicht persönlich kennen. Das Resultat: Bis heute haben unsere Kunden und wir über 23.000 Rennsiege eingefahren. Ein Ergebnis, das unsere Ingenieure dazu inspiriert hat, von einem neuen Wagen zu träumen. Einem Porsche, der die Erfahrung von Siegen auf den Rennstrecken der Welt aus fünf Jahrzehnten in sich vereint. In Reinkultur. Als Konzentrat. Und der trotzdem ein alltags-taugliches Straßenfahrzeug ist.



Scheinbar ein Widerspruch. Aber in unserem Entwicklungszentrum in Weissach wurde schon immer das Unmögliche versucht, um das Mögliche zu erreichen.

Das Resultat: ein Porsche, der alles Dagewesene übertrifft. Der jeden Millimeter des Porsche Mythos in sich trägt. Wo dieser Supersportwagen Wirklichkeit wird? In unserem neuen Werk in Leipzig. Hier wird er gefertigt. Hier bekommt er sein Herz eingesetzt.

Hier wird er auf der Einfahr- und Prüfstrecke erstmals zum Leben erweckt. Und hier können Sie ihn im Kundenzentrum auf Wunsch persönlich in Empfang nehmen.

Aber hier vor Ort sollten Sie auch unbedingt die Möglichkeit nutzen, alles über die Geschichte, die Leidenschaft und die Faszination der Marke Porsche zu erfahren. Auf eine völlig neue Weise. In der Porsche Erlebniswelt. Mit VIP-Lounge, Kino, historischer und aktueller Fahrzeugausstellung, der Möglichkeit, den eigenen Grenzbereich auf der Einfahr- und Prüfstrecke zu testen, und vielem mehr.

Eine Erfahrung, die nur schwer zu beschreiben ist. Man muß sie selbst erlebt haben.

Porsche präsentiert den Carrera GT.







## Die Quadratur des Kreises.

### Ein Rennwagen für die Straße.

### An der ersten Aufgabe arbeiten wir noch.

Der Carrera GT ist ein Hochleistungsportwagen, der in neue Dimensionen vorstößt, der die Grenzen des modernen Sportwagenbaus neu definiert.

Doch was genau zeichnet einen reinrassigen Supersportwagen aus? Seine Höchstgeschwindigkeit? Seine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h? Die Motorleistung? Die Zahl der elektronischen Helfer?

Um es deutlich zu sagen: Bei Porsche gibt es keine PS-Zahlen aus Prestige Gründen oder Höchstgeschwindigkeiten zur Effekthascherei. Was zählt, ist die Rundenzeit im Wettbewerbsvergleich. Und ein maximales, unverfälschtes Fahrerlebnis bei gleichzeitig hoher Alltagstauglichkeit. Eben das, was einen Rennwagen für die Straße ausmacht.

Das Konzept: reine Renntechnik. Das gilt sowohl für das Kohlefaser-Chassis und das Pushrod-Fahrwerk als auch für den neuen V10-Saugmotor und das 6-Gang-Schaltgetriebe mit Keramikkupplung – einer absoluten Weltneuheit.

Der neue Carrera GT bietet Ihnen pures Rennsportfeeling. Ohne Qualitätsverlust. Die Fahrdynamik, der Vortrieb und die Bremsverzögerung sind vorbildlich. Seine Lenkpräzision und die hohe Heckstabilität gewährleisten Fahrstabilität in fast allen Leistungsbereichen. Er ist die Synthese aus maximaler Agilität, Power und Präzision.

Bei seiner Entwicklung stand immer ein schlüssiges Gesamtfahrzeug im Vordergrund. Und nie eine Einzelkomponente isoliert für sich. Jedes Teil ist speziell auf den neuen Carrera GT abgestimmt.



Zudem sorgen die aus dem Rennsport abgeleiteten Konstruktionsprinzipien und die Verwendung modernster Materialien für ein äußerst geringes Fahrzeuggewicht.

Aber auch Sicherheit und Alltagstauglichkeit bleiben nicht auf der Strecke. Die Torsionssteifigkeit des Fahrzeugs ist höher als bei den meisten Coupés, trotz offener Bauweise.

Und eine vergrößerte Keramik-Bremsanlage – die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) – behält selbst bei starken Belastungen, wie sie bei sportlicher Fahrweise auftreten, ihre hohe Fadingstabilität und bietet dadurch ein hohes Maß an Sicherheit.

Bei aller Renntechnik bleibt hierbei noch Platz für einen Kofferraum im Vorderwagen. In ihm können Sie problemlos eine Reisetasche verstauen.

Das aus zwei Halbschalen bestehende abnehmbare Dach ist übrigens federleicht und kann bequem im Kofferraum untergebracht werden.

Leistungsfähigkeit steckt bei Porsche nicht allein in den Motoren. Sondern in jedem Detail. Letztendlich steckt sie aber – bei aller Bescheidenheit – in unserem Entwicklungszentrum in Weissach.

## **Porsche Ingenieuren kann man so leicht nichts vormachen. Höchstens nachmachen.**

Das Design: Rennsport und Porsche pur. Der Carrera GT beschleunigt die Sinne vom ersten Moment an. Und das bereits im Stillstand.

Seine prägnante Karosserieform mit sichtbarer Motortechnik und sein markanter, ausfahrbarer Heckflügel machen von Beginn an klar, daß man es hier mit einem Hochleistungssportwagen zu tun hat. Langgezogene Scheinwerfer – eine Hommage an den legendären Porsche 917, erster Porsche Gesamtsieger bei den 24 Stunden von Le Mans –, aerodynamisch optimierte Außenspiegel und Blinker in LED-Technik runden das Bild konsequent ab.

Elemente, die Vergangenheit und Gegenwart verbinden – und zusammen eine zukunftsweisende Interpretation des Porsche Designs darstellen.

Ebenfalls Porsche typisch: große Lufteinlässe am Bug, geschwungene Kotflügel und der pfeilförmig zulaufende Fahrzeugbug.

Beim Styling der Seiten dominieren mächtige Luftaustritts-Öffnungen vor und große Lufteinlaß-Kanäle hinter den Türen. Sie ermöglichen eine effiziente Kühlerdurchströmung und damit eine optimierte Motor- und Aggregatekühlung.

Der harmonisch ins Gesamtfahrzeug integrierte Heckflügel sowie der Heckdiffusor mit sichtbaren Finnen prägen die Rückansicht. Mit dieser Gestaltung verfolgen wir hauptsächlich zwei Ziele: sehr viel aerodynamischer Abtrieb und möglichst wenig Luftwiderstand.

Wie bei jedem Porsche folgt auch beim neuen Carrera GT die Form stets der Funktion. Niemals umgekehrt. Auch in dieser Hinsicht machen unsere Entwickler keine Kompromisse.



# Leistung

Was sitzt tiefer?

## Der Schwerpunkt des Fahrzeugs oder die Leidenschaft unserer Ingenieure?

Der Carrera GT ist eine vollkommene Neuentwicklung. Angelehnt an das Design der Porsche Rennfahrzeuge. Und er wäre kein echter Porsche, hätten wir ihn nicht mit dem gleichen Geist und derselben Leidenschaft wie alle seine Vorläufer gebaut.

Eine Leidenschaft, die sich im Ergebnis niederschlägt. Und in den Fahrleistungen. Spitzengeschwindigkeit: weit über 300 km/h. Beschleunigung: 9,9 Sekunden. Von 0 auf 200 km/h, wohlgemerkt.

Carrera GT: So kurz die Bezeichnung, so überdimensional ist die Performance. 450 kW (612 PS), losgelassen auf 1.380 kg Leergewicht. Lassen Sie diese Zahlen vielleicht kurz auf sich wirken.

Zur Umsetzung: Jedes Milligramm ist auf sportliche Höchstleistung ausgelegt. Wohl nirgendwo praktizieren Ingenieure die Kunst des Leichtbaus authentischer und überzeugender.

Bei der Karosserie werden innovative Verbundwerkstoffe eingesetzt: Sandwich-Konstruktionen aus Kohlefaser, teilweise in Honeycomb-Bauweise. High-Tech-Materialien aus der Luft- und Raumfahrttechnik, die minimales Gewicht mit maximaler Steifigkeit verbinden. Für eine hohe passive Sicherheit.

Durch den tiefen Einbau des Motors liegt der Fahrzeugschwerpunkt extrem niedrig, was hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht. Bei praktisch nicht wahrnehmbarer Seitenneigung.



Zudem ergibt sich durch das Mittelmotorkonzept und den hinter der Fahrgastzelle platzierten Aluminiumtank eine Konzentration der Fahrzeugmassen in der Nähe des Fahrzeugmittelpunktes – und damit auch eine gleichmäßige Achslastverteilung. Eine wichtige Voraussetzung für überragende Fahrdynamik.

Der Entschluß, diese Leistung in einen offenen Roadster zu packen, unterstreicht die pure Sportlichkeit und Unmittelbarkeit des Fahrzeugs.

Zusammengefaßt: Leistung ist beim neuen Carrera GT im Überfluß vorhanden und jederzeit abrufbar. Er ist agil und direkt. Jeden Befehl setzt er unmittelbar und präzise um. Ja, es scheint doch die Leidenschaft zu sein, die tiefer sitzt.

# Antrieb

## Wer sagt, Ingenieure seien reine Zahlenmenschen?

Herzstück eines jeden Porsche ist der Motor. Hier entstehen Leistung und Sound. Hier wird für Vortrieb gesorgt. Dinge, die jeden Porsche unverwechselbar machen. Aber nur, wenn man einen Motor auch mit Herzblut entwickelt, ist man auch dazu in der Lage, neue Maßstäbe zu setzen.

Der Motor des Carrera GT ist die Weiterentwicklung eines reinrassigen Le-Mans-Rennmotors – und gehört damit zur Kategorie der Hochdrehzahlmotoren. Er besticht nicht nur durch seine herausragende Drehfreudigkeit, das spontane Ansprechverhalten und seinen begeisternden Motorsound. Er zeichnet sich zudem durch seine enorme Laufruhe, hohe spezifische Leistung, das geringe Gewicht und eine gute Umweltverträglichkeit aus.

Für vehementen Schub sorgt im Carrera GT ein wassergekühlter V10-Saugmotor mit 68° Zylinderwinkel und 4-Ventil-Technik – mit natriumgekühlten Auslaßventilen. Er schöpft aus einem Hubraum von 5.733 cm<sup>3</sup> eine Leistung von 450 kW (612 PS) bei 8.000 1/min. Dies entspricht einer sehr hohen spezifischen Leistung von 78,5 kW/l (106,7 PS/l). Das maximale Drehmoment beträgt 590 Nm bei 5.750 1/min, die maximale Drehzahl: 8.400 1/min. Das Triebwerk mit 76 mm Hub und 98 mm Bohrung ist pro Zylinderbank mit einer eigenständig arbeitenden Abgasreinigungsanlage, bestehend aus Vor- und Hauptkatalysator, ausgestattet. Die Lagerung des Motors erfolgt zur Geräuschreduzierung elastisch an drei Punkten am Aggregateträger aus Kohlefaser. Die Gehäuseteile bestehen ausschließlich aus dünnwandigem Leichtmetall in zum Teil



hochfesten und temperaturbeständigen Legierungen. Dies reduziert Gewicht.

Die V-Form des Hochleistungstriebwerks ermöglicht einen sehr tiefen Einbau in das Fahrzeug. Und damit eine Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes, was hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht.

Der Carrera GT ist mit einer zweiflutigen Sauganlage ausgerüstet, die jede Zylinderbank separat mit Kraftstoff-Luft-Gemisch versorgt. Entsprechend verfügt der Motor über zwei Drosselklappenstutzen

sowie ein Luftfilterpaar mit Helmholtzresonatoren, das aufgrund genau abgestimmter Resonanzvolumina für das charakteristische Klangbild des Wagens mitverantwortlich ist. Einen Sound, den man sonst nur von der Rennstrecke kennt.

Um unter allen Betriebsbedingungen stets optimal arbeiten zu können, benötigt der Motor ein Motormanagement. Im Carrera GT wird die Motronic ME 7.1.1 als Zweisteuergeräte-Konzept eingesetzt. Die Steuergeräte bedienen jeweils eine Zylinderbank. Diese speziell für diesen Supersportwagen adaptierte

Konfiguration beinhaltet Funktionen wie die weltweite On-Board-Diagnose (OBD), eine elektronisch geregelte Drosselklappensteuerung (E-Gas), die Lasterfassung per Steck-Heißfilm-Luftmassenmesser sowie die Stereo-Lambda-Regelung. Zudem gewährleistet das Motormanagement ein präzises Ansprechverhalten in jeder Situation. Somit ist alles bestens geregelt – vor allem auch die Abgasreinigung.

Trotz seiner bemerkenswerten Leistungswerte erfüllt der Carrera GT sowohl die strenge Euro-4-Abgasnorm als auch die USA-Anforderungen LEV.

## Was für unseren Antrieb gilt, gilt auch für seinen: Höchstleistung.

205 Kilogramm. So viel wiegt der Motor des Carrera GT. Gemessen an seiner Leistung, ein Leichtgewicht.

Bei der Konstruktion des V10-Aggregats wurde bewußt auf eine möglichst vollständige Integration der Wasser- und Ölleitungen in das Gußgehäuse geachtet. Um die Zahl der Einzelteile und eben das Aggregatgewicht niedrig zu halten.

Dazu entfallen die sonst üblichen Einzelanschlüsse inklusive der Dichtungselemente. Die Zylinderlaufbahnen sind zwecks Reiboptimierung und hoher Verschleißfestigkeit mit einer Nikasil-Beschichtung versehen. Das für die Gesamtpower notwendige Drehzahl-niveau bedingt eine entsprechende Auslegung des Kurbeltriebes.

Die auf geringe Massenträgheit ausgelegte geschmiedete Kurbelwelle wurde auf maximale Verdrehsteifigkeit konstruiert und ist zudem mit einem gewichtsoptimierten, hydraulisch wirkenden Dreh-schwingungsdämpfer versehen. Dieser dämpft störende Schwingungen der Kurbelwelle und bewirkt einen gleichmäßigeren Antrieb der Ventilsteuerung. Zur Reduzierung der freien Massenkräfte und -momente werden Pleuel aus Titan und gewichtsreduzierte 3-Ring-Aluminiumkolben eingesetzt. Das Ergebnis: mehr Laufruhe – auch bei extrem hohen Drehzahlen.

Der Nockenwellenantrieb des Motors ist als kombinierter Ketten-Zahnrad-Antrieb konzipiert. Diese Konstruktion, verbunden mit starren Tassenstößeln, gewährleistet einen steifen Ventiltrieb bei geringen Massen und kurzer Baulänge.

Die Einlaßnockenwellen werden via VarioCam – ein System zur Nockenwellenverstellung – mittels Flügelzellenversteller kontinuierlich über einen Bereich von bis zu 40° Kurbelwinkel verstellt. Zur Verringerung der mechanischen Geräuschentwicklung werden als Antrieb der Auslaßnockenwelle zwei verspannte Doppelräder eingesetzt. Konsequenz: ein spielfreier, geräuscharmer Lauf.

Und die Motorkühlung? Zur Unterstützung einer effizienten Kühlung wurde das Aggregat mit einer Querstromkühlung versehen. Hierdurch wird jeder einzelne Zylinder gleichmäßig von einer optimalen Flüssigkeitsmenge umspült. Der Effekt: eine gezielte und gleichmäßige Kühlung der Bauteile.

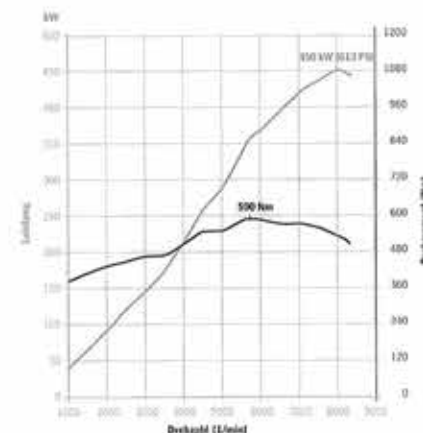
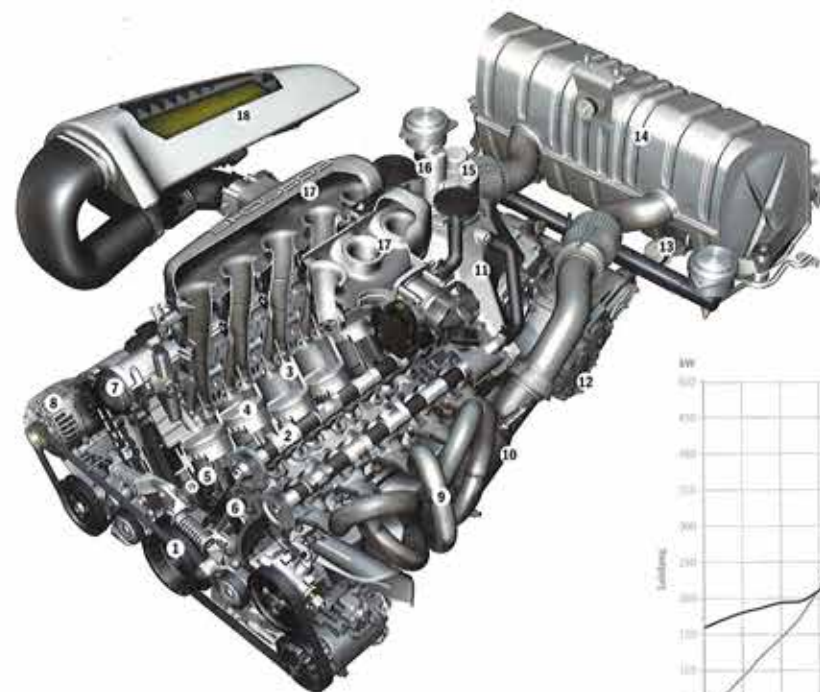
Für einen Rennmotor ist eine schnelle und konstante Schmierung von äußerster Wichtigkeit. Beim Rundstreckeneinsatz und auf der Straße.

Zehn Ölpumpen – davon neun Öl-absaugpumpen – und die Trocken-

sumpfschmierung dienen der sicheren Ölversorgung in allen Fahrsituationen. Selbst bei besonders hohen Querbeschleunigungen, wie sie beim Carrera GT auftreten können. Der separate Öltank ist in das Getriebegehäuse integriert und enthält einen Luftabscheider zur Ölent-schäumung.

Ein Öl-Wasser-Wärmetauscher führt überschüssige Wärme ab und unterstützt die Motorkühlung.

Auch beim Hochleistungsmotor des Carrera GT wird deutlich: Mehr Rennsporttechnologie läßt sich in einem Straßenfahrzeug kaum vereinen.



Carrera GT: 590 Nm bei 5.750 1/min, 450 kW (612 PS) bei 8.000 1/min

- |                             |                            |                                                          |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1. Antriebsriemen           | 7. VarioCam                | 14. Endschalldämpfer mit integrierten Hauptkatalysatoren |
| 2. Einlaßnockenwelle        | 8. Lichtmaschine           | 15. Luftabscheider (Swirlpot)                            |
| 3. Einlaßventile            | 9. Krümmer                 | 16. Motoröleinfüllstutzen                                |
| 4. Schmiedekolben           | 10. Vorkatalysator         | 17. Resonanzsauganlage                                   |
| 5. Geschmiedete Titanpleuel | 11. Motoröltank            | 18. Luftfilter                                           |
| 6. Nockenwellenantrieb      | 12. Getriebe im Quereinbau |                                                          |
|                             | 13. Abgasklappen           |                                                          |

# Kraftübertragung

**Ein Hochleistungsmotor nutzt nur dann etwas, wenn seine Kraft auch richtig übertragen wird.**

Eine außergewöhnliche Kraft wie die des V10-Saugmotors verlangt auch nach einem außergewöhnlichen Mittel zu ihrer Übertragung. Auch hier haben unsere Ingenieure ihr Denken nicht begrenzt – und etwas völlig Neues entwickelt.

Als weltweit erstes Serienfahrzeug verfügt der Carrera GT über eine Keramik-Kupplung, die Porsche Ceramic Composite Clutch (PCCC).

Die PCCC ist eine 2-Scheiben-Keramik-Trockenkupplung. Ihre Leistungsdichte ist bei Straßenfahrzeugen bisher unerreicht – die Schwungmasse um den Faktor 10 geringer als bei einer herkömmlichen Kupplung. Das Ergebnis: eine gesteigerte Motordynamik und eine Entlastung der Getriebesynchronisierung. Wobei Betätigungskraft und Schaltweg in Grenzen bleiben, die äußerst komfortabel sind.

Die hydraulisch betätigten Kupplungsscheiben aus Keramik weisen eine besonders hohe Verschleißfestigkeit auf. Ihr geringer Durchmesser von nur 169 mm ermöglicht zudem den Einsatz einer deutlich kleineren Kupplungsglocke.

Der Vorteil: ein extrem tiefer Einbau der Kurbelwelle sowie des Antriebsstrangs. Dadurch kann der Fahrzeugschwerpunkt weiter abgesenkt werden – eine essentielle Grundlage für optimale Fahrdynamik.

Der neue Carrera GT verfügt über ein kompaktes, manuell schaltbares 6-Gang-Getriebe in Renntechnologie sowie über ein Lamellen-Sperrdifferential mit fester Sperrwirkung für Zug und Schub an der Hinterachse. Die Verbindung zwischen Motor und Getriebe erfolgt über ein sogenanntes Einmassenschwungrad.



Porsche Ceramic Composite Clutch (PCCC)

Der Vorteil dieser Konstruktion gegenüber einem Zweimassenschwungrad liegt in der geringen Rotationsmasse und der daraus resultierenden gesteigerten Drehdynamik bzw. dem verbesserten Motoransprechverhalten.

Besonders gestaltete Getriebewellen ersetzen zudem die schwingungsdämpfende Funktion eines Zweimassenschwungrads und vermeiden so die konzeptionell bedingten Nachteile eines Einmassenschwungrads. Diese Wellen, die als

Torsionsfeder wirken, verringern mit einem als Drehmasse wirkenden Kegeltrieb die Ungleichförmigkeit des Antriebs und damit der Getriebegeräusche. Um den Schwerpunkt des Getriebes möglichst nah und tief an die Hinterachse bringen zu können, handelt es sich beim Getriebe des Carrera GT um ein Quergetriebe. Dieses zeichnet sich neben seinen geringen Abmessungen durch eine beeindruckend hohe Leistungsfähigkeit aus: feinste sportliche Abstimmung sowie komfortable, exakte Bedie-



Kraftfluß im Getriebe

nung in Verbindung mit einer langen Haltbarkeit.

Die Außenschaltung mit optimierter Schalthebelführung und zwei Zug-Druck-Kabeln verhindert die Übertragung von Schwingungen der Motor-Getriebe-Einheit in den Innenraum.

Neben Anlasser, Differential und Motoröltank ist auch die PCCC im Getriebe eingebettet. Ein Beispiel für den maximalen Integrationsgrad im neuen Carrera GT.

# Fahrwerk

Seine Geburtsstätten:

**Weissach und Le Mans.**

Um es gleich vorwegzunehmen: Beim Fahrwerk des Carrera GT finden Sie nichts als pure Renn-technik. Es ist ausgelegt auf dynamisches Fahrverhalten mit überlegenen Handlingeigenschaften, hoher Lenkpräzision und außergewöhnlicher Agilität bei hoher Heckstabilität. Auch in Extremsituationen.

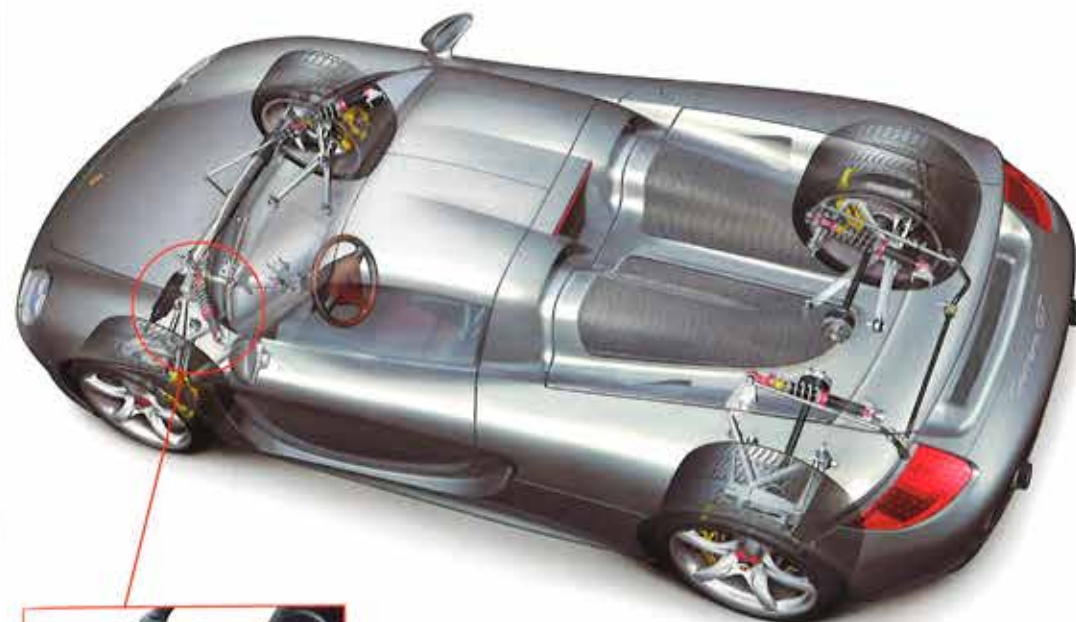
Es basiert auf dem Fahrwerk des Le-Mans-Siegers 911 GT1 und besteht aus einem Rennfahrwerk mit zwei starr aufgehängten Doppelquerlenkerachsen.

Ein herausragendes Merkmal für ein Straßenfahrzeug ist der Einsatz einer Pushrod-Anlenkung an beiden Achsen. Diese Anlenkung von Federbein und Stabilisator über Kipphebel via Zug-Druck-Streben ermöglicht eine extrem feine Fahrwerkabstimmung mit exzellentem Ansprechverhalten. Zudem führt dies zu geringeren ungefederten

Massen für ein noch besseres Fahrverhalten. Durch einstellbare Federteller lassen sich die Radlasten perfekt ausbalancieren.

Erfahrungen mit Kohlefaser-Monocoque-Rennfahrzeugen im hochklassigen Motorsport und deren spezifischen Fahrwerkanforderungen hinsichtlich Kinematik, Elastokinematik, Federung und Dämpfung flossen zum Teil 1:1 in den Carrera GT ein.

Wie weit dieser Einfluß geht, zeigt sich auch an den Hinterachs-Querlenkern im Unterbodenluftstrom. Sie bestehen nicht nur aus geschweißten Stahlrohren. Sie wurden darüber hinaus aerodynamisch so geformt, daß sie der Luftströmung minimalen Widerstand entgegensetzen. Wer Siegertechnik bauen will, darf auch solche Details nicht außer acht lassen.



Pushrod-Anlenkung der Vorderachse

Jede einzelne dieser aufwendigen Maßnahmen zur Fahrwerkabstimmung und Aerodynamik beweist: Ein Fahrzeug, bei dem das Fahrwerk nicht das gleiche Leistungspotential aufweist wie der Antrieb, ist kein Porsche.

So sportlich der Carrera GT ist, so harmonisch und sicher verhält er sich bei Fahrspurwechseln. Lastwechselreaktionen in Kurven sind gut beherrschbar. Wank- und Nickbewegungen sowie die Seitenneigung wurden auf ein Minimum reduziert, die erreichbaren Querschleunigungen sind mehr als beeindruckend.

Ganz gleich, auf welcher Strecke, welche Kurve und unter welchen Bedingungen – wer den neuen Carrera GT fährt, wird feststellen: Es ist ein unglaubliches Erlebnis. Ein Erlebnis, das unmißverständlich klarmacht, wo die Geburtsstätten dieses Ausnahmeathleten liegen: in Weissach und Le Mans.

## Noch mehr Resultate aus 23.000 Porsche Rennsiegen.

Der Carrera GT ist in jeder Hinsicht richtungweisend. Auch was die Lenkung anbelangt.

Seine vor der Vorderachse liegende Zahnstangenlenkung ist starr an der steifen Monocoque-Vorderwand verschraubt und liegt damit außerhalb der Fahrgastzelle. Durch die spezifische Kennlinienauslegung der hydraulischen Servounterstützung verspüren Sie direkten Fahrbahnkontakt und ausgezeichnete Rückmeldung von Fahrbahn und Reifen. Eine motorseitig angetriebene, großvolumige Flügelzellenpumpe stellt den erforderlichen Ölstrom und Öldruck auch bei schnellsten Lenkbewegungen zur Verfügung.

Die steif gelagerte Sicherheitslenksäule ist ebenfalls direkt am Monocoque verschraubt – das vermeidet Schwingungen. Sie trägt das axial um 40 mm manuell verstellbare 3-Speichen-Sportlenkrad. Es ist beledert und mit einem Fullsize-Airbag ausgestattet.

Ein weiterer Beweis für die kompromißlos sportliche Auslegung: die komplett neu entwickelten Carrera GT Räder im 5-Speichen-Design. 19 Zoll vorne. 20 Zoll hinten. Hergestellt im Magnesium-Schmiedeverfahren. Ein Prozeß, der dem von Formel-1-Rädern entspricht und geringe ungefederte Massen ermöglicht – ein Garant für sensibles Ansprechen von Federung und Dämpfung sowie für ein hohes Maß an Traktion. Die Gefügeverdichtung beim Schmieden verbessert dabei das Dauerfestigkeitsverhalten des Werkstoffs.

Befestigt werden die Räder rennsporttypisch mit zentralem Schnellverschluß über Vielzahn-Zentralmutter. Der Zentralverschluß sorgt in Verbindung mit der steifigkeitsoptimierten Nabe und den großdimensionierten Radlagern für eine präzise Radführung.

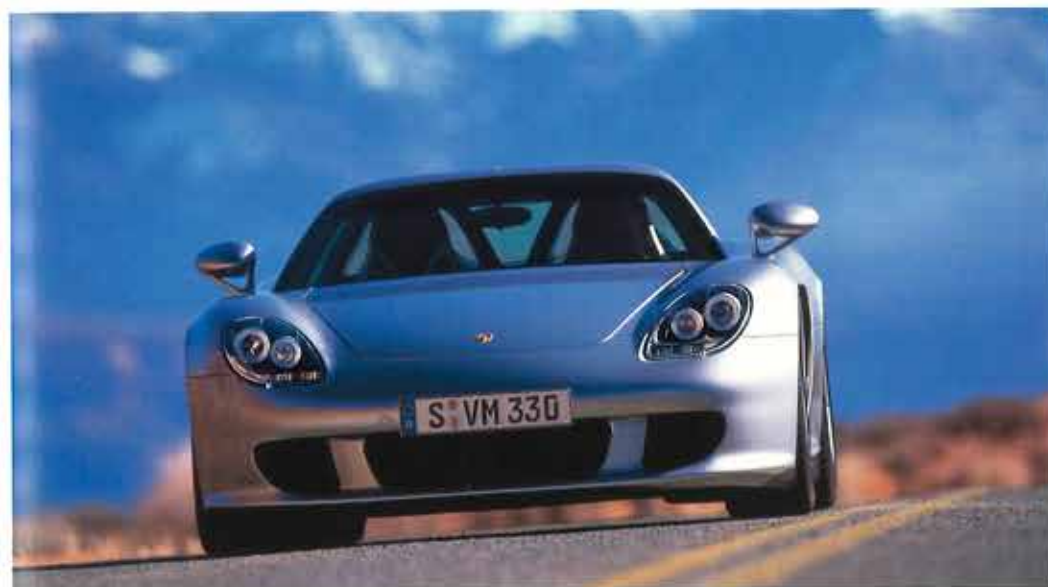
Ebenfalls direkt von der Rennstrecke: Die Radmutter haben auf der linken Fahrzeugseite Rechtsgewinde und auf der rechten Fahrzeugseite Linksgewinde. Entgegen den überwiegend auftretenden Drehrichtungen. Dadurch führen

Längskräfte eher zum Festziehen als zum Lösen der Radmutter. Speziell entwickelte Radmutter-sicherungen sorgen für zusätzliche Sicherheit.

Die Michelin Hochgeschwindigkeitsreifen des Carrera GT prägen große Abrollumfänge, eine spezielle Mischungsauswahl und die spezifische Profilgestaltung der Lauffläche. Für kurze Bremswege und optimales Handling – auch auf nasser Fahrbahn. Die Dimensionen: 265/35 ZR 19 an der Vorderachse, 335/30 ZR 20 an der Hinterachse.

Bei Druckverlusten im Reifen warnt ein Reifendruckkontrollsystem (RDK) frühzeitig. Ein Vorteil – insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten. Sollte ein Reifen einmal ein Leck haben, kann der Pneu rasch mittels eines Reifenreparatursystems wieder instand gesetzt werden. Dieses Set besteht aus einer Reifenfüllflasche mit Dichtmittel, einem Reifendruckkompressor sowie einem Luftdruckprüfer.

Das kommt dabei heraus, wenn man Rennen fährt, um daraus zu lernen.



# Karosserie

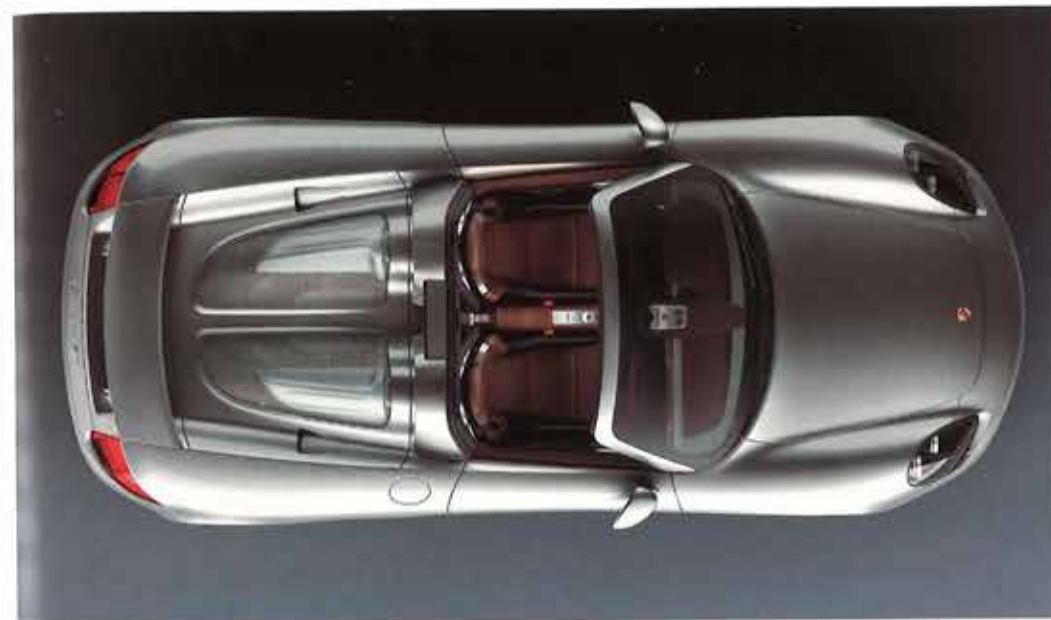
**Auch wenn wir bisweilen ziemlich  
abgehobene Technologien einsetzen:  
Wir werden die Bodenhaftung  
nicht verlieren.**

Beim Chassis sowie beim Aggregateträger greift Porsche nicht nur auf Know-how und Materialien aus der Formel 1 und von Le Mans zurück, sondern auch aus der Luftfahrt.

Das Chassis, bestehend aus Mono-coque, Windschutzscheibenrahmen und Überrollstruktur, ist als hochintegrierte Faserverbundkomponente aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Carbon-Honeycomb-Bauweise ausgeführt. Dabei werden rennsportspezifische Gestaltungsprinzipien und -verfahren hinsichtlich extrem hoher Biege- und Torsionssteifigkeit umgesetzt.

Neben dem Chassis wurde zum ersten Mal in dieser umfassenden Form auch ein gewichts- und steifigkeitsoptimierter Aggregateträger aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) konzipiert und realisiert.

Chassis und Aggregate zusammen bilden das Rückgrat des Carrera GT. Dabei ist der Aggregateträger mit dem Chassis fest verschraubt und bildet mit diesem eine verdreh- und biegesteife Einheit – vergleichbar dem Rohbau eines konventionellen Fahrzeugs. Diese Einheit übernimmt sämtliche strukturellen Funktionen. Dies sind die Aufnahme der Betriebslasten von Vorder- und Hinterradaufhängung, das Abfangen der eingeleiteten Kräfte aus den Crashstrukturen, Stütz- und Tragfunktion der Verkleidungsteile und des Interieurs – sowie im Falle des Aggregateträgers die Aufhängung des Antriebsstranges. Dieses Prinzip der formalen Einheit von Chassis und Motorträger ist ein von Porsche patentiertes System. Das Resultat: eine für offene Serienfahrzeuge herausragende Gesamtsteifigkeit, die sich durchaus an der von Rennfahrzeugen messen kann.



Wie bei modernen Rennfahrzeugen üblich, wird beim Carrera GT das sogenannte Rolling-Chassis-Prinzip umgesetzt. Das bedeutet, daß bereits der Rohfahrgewagen voll funktionsfähig ist. Er besteht aus Chassis, Aggregateträger, Motor, Fahrwerk und Crashstrukturen. Die Außenhaut der Karosserie übernimmt keine tragende Funktion und dient im wesentlichen der aerodynamischen Verkleidung und der stilistischen Prägung des Carrera GT.

Die gesamte Konstruktion des zweisitzigen Roadsters ist renntypisch. So sind an das Chassis aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) ein Vorder- und ein Hinterwagen angebaut. Der tiefe Längseinbau des Mittelmotors trägt nicht nur zu einer Konzentration der Massen zur Fahrzeugmitte hin bei, sondern auch zu einer Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes. Wichtige Eigenschaften, um ein Fahrzeug bestmöglich durch Kurven bewegen zu können – vor allem bei hohen Geschwindigkeiten.

Der Tank ist im Fahrzeugschwerpunkt hinter der Fahrgastzelle positioniert. Dies ist Voraussetzung für überragende Fahrdynamik und verhindert auch weitgehend eine Veränderung der Radlastverteilung bei unterschiedlichen Flüssigkeitsständen.

Die gesamte Karosserie des Carrera GT ist auf hohe Performance ausgelegt. Mit Technologien, die manchem abgehoben erscheinen. Die aber unsere tägliche Arbeit sind. Seit über 50 Jahren.

## Die Entwicklung und Herstellung einer renntauglichen Karosserie ist nicht leicht.

### Das Endergebnis dafür um so mehr.

Typisch für unsere Ingenieure: Was es schon gibt, versuchen sie besser zu machen. Was es noch nicht gibt, erfinden sie neu. Eine Charaktereigenschaft, die stets ungewöhnliche Lösungen hervorbringt. So wie die Karosserie des neuen Carrera GT.

Bei der Herstellung von Chassis und Aggregateträger kommt ein aufwendiges Verfahren zum Tragen: die sogenannte Sandwich-Bauweise. Definiert zugeschnittenes und harz-imprägniertes Kohlefasergewebe – sogenannte Prepregs – werden hierbei mehrlagig von Hand in Produktionsformen eingelegt. Je nach Anforderung wird zusätzlich eine weitere Schicht von Honigwabenmaterial (Aluminium- bzw. Kunststoff-Honeycomb) mit Klebefilm in der Form plazierte, auf die dann weitere Lagen von Kohlefasergewebe manuell aufgebracht werden.

Anschließend wird die Produktionsform hermetisch verschlossen und luftentleert. Eine wichtige Vorbereitung für den nun folgenden Autoklavenprozeß, bei dem das Werkzeug zwecks Verbindung der Werkstoffe definiert hohem Druck und einer ganz bestimmten Temperatur ausgesetzt wird. Die Harzsysteme der Prepregs polymerisieren, und die Klebefilme verbinden Honeycomb und Kohlefaser, so daß das fertige Bauteil nach einer angemessenen Abkühlzeit entnommen werden kann.

Der Harzanteil bei diesem Herstellungsverfahren ist sehr gering, der Kohlefaseranteil sehr hoch. Das spart Gewicht. Durch die schonende Verarbeitung des Fasermaterials und den Einsatz von gerichteten Kohlefasern wird zudem eine sehr hohe Steifigkeit erreicht.



Selbstverständlich sind die Werkstoffe von Chassis und Aggregateträger so ausgelegt, daß die zu erwartenden Umwelteinflüsse ihnen wenig anhaben können. Und das auf lange Sicht. In seltenen Fällen kann es allerdings aufgrund der materialspezifischen Eigenschaften von Kohlefaserverbundwerkstoffen bei ungünstigen Witterungsbedingungen – beispielsweise extremer Hitze in Verbindung mit hoher Luftfeuchtigkeit – nach mehreren Jahren zu Abzeichnungen der Gewebestruktur auf den lackierten Oberflächen kommen. Ein untrügliches Zeichen für hocheffiziente Kohlefaserverarbeitungsprozesse.

Bei der Konstruktion des Aggregateträgers tragen wir den – im Vergleich zum Chassis – höheren thermischen Beanspruchungen im Motorraum durch die Verwendung eines hochwarmfesten Materialsystems Rechnung.

Durch den umfassenden Einsatz von Kohlefaser ergibt sich für das Zuschlaggeräusch der Türen ein eigenständiges Klangmuster, das den Fahrer stets daran erinnert, daß er es beim Carrera GT mit einem Hochleistungsfahrzeug aus High-Tech-Material zu tun hat.

Einmal mehr wird klar: Porsche Ingenieure halten sich bei der Entwicklung an keine Konventionen. Sie kennen nur eine Grenze: die der Physik. Aber auch daran werden sie sich sicherlich noch versuchen.

# Sicherheit

Im Rennsport schreibt es das

Reglement vor.

Bei Porsche die Erfahrung.

Und zur Erfahrung von Porsche gehört: Ein Fahrzeug mit der Leistung und der Auslegung des Carrera GT muß über entsprechende Sicherheitspotentiale verfügen.

Bereits bei den Fahreigenschaften wurde größter Wert auf geringe Wank- und Nickneigungen, sehr hohe Querbeschleunigungen, gut beherrschbare Lastwechsel, vorbildliche Fahrstabilität, eine direkte, zielgenaue Lenkung sowie kurze Bremswege gelegt. Wir haben jedoch noch mehr für Ihren Schutz getan.

Für hohen kontrollierten Sicherheitsschutz bestehen die Längsträger beim Carrera GT vorn und hinten aus hochfestem Edelstahl. Diese Crashstruktur mit besonders gestalteten Deformationsprofilen

und sicherheitsoptimierter Geometrie gewährleistet im Falle eines Aufpralls einen gezielten Energieabbau.

Hochfeste Stahlrohre in der A-Säule verstärken zudem den Rahmen der Windschutzscheibe. Im Bereich der B-Säule nutzen wir die Vorteile hochfester Composite-Elemente für noch besseren Überrollschutz. Armierungen aus hochfesten Stahlrohrprofilen in den Türen verleihen der Karosserie über definierte Kraftwege zusätzliche passive Sicherheit.

Neben der hohen Steifigkeit, Crashstrukturen an Bug und Heck sowie rahmenlosen Türen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff überzeugt der Carrera GT durch eine Reihe weiterer Sicherheitsmerkmale: Fullsize-Frontairbags für Fahrer und Beifahrer sind serienmäßig.



Ebenso das Seitenaufprallschutz-System, das aus je einem Seitenairbag sowie einer energieaufnehmenden Türtafel besteht.

Ebenfalls Ihre ständigen Begleiter im Carrera GT: 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit pyrotechnischen Gurtstraffern sowie Gurtkraftbegrenzern.

Für eine optimale Ausleuchtung und damit für mehr Fahrsicherheit bei Dunkelheit sorgen Scheinwerfer mit Bi-Xenon-Technik und Scheinwerferreinigungsanlage. Als Lichtquelle dient ein Xenon-Brenner, der etwa dreimal mehr Licht als eine herkömmliche Halogenlichtquelle emittiert und darüber hinaus über eine wesentlich längere Lebensdauer verfügt.

Selbstverständlich haben wir auch an die Diebstahlsicherheit Ihres neuen Carrera GT gedacht. Hierfür sorgen serienmäßig eine Diebstahlschwarzanlage mit Infrarot-Innenraumüberwachung sowie eine Wegfahrsperre.

## Sicherheit hat in manchen Familien eine lange Tradition.

Ein Supersportwagen sollte in allen Belangen Bestmarken setzen. Auch in puncto Sicherheit.

Bei der Verzögerung des Carrera GT greifen wir nur auf neueste Technik zurück: die Keramik-Bremsanlage – Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Diese besteht aus carbonfaserverstärkten Keramik-Brems-scheiben mit Evolventen-Kühlkanälen sowie eigens darauf abgestimmten Verbund-Bremsbelägen. Der Durchmesser der Bremsscheiben beträgt vorne und hinten stolze 380 mm.

Genau wie herkömmliche Metall-Bremsscheiben ist die Keramikscheibe gelocht und innenbelüftet, wiegt jedoch ca. 50% weniger als eine Graugußscheibe gleicher Bauart. Diese Gewichtsreduzierung an den ungefederten und rotierenden Massen kommt nicht nur dem Benzinverbrauch zugute. Sie verbessert vor allem auch die Agilität und das Handling.

Bei der PCCB sorgen speziell auf die Keramikscheiben abgestimmte Verbund-Bremsbeläge in Verbindung mit 6-Kolben-Bremssätteln an der Vorder- und Hinterachse für sehr hohe und vor allem konstante Reibwerte. Egal, ob im kalten oder heißen Zustand.

Besonders bei hoher Beanspruchung bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Zudem steigt die Sicherheit beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit aufgrund der hohen Fadingstabilität der Bremsanlage. Und auch beim Ansprechverhalten beweist das neue Bremssystem hervorragende Eigenschaften.

Ein entscheidender Vorteil der PCCB-Bremsanlage: ihre hohe Lebensdauererwartung. Der Abrieb ist im Vergleich zu einer Metall-Brems-scheibe äußerst gering. Das verdankt die Keramik-Bremsscheibe ihrer extremen Oberflächenhärte.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Zudem ist die Keramikbremse absolut unempfindlich gegenüber Streusalz und Flüssigsalzen. Eine hohe Lebensdauer verzeichnen auch die neuen Bremsbeläge. Der Verschleiß der Bremsanlagen-Komponenten ist jedoch stark von der individuellen Fahrweise sowie den Einsatzbedingungen abhängig. Deshalb kann er nicht allgemeingültig in einer garantierten Kilometerleistung ausgedrückt werden.

Die PCCB bietet durch ihre große Fadingstabilität auch bei hohen Betriebstemperaturen und durch ihr geringes Gewicht beste Voraussetzungen auch für einen Einsatz auf der Rundstrecke. Speziell dort oder bei entsprechend forcierter Fahr-

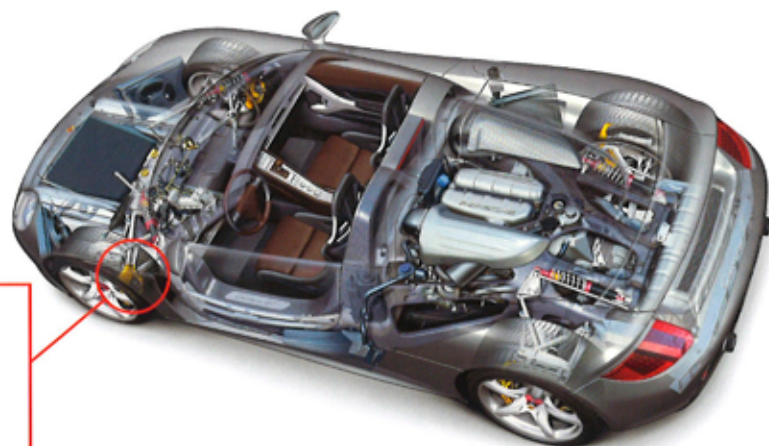
weise nimmt der Verschleiß von Bremse und insbesondere Belägen jedoch deutlich zu. Nach einem Intensiv-Wochenende auf der Rennstrecke wird analog zur Hochleistungsbremse aus Stahl oder Carbon eine fachmännische Überprüfung und ggf. ein Austausch von Komponenten erforderlich.

Darüber hinaus ist der Carrera GT mit diversen Stabilisierungssystemen für dynamisches Fahren im Grenzbereich ausgestattet. Traction Control unterstützt den Beschleunigungsvorgang und besteht aus ABD (Automatisches Bremsen-Differential) und ASR (Antriebs-Schlupf-Regelung) inkl. MSR (Motor-Schleppmoment-Regelung). Beim

Bremsen hilft das 4-Kanal-ABS 5.7, das jedes der vier Räder einzeln regelt. Ergänzend wirkt das serienmäßige mechanische Sperrdifferential, das insbesondere bei Lastwechselreaktionen in Funktion tritt.

Das ASR kann zur individuellen Steigerung der Fahraktivität im übrigen auch abgeschaltet werden.

Mit diesen Systemen werden eine sichere Spurhaltung und ein stabiles Fahrverhalten unterstützt. Auch bei widrigen Witterungsbedingungen oder bei Reibertschwankungen vermitteln sie ein Porsche typisches Sicherheitsgefühl.



# Komfort

## Daß er aus dem Langstreckensport stammt, sieht man ihm auf Anhieb an.

### Außen wie innen.

Von außen erkennt man den Carrera GT auf den ersten Blick. Aber auch im Innenraum kommt kein Zweifel darüber auf, in welchem Fahrzeug Sie gerade Platz genommen haben. Denn das erkennen Sie nicht nur an den Carrera GT Schriftzügen, die sich auf den Einstiegsblenden befinden. Sondern primär am komplett neuen, speziell auf dieses Fahrzeug ausgerichteten und durchgängigen Innenraumdesign.

Wie beim gesamten Fahrzeug werden Sie auch im Innenraum weder überflüssiges Gewicht noch überflüssige Komfortmerkmale finden. Dennoch muß eine extrem sportliche Gestaltung nicht Verzicht bedeuten. Das gesamte Interieur ist hochwertig und trägt die Handschrift des Rennsports. Eine Besonderheit: Die Kohlefaserbauweise ist im Innenraum zum Teil sichtbar – teilweise auch beleuchtet

oder lackiert. Ansonsten dominieren weitere edle Materialien wie Aluminium und Magnesium.

Bei einem Supersportwagen wie dem neuen Carrera GT muß alles Wesentliche auf Anhieb im Blickfeld und in Reichweite sein. Voraussetzung für ein schnelles Reagieren und ermüdungsfreies Handling. Die ergonomische Gestaltung des Wageninneren sorgt dafür, daß Sie sich stets auf das Wichtigste konzentrieren können: das Fahren.

Das Cockpit ist ausgesprochen fahrerorientiert. So verläuft die markante, mit tiefgezogenem Magnesium verblendete Mittelkonsole bis zur Schalttafel. Hierdurch sitzt der Schalthebel griffgünstig auf Höhe des Lenkrades. Diese neue Art von Mittelkonsole bringt neben kurzen Wegen zum Schalthebel einen weiteren wichtigen Vorteil mit sich: eine Erhöhung der



Biegesteifigkeit des Gesamtfahrzeugs. Für noch mehr passive Sicherheit.

Für größtmögliche Übersicht sorgen auch die klassischen Rundinstrumente des neuen Carrera GT. Das Informationsfeld im unteren Bereich des zentralen Drehzahlmessers versorgt den Fahrer jederzeit mit allen wichtigen Informationen in klarer Darstellung. Neben der Gesamt- und Tageskilometeranzeige befindet sich zudem eine Bordcomputeranzeige, die individuell belegt werden kann. Da sie als Punktmatrix aufgebaut ist,

ist die Aufteilung der Anzeigenelemente sehr fein.

Für großzügige Sicht nach draußen sorgt die Frontscheibe aus grüngetöntem Verbundsicherheitsglas. Die Seitenscheiben bestehen aus getöntem Einscheibensicherheitsglas mit hydrophober Beschichtung. Dies bewirkt ein schnelles Abgleiten von Wassertropfen – und ermöglicht damit bei Nässe eine verbesserte Sicht auf die Außenspiegel. Die Heckscheibe ist dreigeteilt und besteht zwecks Gewichteinsparung aus Polycarbonat.

Die Schalensitze aus Kohlefaser-Kevlar-Verbund sind mit Leder bezogen und verfügen über eine manuelle Längsverstellung. Sie sind auf beste Seitenführung ausgelegt und werden in zwei Breiten angeboten.

Bei aller Liebe zum Detail haben unsere Ingenieure auch bei der Gestaltung des Innenraums das Ziel nie aus den Augen gelassen: maximaler Rennsportcharakter. Aber nie zu Lasten der Alltags-tauglichkeit.

## Sie haben sich nie mit einem Tortenstück zufriedengegeben. Sie wollten immer das Sahnehäubchen.

Im Carrera GT kommt ausschließlich modernste Technik zum Einsatz. Auch im Innenraum.

Auf Wunsch wird Ihr Carrera GT ohne Aufpreis mit dem Navigationsradio Porsche Online Pro ausgestattet, bestehend aus CD-Radio mit Navigation, Telefon und Funktion für Multi-Media-Cards. So wissen Sie nicht nur stets, wo es langgeht. Sondern Sie können während der Fahrt neben dem unvergleichlichen Klang des V10-Triebwerks auch noch einen weiteren Sound genießen: den des integrierten BOSE® Sound-Systems. Wie der Carrera GT besticht es durch niedriges Gewicht und eine exzellente Performance. Die besondere Stärke: hohe Schalldruckpegel im Baßbereich. Kein Zufall, denn die Hohlräume (2x 25 l) im Schwellerbereich werden als Klangkörper genutzt.

Insgesamt ist der Carrera GT mit 6 Hochleistungslautsprechern ausgestattet. Diese ergeben in Kombination mit zwei 100-Watt-Endstufen und zwei Kanälen für maßgeschneidertes, aktives Equalizing ein speziell auf das Fahrzeug abgestimmtes Klangpaket, das auch hohen Ansprüchen genügt.

Im gesamten Carrera GT dominieren High-Tech-Materialien: Der Türöffner und die Blende der Mittelkonsole sind aus Magnesium, das Kupplungs-, Brems- sowie Gaspedal sind aus Aluminium. Und die Blende der Schalttafel besteht aus einem hochwertigen Kohlefasermaterial – titanfarben lackiert.

Der Aluminium-Schalthebel mit Holz-Schaltnäuf ist übrigens eine Reminiszenz an den legendären Porsche 917 – um die Siegchancen bei diesem Fahrzeug in Le Mans zu erhöhen, griffen



unsere damaligen Ingenieure über Nacht in die Trickkiste und verwendeten zur Gewichtseinsparung Bal-saholz. Das 3-Speichen-Lederlenk-rad mit farbigem Porsche Wappen ist manuell 40 mm axial verstellbar.

Summa summarum ist der neue Carrera GT ein Ausnahmeathlet, bei dem Sie auf nichts zu verzichten brauchen: Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrische Fensterheber mit Tippfunktionen und Kurzhubabsenkung, elektrische Kofferraum- und Motordeckel-entriegelung sowie elektrisch von innen verstell- und beheizbare Außenspiegel – auf der Fahrerseite asphärisch – gehören zur Serienausstattung. Ebenso wie Sonnenblenden und ein abschließbares Handschuhfach.

Weiteren Stauraum finden Sie im Kofferraum des Vorderwagens. In ihm können Sie problemlos eine Reisetasche unterbringen, die neben einem Kleidersack, einer Akten-, Umhänge- und Mittelkonsole-Tasche serienmäßig zum Lieferumfang gehört. Die Farbe dieses Leder-Gepäcksets können Sie aus den Interieurfarben des Carrera GT frei wählen.

Und damit Sie nicht ins Schwitzen kommen: Auf Wunsch erhalten Sie ohne Aufpreis eine Klimaanlage. Und für kalte Tage? Eine luftseitig gesteuerte Heizungsanlage mit stufenloser Gebläseverstellung, Innenraumluftfilter und Umlufttaste ist serienmäßig an Bord. Genauso wie die Partikel- bzw. Pollenfilter für reine Luft im Innenraum.

Aber wie könnte man die Vorzüge dieser Innenausstattung besser beurteilen und genießen als während der Fahrt?

Gestartet wird der neue Carrera GT übrigens wie jeder Porsche. Mit links. Gefolgt von einer Performance, die keine Wünsche offenläßt. Allenfalls die Frage, ob sich Fahrspaß eigentlich noch steigern läßt.

# Umwelt

Was wir bei seiner Entwicklung

noch beschleunigt haben?

Den Umweltgedanken.

Das Prinzip der Nachhaltigkeit prägt seit Jahrzehnten die Arbeit der Ingenieure im Porsche Entwicklungszentrum Weissach bei der Suche nach ressourcenschonenden Lösungen zum Schutz der Luft, der Gewässer und des Bodens.

Die Konsequenz: Bei der Entwicklung des neuen Carrera GT standen in Weissach nicht nur die sportliche Performance, die Alltagstauglichkeit und die Sicherheit im Vordergrund. Sondern auch wichtige Umweltthemen wie Kraftstoffverbrauch, Abgasreinigung, Wartungsfreundlichkeit, Geräuschreduzierung und Langlebigkeit.

Die günstigen Abgaswerte des neuen Carrera GT werden durch das hochmoderne Motorenkonzept, die On-Board-Diagnose und natürlich das Abgassystem mit Katalysatoren und Stereo-Lambda-Regelung ermöglicht. Über die On-Board-

Diagnose (OBD) wird der Fahrer mittels entsprechendem Warnhinweis im Kombiinstrument informiert, falls emissions- und motorrelevante Fehler vorliegen sollten.

Der neue Carrera GT erfüllt aber nicht nur die strenge Euro-4-Abgasnorm. Sondern auch die in den USA geltende Abgasnorm LEV. Und alle gültigen Geräuschvorschriften gleich dazu. Ohne jegliche Motorabkapselung. Störende Geräusche werden bereits an der Quelle beseitigt. Damit am Ende nichts bleibt als das, was Sie von einem reinrassigen Porsche gewohnt sind: Sound pur.

Im neuen Carrera GT finden ausschließlich modernste und umweltschonende Bauteile Verwendung. Er ist absolut frei von Asbest, Cadmium, FCKW und Teilen, die mit FCKW hergestellt werden.



Zudem ermöglichen lange Wartungsintervalle den ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen: Motoröl und Luftfiltereinsatz alle 20.000 km. Motorölfilter alle 40.000 km. Zündkerzen alle 40.000 km bzw. alle 4 Jahre. Der Wechsel von Kühl-

flüssigkeit und Kraftstofffilter entfällt beim Carrera GT völlig.

Ein weiterer positiver Umweltfaktor: Porsche Fahrzeuge sind besonders langlebig. Zwei Drittel aller jemals gebauten Porsche fahren noch heute. Die Verwertung eines

Porsche als „Altauto“ spielt also praktisch kaum eine Rolle.

Ergo: Der Carrera GT steht in jeder Hinsicht für Höchstleistung. Auch in Sachen Umweltengagement.

## Nie war ein Straßenfahrzeug näher an der Rennstrecke.

Die Idee zum Bau dieses Supersportwagens wurde bereits am 14. Juni 1998 in Le Mans geboren. Als Porsche das 24-Stunden-Rennen mit einem Doppelsieg zum 16. Mal für sich entscheiden konnte. Die Entwicklungsarbeiten starteten im Herbst 2000.

Als Rennwagen für die Straße basiert der neue Carrera GT ausschließlich auf Rennsporttechnik. Er verkörpert das geballte Porsche Rennsport-Know-how. Kurz: Er ist das Konzentrat aus über 23.000 Porsche Rennsiegen.

Dabei ist der neue Carrera GT nicht nur auf Höchstleistungen ausgelegt. Sondern auch auf

unbegrenzten Fahrspaß. Das merken Sie spätestens dann, wenn Sie zum ersten Mal per Funkfernbedienung die Türen öffnen, sich in den von sichtbarer Kohlefasertechnik, Leder, Magnesium sowie Aluminium geprägten Innenraum setzen und den Supersportwagen starten. Natürlich mit links. So, wie es sich für einen reinrassigen Porsche gehört.

Ein unglaublicher Motorsound. Begeisternde Ansaugeräusche bei jedem Tritt auf das Gaspedal. Was Ihnen bei diesem Straßenfahrzeug zu Ohren kommt, kennen Sie sonst nur von der Rennstrecke. Mit dem Unterschied, daß Sie diesmal fahren.



Seine Leistungsentfaltung kommt eher einer Leistungsexplosion gleich. Dabei tritt er gleichzeitig den Beweis an, daß sich Agilität, Sportlichkeit, Präzision und Stabilität keinesfalls ausschließen, sondern harmonisch ergänzen. Der neue Carrera GT liegt sprichwörtlich wie ein Brett auf der Straße.

Spurwechsel bewältigt er selbst bei hohen Geschwindigkeiten sicher und dynamisch. Hohe Kurvengeschwindigkeiten sind aufgrund der gleichmäßigen Radlastverteilung, des konsequenten Leichtbaus und seines extrem niedrigen Schwerpunktes gut beherrschbar.

Mehr Kontakt zur Straße kann man kaum haben. Oder anders ausgedrückt: Nie war ein Straßenfahrzeug näher an der Rennstrecke.

# Technische Daten

## Motor

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| Zylinderzahl    | 10              |
| Hubraum         | 5.733 cm³       |
| Leistung (DIN)  | 450 kW (612 PS) |
| bei Drehzahl    | 8.000 1/min     |
| Max. Drehmoment | 590 Nm          |
| bei Drehzahl    | 5.750 1/min     |
| Höchst-drehzahl | 8.400 1/min     |
| Verdichtung     | 12,0 : 1        |

## Kraftübertragung

|                   |                                                                               |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Antrieb           | Heck                                                                          |
| Schaltgetriebe    | 6-Gang                                                                        |
| Kupplung          | 2-Scheiben-Keramik-Trocken-kupplung – Porsche Ceramic Composite Clutch (PCCC) |
| Sperrdifferential | Lamellensperre in Zug und Schub                                               |

## Fahrwerk

|                      |                                                                                                                                                                |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorderachse          | Doppelquerlenker mit Pushrod-Anlenkung                                                                                                                         |
| Hinterachse          | Doppelquerlenker mit Pushrod-Anlenkung                                                                                                                         |
| Lenkung              | Servounterstützte Zahnstangenlenkung                                                                                                                           |
| Bremse               | Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit Keramik-faser-Scheiben, Ø 380 mm, innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn und hinten |
| Traction Control/ABS | Traction Control mit ABD und ASR; ABS 5.7 (4-Kanal-System)                                                                                                     |
| Räder                | VA: 9,5 J x 19<br>HA: 12,5 J x 20                                                                                                                              |
| Reifen               | VA: 265/35 ZR 19<br>HA: 335/30 ZR 20                                                                                                                           |

## Leergewicht

|                     |          |
|---------------------|----------|
| DIN                 | 1.380 kg |
| Nach EG-Richtlinie* | 1.455 kg |
| Zul. Gesamtgew.     | 1.600 kg |

## Fahrleistungen

|                                                |          |
|------------------------------------------------|----------|
| Höchstgeschwindigkeit                          | 330 km/h |
| 0-100 km/h                                     | 3,9 s    |
| 0-200 km/h                                     | 9,9 s    |
| Elastizität (80-120 km/h), gemessen im 5. Gang | 4,0 s    |

## Verbrauch in l/100 km\*\*

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| Nach 1999/100/EG                 |      |
| Innerstädtisch                   | 28,3 |
| Außerstädtisch                   | 11,7 |
| Gesamt                           | 17,8 |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen g/km | 429  |

## Abmessungen

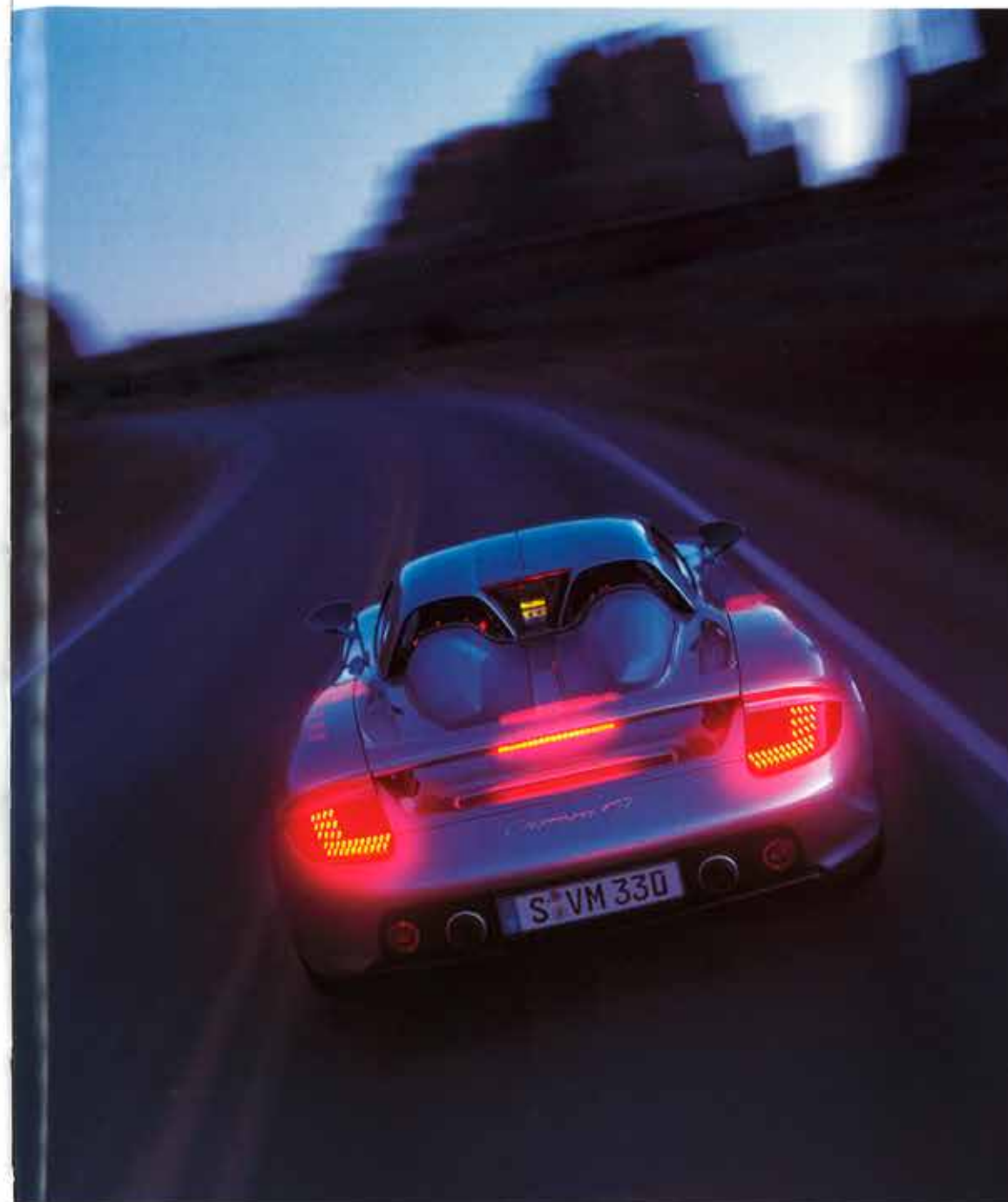
|                              |          |
|------------------------------|----------|
| Länge                        | 4.613 mm |
| Breite                       | 1.921 mm |
| Höhe                         | 1.166 mm |
| Radstand                     | 2.730 mm |
| Kofferraumvolumen (VDA)      | 76 l     |
| Tankinhalt (Nachfüllvolumen) | 92 l     |

Erstbefüllung mit

**Mobil** 

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

\*\* Vorläufige Werte, bei Drucklegung lagen keine amtlich geprüften Werte vor.



### Motor

- Wassergekühlter 10-Zylinder-Saugmotor in V-Anordnung mit 68° Zylinderwinkel und 4-Ventil-Technik; Mittelmotor im Längseinbau
- Spezifische Leistung 78,5 kW/l (106,7 PS/l)
- Trockensumpfschmierung mit 9facher Ölabsaugung zur Motorölversorgung auch bei extremen Querbeschleunigungen
- Titanpleuel zur Reduzierung der freien Massenkräfte
- Drehzahl- und lastabhängige Verstellung der Einlaßnockenwellen durch VarioCam
- Elektronisches Motormanagement (2x Motronic ME7.1.1)
- Zweiflutige Resonanzsauganlage aus Aluminium
- On-Board-Diagnose
- Stereo-Lambda-Regelung

### Kraftübertragung

- Heckantrieb
- Manuell schaltbares 6-Gang-Getriebe; Quereinbau mit Getriebeölkühlung
- Sperrdifferential mit Lamellensperre
- 2-Scheiben-Keramik-Trockenkupplung: Porsche Ceramic Composite Clutch (PCCCl)

### Fahrwerk

- Doppelquerlenker mit Pushrod-Anlenkung an Vorder- und Hinterachse
- Servounterstützte Zahnstangenlenkung
- Magnesium-Schmiederäder mit Michelin Hochgeschwindigkeitsreifen (vorn: 9,5 J x 19 mit 265/35 ZR 19, hinten: 12,5 J x 20 mit 335/30 ZR 20), zentralem Schnellverschluss sowie Reifendruckkontrolle

### Karosserie

- Zweisitziger Roadster mit zweiteiligem, herausnehmbarem Festdach aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK)
- Chassis (bestehend aus Monocoque, Windschutzrahmen, Überrollstruktur) aus CFK
- Aggregateträger für Motor-Getriebe-Einheit und Radaufhängung hinten aus CFK

- Chassis und Aggregateträger in CFK-Honeycomb-Bauweise als tragender Strukturverbund verschraubt
- Rahmenlose Türen aus CFK mit integriertem Seitenaufprallschutz
- Front-/Heckdeckel und Fondseitenteile inkl. Schwellerblenden aus CFK
- Bug- und Heckverkleidungen aus Kunststoff
- Automatisch ausfahrbarer Heckflügel
- Unterbodenverkleidung mit Diffusor

### Elektrik

- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung
- Elektrische Fensterheber mit Kurzhubabsenkung
- Elektrische Kofferraum- und Motordeckelentriegelung
- Elektrisch von innen verstellbare und beheizbare Außenspiegel
- Einarm-Scheibenwischanlage

### Sicherheit

- Keramik-Bremsanlage: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit Keramikfaser-Scheiben, Ø 380 mm, innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn und hinten
- Traction Control mit ABD und ASR; ABS 5.7 (4-Kanal-System)
- Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags
- Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Halogen-Zusatzfernlicht und Scheinwerferreinigungsanlage
- Heckleuchten in LED-Technik
- Diebstahlwarnanlage mit Infrarot-Innenraumüberwachung
- Wegfahrsperre

### Innenausstattung

- Belederte Schalensitze aus Kohlefaser-Kevlar-Verbund
- Mittelkonsole mit Magnesiumblende und hochliegendem Schalthebel
- Aluminium-Schalthebel mit Schichtholz-Schaltknopf
- Fünfteiliges Gepäckset





Das abgebildete Fahrzeugmodell zeigt die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Bitte informieren Sie sich bei Ihrem Porsche Zentrum/Händler oder Ihrem Importeur über den genauen Ausstattungsumfang des Carrera GT.

Die Angaben über Konstruktion, Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewicht und Kraftstoffverbrauch entsprechen dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Drucklegung. Änderungen und Irrtümer sind vorbehalten.

Porsche, Carrera, PCCB, PCCC und das Porsche Wappen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
D-70435 Stuttgart  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

Stand: 01/2003  
Printed in Germany  
WK 211 210 D/WW