



PORSCHE



Der neue 911 GT2 RS Clubsport

Siegertyp.



4	Konzept
6	Highlights
10	Technische Daten



**Niemand wird als Sieger geboren.
Aber manche sind geboren, um zu siegen.**

Konzept.

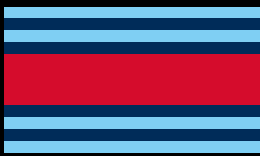
Zweikampf? Gern, jederzeit. Zweiter? Niemals. Der neue 911 GT2 RS Clubsport ist das stärkste GT-Kundensportfahrzeug, das wir je gebaut haben – ein höchst performantes Turn-Key-Rennfahrzeug, geschaffen für Trackday- und Clubsportveranstaltungen auf Rennstrecken rund um den Globus. Und das in einer exklusiven Limitierungsaufgabe von 200 Fahrzeugen.

Seine Herkunft: sagt schon alles. Seine Basis: spricht für sich. Der neue 911 GT2 RS Clubsport stammt aus Flacht. Einem Ort, wo Motorsportlegenden geboren und Siegertypen entwickelt

werden. Er ist die gesteigerte Form des 911 GT2 RS – des bis dato stärksten straßen zugelassenen Elfer überhaupt.

Seine Performance: noch kompromissloser. Sein Territorium: nur noch die Rennstrecke. Zu Recht. Denn für uns ist der neue 911 GT2 RS Clubsport der Beweis, dass so gut wie alles möglich ist. Für seine Gegner ist er eine echte Kampfansage. Für seine Fahrer allerdings ist er der ultimative Kick auf der Rennstrecke. Und eines schon vorweg: Die Frage ist nicht, ob er gewinnen kann. Sondern nur, mit wie viel Abstand.

911 GT2 RS: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 18,1 · außerorts 8,2 · kombiniert 11,8; CO₂-Emissionen kombiniert 269 g/km



Wie steigert man eigentlich den Superlativ?

Highlights.

Das Alleinstellungsmerkmal des neuen 911 GT2 RS Clubsport? Die perfekte Kombination aus seiner beeindruckenden Kraft und den Elementen eines reinrassigen Rennfahrzeugs.

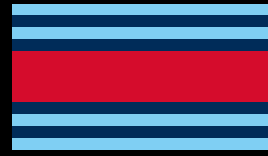
Der neue 911 GT2 RS Clubsport schöpft seine Kraft aus dem 515 kW (700 PS) starken 3,8-Liter-6-Zylinder-Aluminium-Biturbo-Boxermotor und kann dank seiner optimierten Ladeluftkühlung mit überarbeiteter Zu- und Abluftführung, sowie dem rennoptimierten Wasser-Aufsprühsystem jederzeit absolute Höchstleistung abrufen. Das schaltzeitoptimierte 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) leitet dabei jeden Druck auf das Gaspedal verzögerungsfrei an die Hinterachse weiter.

Die eigens für den neuen 911 GT2 RS Clubsport entwickelte Abgasanlage mit 100-Zellen-Metallkatalysator ergänzt den motorsportoptimierten Aufbau perfekt.

Auch das Fahrwerk wurde von den Entwicklungsingenieuren in Weissach eigens für die Rennstrecke entwickelt. Durch die separat in Zug- und Druckstufe verstellbaren 3-Wege-Stoßdämpfer an Vorder- und Hinterachse können sowohl das Einlenkverhalten, der Reifen-Grip als auch die Handling-Eigenschaften an unterschiedliche Streckenprofile angepasst werden. Das sorgt nicht nur für absolute Präzision auf jeder Rennstrecke, sondern für höchste Kontrollierbarkeit im Grenzbereich.



911 GT2 RS CLUBSPORT



Konzentration auf das Wesentliche: konsequenter Leichtbau am Bodywork durch die Verwendung von kohlefaserverstärktem Kunststoff bei Dach, Frontdeckel, Bugteil, Türen, Heckteil und Heckdeckel und den Verzicht auf unnötiges Gewicht im Innenraum. Typisch Motorsport eben.

Weitere Optimierungen der Aerodynamik wurden im Windkanal erprobt und resultieren in einem vergrößerten Heckflügel und zusätzlichen Flics am Bugteil. Dies sorgt für erhöhten Abtrieb und bringt hohe Stabilität bei schnellen Lastwechseln.

Aber nicht nur für die Zweikämpfe setzen wir auf allerhöchste Performance. Auch in puncto Sicherheit ist der neue 911 GT2 RS Clubsport jeder Heraus-

forderung gewachsen. So verfügt er schon ab Werk über einen eingeschweißten Sicherheitskäfig, eine abnehmbare Rettungsluke im CfK-Dach, eine Löschanlage, einen längsverstellbaren Recaro-Rennsitz mit individualisierbarem Padding-System, einen 6-Punkt-Sicherheitsgurt, einen 115-Liter-FT3-Sicherheitstank sowie Abschleppschlaufen vorn und hinten. Alles strikt nach neuesten FIA-Sicherheitsregularien.

Und seine Gegner? Für sie reicht nur ein kurzer Blick. Dann wissen sie, wo sie stehen. Denn ganz gleich ob durch den optisch beeindruckenden Frontdeckel, die verbesserte Aerodynamik durch Flics und Heckflügel oder das ergonomische Rennlenkrad – der neue 911 GT2 RS Clubsport signalisiert Siegeswillen aus jedem Blickwinkel.

Technische Daten.

Konzept

- Einsitziges, seriennahes Turn-Key-Racecar, nicht homologiert, nicht straßenzugelassen
- Basis: Porsche 911 GT2 RS (991.2)

Motor

- 6-Zylinder-Aluminium-Biturbo-Boxermotor in Hecklage und starrer Aufhängung
- 3.800 cm³; Hub 77,5 mm; Bohrung 102 mm
- Max. Leistung: 515 kW (700 PS) bei 7.000 1/min
- Max. Drehzahl: 7.200 1/min
- Max. Drehmoment: 750 Nm bei 2.500–4.500 1/min
- Verdichtungsverhältnis: 9,0 : 1
- Wasserkühlung mit Thermomanagement für Motor und Getriebe
- 4-Ventil-Technik mit Nockenwellenverstellung und Ventilhubabschaltung VarioCam Plus
- Kraftstoffqualität: Super plus bleifrei, mindestens 98 Oktan
- Elektronisches Motormanagement (Continental SDI 9)
- 100-Zellen-Metallkatalysator nach DMSB
- Endschalldämpfer mit Doppelendrohr in mittiger Anordnung
- Rennoptimierte Ladeluftkühlung
- Rennoptimiertes Wasser-Aufsprühsystem mit vergrößertem Wasserbehälter (20 Liter) im Innenraum und Befüllung von außen

Kraftübertragung

- Heckantrieb
- 7-Gang PDK-Getriebe mit starrer Aufhängung und kurzen Schaltzeiten
- Zweimassenschwungrad
- Interne Druckölschmierung mit aktiver Ölkühlung
- Differenzialsperre für den Rennsport optimiert

Karosserie

- Leichtbaukarosserie in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise inkl. gewichtsreduzierender Maßnahmen
- Eingeschweißter Überrollkäfig, zertifiziert nach FIA-Art. 277
- CfK-Unterboden vorn für verbesserte Aerodynamik und Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten
- Mittenkühler-Abluft durch Fronthaube für verbessertes Thermomanagement
- Leichtbau CfK-Frontdeckel mit Schnellverschlüssen
- Abnehmbarer CfK-Heckdeckel mit Schnellverschlüssen
- Rohbaufester CfK-Heckflügel auf speziell entwickeltem Montageträger inkl. Sideplates
- Gewichtsoptimiertes CfK-Heckteil mit vergrößerten Lufteinlässen für Ladeluftkühlung
- Weitere Gewichtsoptimierung ggü. Straßenfahrzeug durch Einsatz von CfK-Anbauteilen
- CfK-Dach inkl. Rettungsluke, zertifiziert nach FIA-Art. 275 a
- Rennschalensitz Recaro mit Längsverstellung und Padding-System zur individuellen Anpassung an den Fahrer (gemäß FIA-Standard 8862/2009 – neueste FIA-Anforderungen)
- 3-Stempel-Lufthebeanlage

Fahrwerk

Vorderachse:

- MacPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur
- Schmiedelenker:
 - steifigkeitsoptimiert
 - zweischnittig angebunden
 - Hochleistungsgelenklager
- Radnaben mit Zentralverschluss
- Rennsport 3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und zweifacher Druckstufenverstellung (High- und Lowspeed)
- elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung
- beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator

Hinterachse:

- Mehrlenker-Hinterachse, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur
- Schmiedelenker:
 - steifigkeitsoptimiert
 - zweischnittig angebunden
 - Hochleistungsgelenklager
- Radnaben mit Zentralverschluss
- Rennsport 3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und zweifacher Druckstufenverstellung (High- und Lowspeed)
- beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator

Technische Daten.

Bremssystem

- Zwei getrennte Bremskreise für Vorder- und Hinterachse, vom Fahrer regulierbar über ein Waagebalkensystem

Vorderachse:

- 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern
- Stahlbremsscheiben mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, D. = 390 mm
- Rennbremsbeläge
- optimierte Bremsluftführung

Hinterachse:

- 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern
- Stahlbremsscheiben mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, D. = 380 mm
- Rennbremsbeläge
- optimierte Bremsluftführung

Elektrik

- Cosworth® Kombiinstrument ICD mit integriertem Datenlogger
- Erweiterte Fehlerdiagnose durch PIWIS-Motorsport Tester
- Porsche Track Precision Race App
- Integrierter Laptrigger beidseitig verbaubar
- Elektronisches Gaspedal
- Leichtbau-Lithium-Ionen (LiFePo) Batterie, 60 Ah, auslaufsicher mit Position im Beifahrerfußraum
- Not-Aus-Schalter Cockpit und Frontscheibenrahmen links außen
- Lichtsystem:
 - Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer
 - Rückleuchten in LED-Technik
 - Regenlicht gemäß FIA-Vorschriften
- Fahrstabilitätssystem PSM (Porsche Stability Management) mit ABS, Traction Control und Electronic Stability Control vollständig abschaltbar
- Reifendruckkontrollsystem (RDK)
- Zentrale Feuerlöschanlage gemäß FIA Vorschriften
- Klimaanlage
- Elektrische Außenspiegelverstellung
- Motorsport Multifunktions-Lenkrad mit Pit Speed Limiter und Schnelltrennkupplung
- Motorsport Mittelkonsole mit Mapschalter für Einstellung ABS, ESC, TC und Wechsel zwischen voreingestellten Reifenumfängen

Gewicht/Maße

- Gesamtgewicht: ca. 1.390 kg
- Gesamtlänge: 4.743 mm (inkl. Heckflügel)
- Gesamtbreite: 1.978 mm
- Gesamthöhe: 1.359 mm (inkl. Heckflügel)
- Radstand: 2.457 mm

Felgen/Bereifung

Vorderachse:

- einteilige Leichtmetall-Schmiedefelgen im neuen BBS-Design, 10,5 J x 18 ET 28, mit Zentralverschluss
- Auslieferung mit Michelin-Transportbereifung, Reifendimension: 27/65-18
- Michelin Slick-/Regenbereifung, Reifendimension: 27/65-18

Hinterachse:

- einteilige Leichtmetall-Schmiedefelgen im neuen BBS-Design, 12,5 J x 18 ET 46, mit Zentralverschluss
- Auslieferung mit Michelin-Transportbereifung, Reifendimension: 31/71-18
- Michelin Slick-/Regenbereifung, Reifendimension: 31/71-18

Farbe

- Lack auf Wasserbasis
- Exterieur: weiß (C9A)
- Interieur: Füllerfarbe in weiß, ohne Klarlack

Preis

- 405.000,00 EUR, zzgl. Mehrwertsteuer, ab Werk

Limitierung

- 200 Fahrzeuge

Auslieferung

Ab Mai 2019

Bestellung

Ab sofort

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Herr Marc Lieb
Porschestraße 911
71287 Weissach
Tel.: +49 711/911-92000
clubsport@porsche.de



Änderungen und Irrtümer bleiben vorbehalten.
Porsche, das Porsche Wappen, 911, 911 GT2 RS
Clubsport und weitere Kennzeichen sind
eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2018
Stand: 11/18
WSRZ180104S910