



PORSCHE



Carrera GT

Historie

Historique

Seit 1948 baut Porsche Sportwagen. Seit 1951 baut Porsche Rennwagen.

Jeder Sportwagen von Porsche wurde mit dem Gedanken an einen Rennwagen konzipiert. Das hat uns inspiriert, hat uns angetrieben. So entstanden in den Folgejahren Porsche wie der 718 RS Spyder, 904, 910/8 Bergspyder, 908 Spyder und der 917.

Sportwagen, die legendäre Rennen wie die Mille Miglia, die Targa Florio, die Panamericana und Le Mans über Jahre mitbestimmten. Rennen, bei denen die Grenzen zwischen Straße und Rennstrecke verschwammen.

Neben erfolgreichen Rennwagen wie dem 956 und dem 962 entwickelte Porsche dann den Technologieträger 959 – ein Auto, wie es die Welt vorher noch nicht gesehen hatte. Etwas später den GT1 – Doppelsieger in Le Mans 1998.

959 und GT1 waren mit den Komponenten eines Rennwagens gebaut, ließen sich aber auch fahren wie ein Straßenfahrzeug.

Jetzt gibt es einen neuen Porsche. Eine seriennahe Studie, die jeden Millimeter des Porsche Mythos in sich trägt. Die mit der gleichen Leidenschaft entwickelt wurde wie jede ihrer Vorläufer. Ein Porsche, der alles Dagewesene übertrifft.

Porsche präsentiert den Carrera GT.
Nie war ein Straßenfahrzeug näher an der Rennstrecke.

1948 : Porsche construit sa première voiture de sport.
1951 : naissance de la première voiture de course Porsche.

La compétition était omniprésente. Chaque voiture de sport Porsche a été conçue dans l'optique d'une voiture de course. De cette inspiration qui fut notre motivation sont nés des modèles légendaires comme la Porsche 718 RS Spyder, la 904, la 910/8 Bergspyder, la 908 Spyder et la 917.

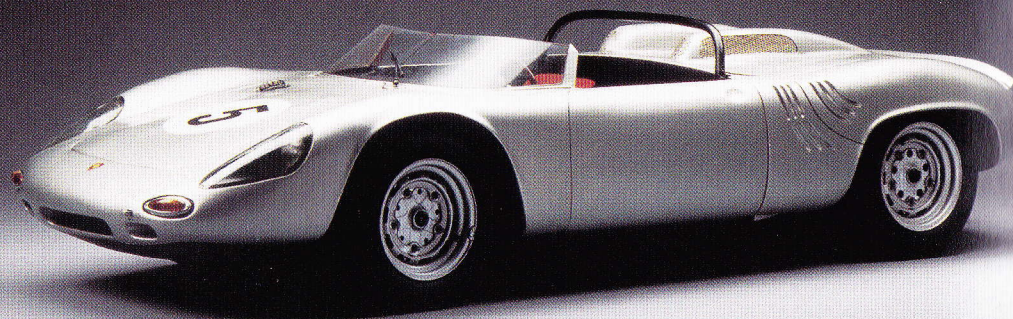
Des voitures de sport qui ont marqué toutes les grandes courses telle la Mille Miglia, la Targa Florio, la Panamericana et Le Mans. Courses où se confondent les limites entre la route et le circuit.

Porsche développe non seulement des voitures de course couronnées de succès comme la 956 ou la 962 mais également des vecteurs de technologie comme la Porsche 959, une voiture qui révolutionna le monde. Un peu plus tard naît la GT1, double vainqueur au Mans en 1998.

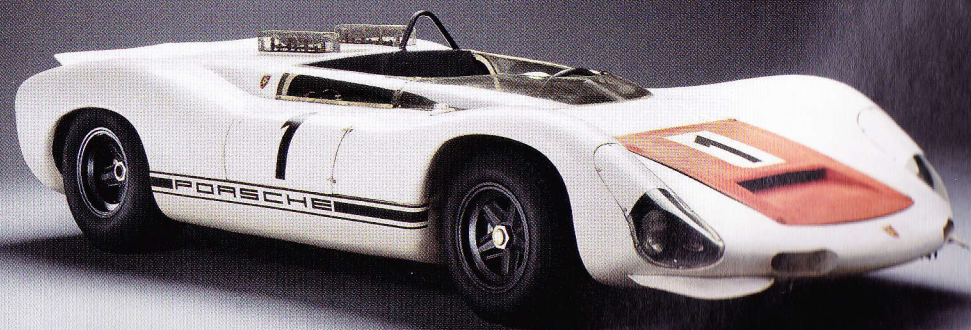
Construites avec les composants d'une voiture de course, les deux voitures étaient parfaitement adaptées à un usage au quotidien.

Aujourd'hui, une nouvelle Porsche est née. Une étude proche de la série, portant en elle le mythe Porsche. Développée avec la même passion que chacune de celles qui l'ont précédée. Une Porsche qui dépasse toutes les attentes.

Porsche présente la Carrera GT.
Jamais une routière n'a approché de si près le circuit.



Porsche 718 RS Spyder



Porsche 910/8 Bergspyder

Philosophie *Philosophie*

Ein Straßenfahrzeug sollte es sein. So leicht und mit so viel Leistung wie möglich. Angelehnt an das Design der Porsche Rennfahrzeuge, gebaut mit dem gleichen Geist wie seine Vorläufer.

Der Carrera GT ist ein Fahrzeug, das außergewöhnlich ist. Ein Hochleistungssportwagen, der in neue Dimensionen vordringt und Grenzen des Sportwagenbaus neu definiert.

Auf den ersten Blick beeindruckt seine relativ weiche Karosserieform mit offenem Cockpitkonzept, sichtbarer Motortechnik und markanter Abrißkante. Elemente, die Vergangenheit und Gegenwart verbinden – und zusammen eine zukunftsweisende Interpretation des Porsche Designs darstellen. Beim Styling der Seiten folgt die Form der Funktion. Mächtige Luftaustritts-Öffnungen vor den Türen und große Lufteinlaß-Kanäle hinter den Türen leiten die Kühlluft vorne ab bzw. versorgen den Motor mit reichlich Kühlluft.

Das Design richtet sich nach fahr- und aerodynamischen Gesichtspunkten. Am Heck fährt ein harmonisch ins Gesamtfahrzeug integrierter Heckflügel ab 120 km/h aus und sorgt bei Höchstgeschwindigkeit für Abtrieb. An der Hinterachse sorgt der zu einem Diffusor ausgebildete Unterboden zusätzlich für Abtrieb.

Dennoch beweist der Carrera GT Alltagstauglichkeit. Zum Beispiel findet sich in dem extrem leichten Kohlefaser-Chassis vorne noch Platz für einen Kofferraum.

Niemand weiß, wie Sportwagen in 10 oder 15 Jahren aussehen werden. Aber vielleicht bekommen Sie hier einen ersten Eindruck davon.

Notre objectif, concevoir une voiture routière la plus légère possible avec un maximum de puissance. Dans le style des voitures de course Porsche, construite dans le même esprit que ses aînées. – Ce fut notre unique préoccupation.

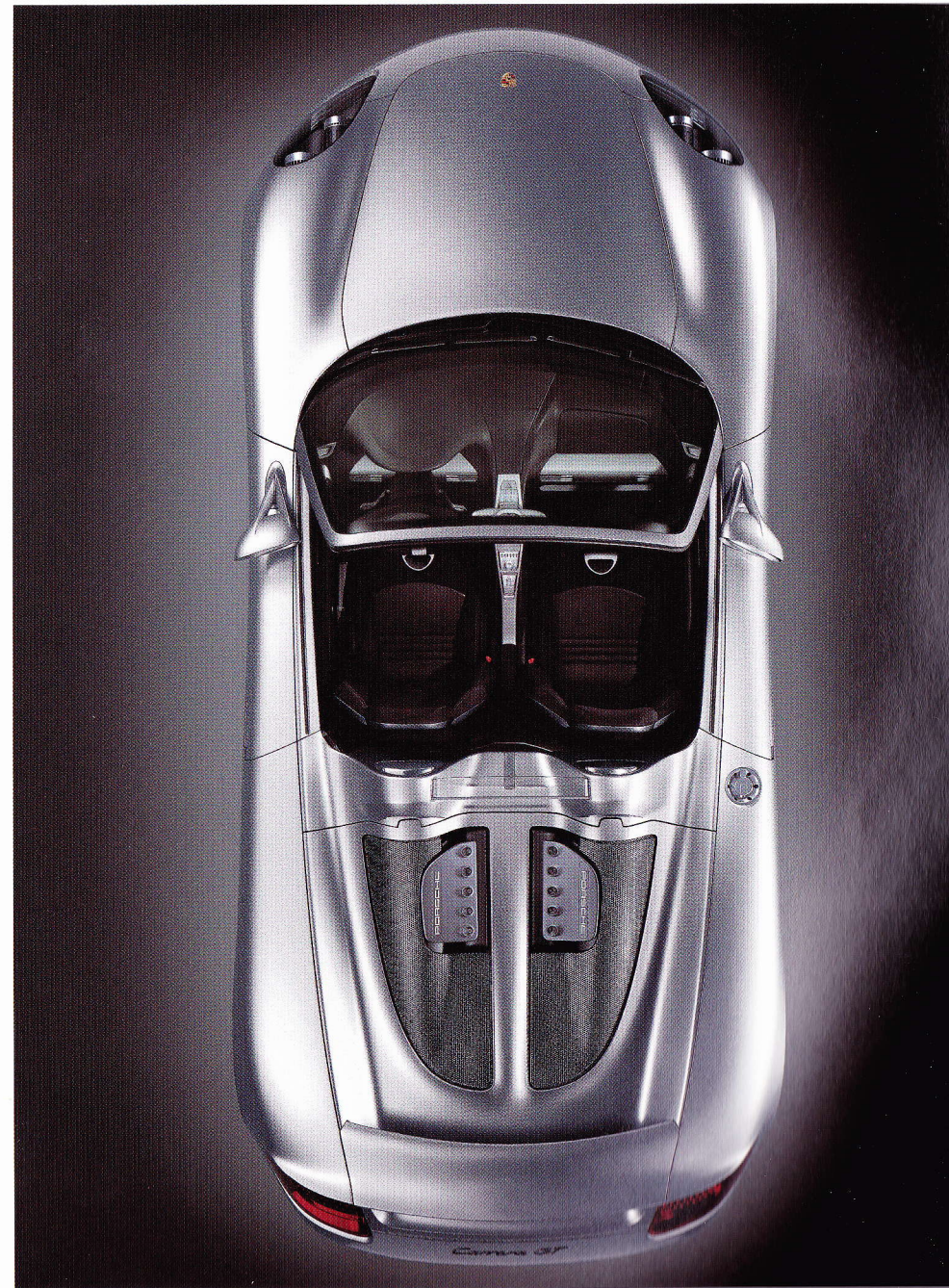
La Carrera GT est une voiture exceptionnelle. Une voiture de sport de haut niveau qui nous emmène dans de nouvelles dimensions et redéfinit les limites de la construction moderne des voitures de sport.

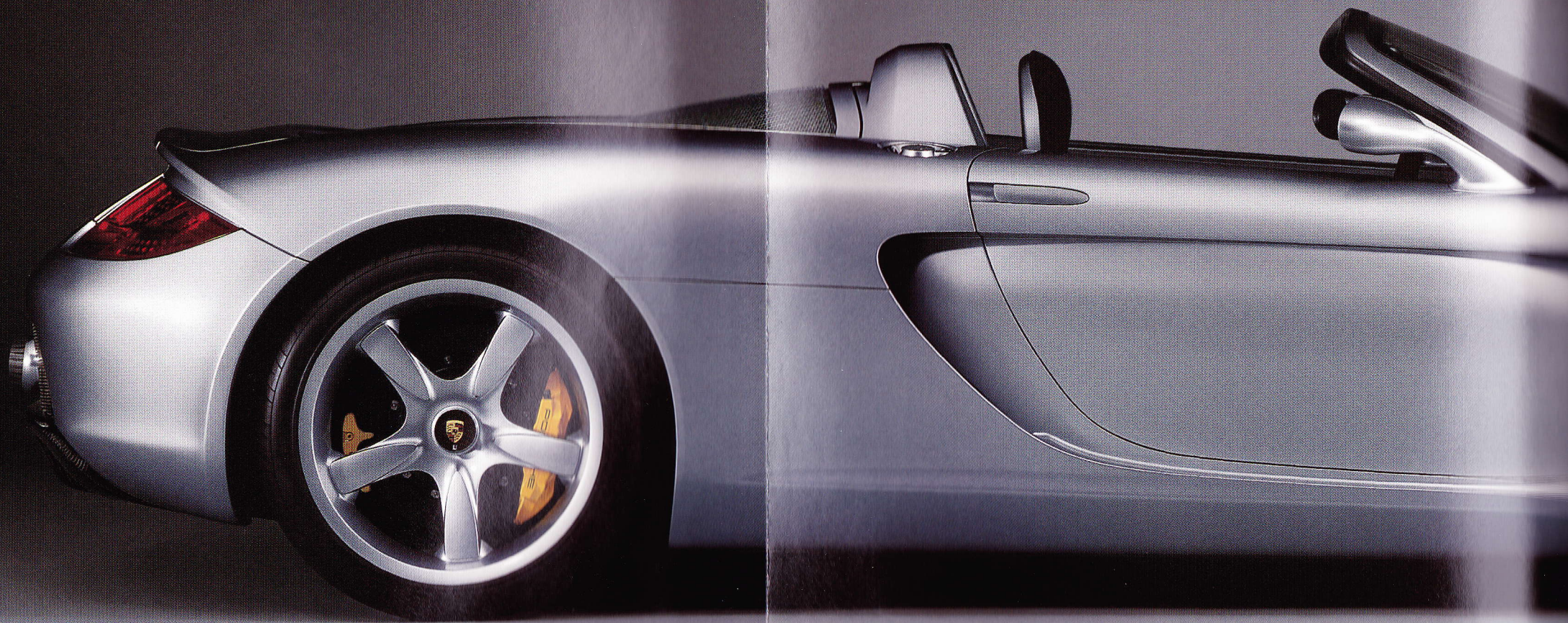
Au premier regard, on est frappé par les lignes relativement souples de la carrosserie, le cockpit ouvert, le moteur apparent et l'aileron saillant. Composants où se marient le passé et le présent. Une interprétation futuriste du style Porsche. Dans la conception latérale, la forme suit la fonction. D'imposantes sorties d'air en amont des portières et de magistrales prises d'air en aval des portières permettent d'évacuer l'air à l'avant et d'alimenter le moteur.

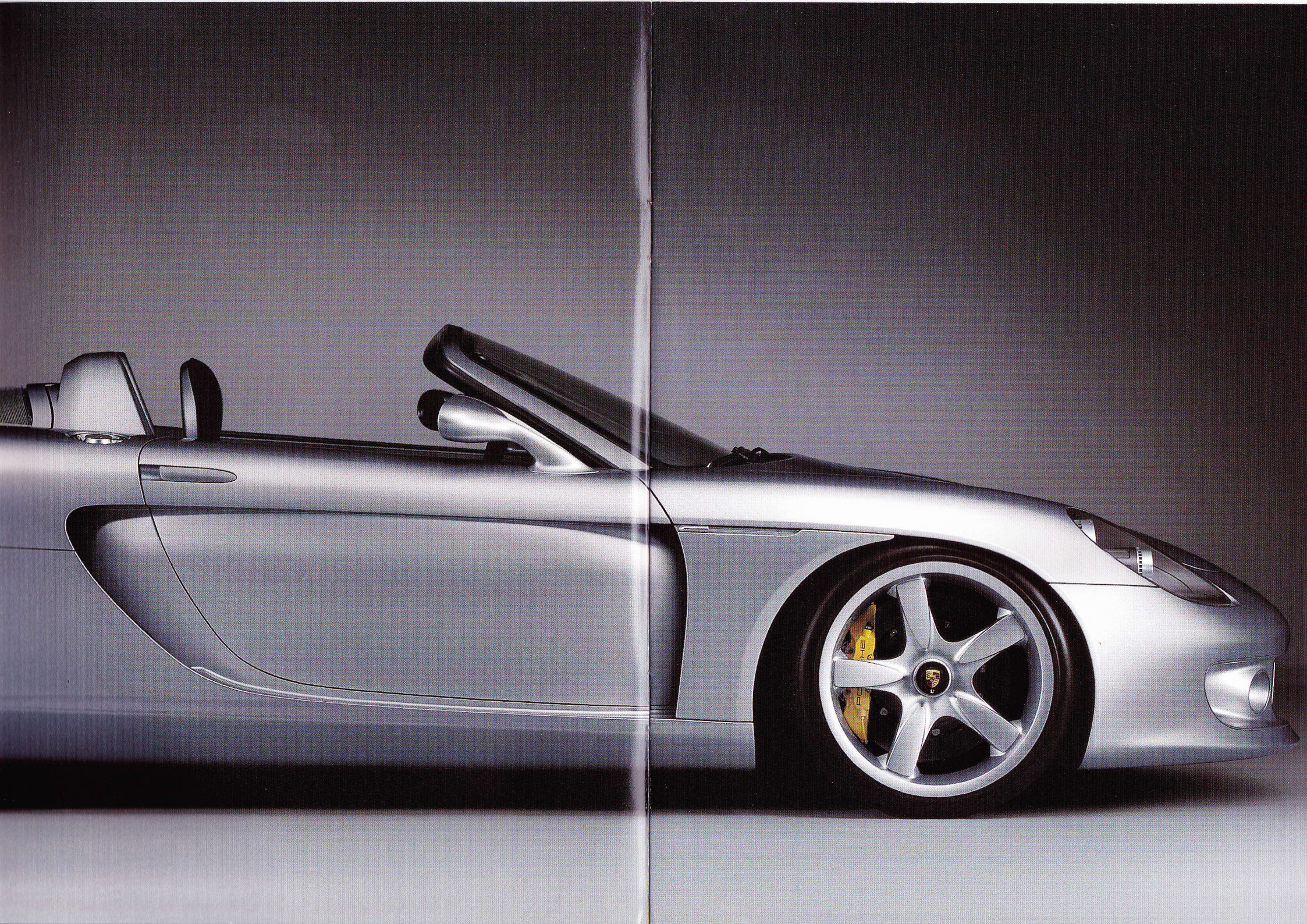
Le design arrière respecte les aspects dynamique et aérodynamique. A l'arrière, un aileron harmonieusement intégré dans la carrosserie se déploie à 120 km/h et assure la portance nécessaire à très haute vitesse, renforcée par la conception du plancher arrière sous forme de diffuseur.

Et pourtant, la Carrera GT est parfaitement adaptée à l'usage au quotidien. Son châssis ultra-léger en fibre de carbone permet de loger un coffre à l'avant.

Personne ne sait quel sera le profil des voitures de sport d'ici 10 à 15 ans. La Carrera GT vous en livre une première impression.







Leistung Puissance

Obwohl der Carrera GT als reines Straßenfahrzeug konzipiert wurde – seine gesamte Konstruktion basiert auf purer Renntechnik. Jeder Millimeter ist auf sportliche Höchstleistung ausgelegt.

Die Aggregate-Massen konzentrieren sich in der Fahrzeug-Mitte. Der Kraftstofftank befindet sich zwischen Fahrgastzelle und Mittelmotor. So bleibt die Radlastverteilung konstant – eine wichtige Voraussetzung für überragende Fahreigenschaften. Der Schwerpunkt liegt äußerst niedrig und ermöglicht so hohe Kurvengeschwindigkeiten. Die Gründe: die geringe Höhe des gesamten Fahrzeugs, vor allem aber der extrem tiefe Einbau von Motor und Getriebe.

Der Karosserie-Grundwerkstoff ist Kohlefaser. Nur sie bietet alle Voraussetzungen, höchste Fahrleistungen und Fahrdynamik mit minimalem Gewicht bei maximaler Steifigkeit zu verbinden. Kohlefaser steht somit auch für höchste Sicherheit. Zusätzliche Strukturelemente aus Stahl verbessern das Crashverhalten weiter. Der Innenraum hat eine Trägerstruktur aus hochfesten Aluminiumprofilen. Ein neuartiges Sicherheitskonzept erzeugt bei minimiertem Gewicht ein effektives Sicherheitskäfig-System.

Der Carrera GT wird voraussichtlich eine Spitzengeschwindigkeit von über 330 km/h erreichen. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in unter 4 s. Von 0 auf 200 km/h in unter 10 s.

Wer ihn fährt, wird feststellen: Es ist ein unglaubliches Erlebnis. Ein Erlebnis, das es sonst wohl nur mit Helm und feuerfestem Overall auf einer freien Rennstrecke gibt.

Bien qu'elle soit conçue entièrement comme une routière, la construction entière de la Carrera GT repose sur une technologie de course pure pour de très hautes performances sportives.

Les masses des organes sont concentrées au centre de la voiture. Le réservoir de carburant est logé derrière la cellule passager et devant le moteur central. La répartition de la charge à l'essieu reste constante et confère à la voiture une dynamique exceptionnelle. Le centre de gravité étant extrêmement bas, la voiture peut atteindre des vitesses élevées en courbe, non seulement grâce à la faible hauteur de la voiture mais avant tout par l'extrême profondeur de montage du moteur et de la boîte de vitesses.

Pour la carrosserie nous avons utilisé de la fibre de carbone qui offre un maximum de performances et de dynamique pour un minimum de poids avec une rigidité optimale. La rigidité de la fibre de carbone garantit une sécurité maximale. Des structures supplémentaires en acier optimisent le comportement aux chocs. L'habitacle possède une ossature en profilés d'aluminium à haute résistance. Un concept de sécurité novateur permet de créer un système de cage de sécurité.

Sur circuit, la Carrera GT pourra atteindre une vitesse de pointe allant au-delà de 330 km/h. L'accélération de 0 à 100 km/h se situe en dessous du seuil des 4 secondes. Le passage de 0 à 200 km/h est atteint en moins de 10 secondes.

Aux commandes de la Carrera GT, l'aventure sera hors du commun. Une aventure qui, en temps normal, se vit seulement sur circuit, avec casque et combinaison ignifuge.



Antrieb *Propulsion*

Nur wer ein Fahrzeug wie den Carrera GT mit Herzblut entwickelt, ist in der Lage, sich auch beim Herz eines solchen Fahrzeugs selbst zu übertreffen: dem Motor.

Der V10-Saugmotor ist eine völlige Neuentwicklung der Porsche Rennsportabteilung. Aus 5,5 l Hubraum entwickelt er eine Leistung von 410 kW (558 PS) und ein Drehmoment von 600 Nm. Das Drehzahlband reicht bis über 8.000 1/min. 4 Ventile pro Zylinder und strömungsgünstig gestaltete Ansaugkanäle optimieren die Zylinderfüllung.

Die Gehäuseteile bestehen ausschließlich aus Leichtmetall in zum Teil hochfesten und temperaturbeständigen Legierungen. Dies reduziert weiter Gewicht.

Die Verbindung von den Kolben zur Kurbelwelle übernehmen Titan-Pleuel. Ihre hohe Festigkeit und das geringe Gewicht sorgen auch bei Drehzahlen über 8.000 1/min für Laufruhe und Dauerhaltbarkeit. Eine Erfahrung aus dem Rennsport. Die Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank sorgt dabei jederzeit für eine sichere Ölversorgung, auch bei extremen Querbeschleunigungen.

Für die optimale Kraftübertragung sorgt eine speziell entwickelte Rennsportkupplung mit einem kompakten, manuell schaltbaren 6-Gang-Getriebe. Der geringe Durchmesser der Kupplungsscheiben ermöglicht einen extrem tiefen Einbau der Kurbelwelle und senkt den Fahrzeug-Schwerpunkt so weiter ab. Das Ergebnis: höhere Kurvengeschwindigkeiten.

Sie sehen, Porsche Ingenieure sind wie Rennfahrer. Beide machen keine Kompromisse.

Investis corps et âme dans le développement de la Carrera GT, nos ingénieurs se sont surpassés, comme en témoigne le moteur, organe vital du véhicule.

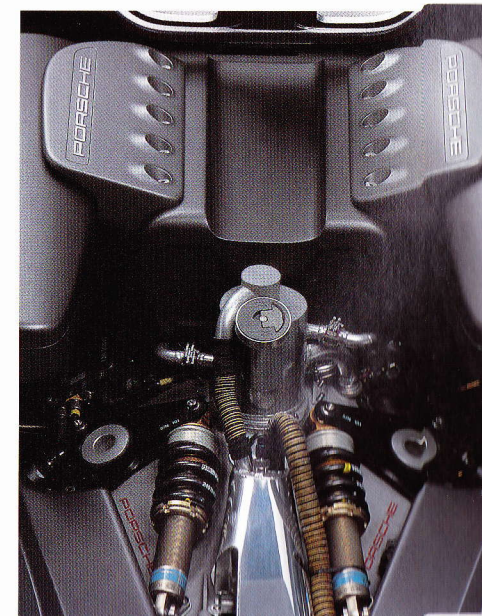
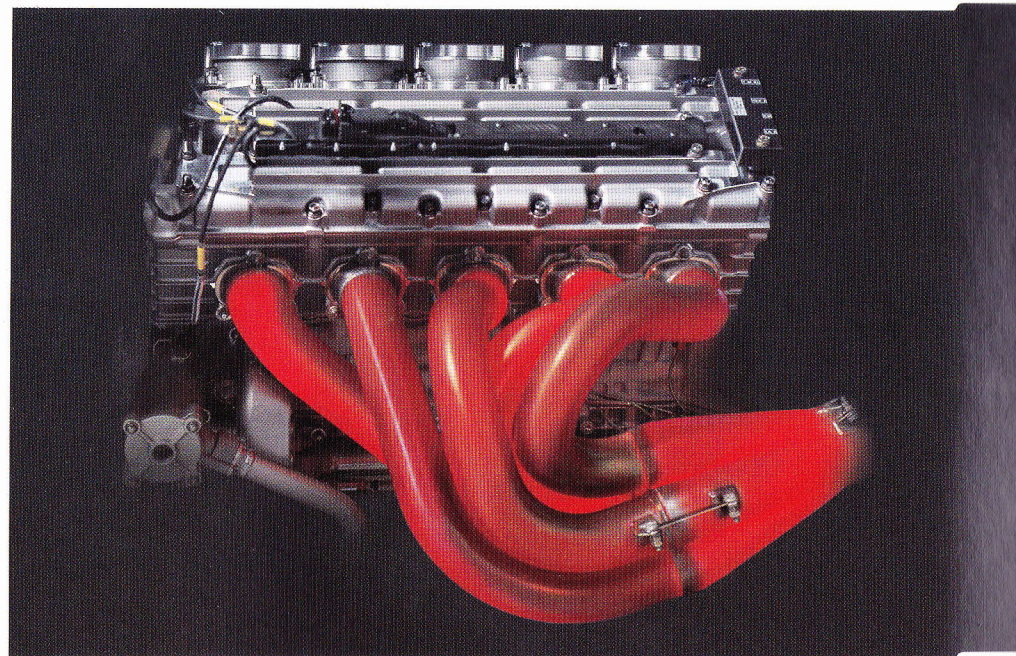
Le moteur V10 à aspiration de conception novatrice a été développé par le département compétition de Porsche. Avec une cylindrée de 5,5 l, il développe une puissance de 410 kW (558 ch) et un couple de 600 Nm. Sa plage de régime dépasse les 8.000 tr/mn. Quatre soupapes par cylindre et des tubulures d'admission favorisant les flux optimisent le remplissage des cylindres.

Les composants du carter sont en alliage léger extrêmement résistant avec une très bonne stabilité à la température. Cette conception a permis de réaliser un gain de poids supplémentaire.

Les pistons sont reliés au vilebrequin par des bielles en titane, très légères mais extrêmement résistantes, pouvant supporter des régimes élevés supérieurs à 8.000 tr/mn tout en garantissant un niveau sonore faible et une durée de vie exceptionnelle. Une expérience issue de la compétition. La lubrification à carter sec avec réservoir séparé permet à tout moment une lubrification fiable et sûre, même en cas de très forte accélération transversale.

Pour optimiser la transmission, nous avons développé un embrayage spécifique dérivé de la compétition qui est accouplé à une boîte compacte mécanique à six rapports. Le faible diamètre des disques d'embrayage nous a permis d'abaisser le montage du vilebrequin et de diminuer encore le centre de gravité de la voiture. Résultat : des vitesses plus élevées en courbe.

Comme vous pouvez le constater, les ingénieurs Porsche réagissent comme les coureurs, ne faisant aucun compromis.



Fahrwerk

Chassis

Das Fahrwerk des Carrera GT ist ausgelegt auf agiles Fahrverhalten mit überlegenen Handlingeigenschaften und hoher Fahrsicherheit auch in Extremsituationen. Wie immer bei Porsche. Hier besteht es aus einem Rennfahrwerk mit 2 Doppelquerlenkerachsen. Eine Weiterentwicklung aus dem Le-Mans-Sieger Porsche GT1.

Eine Besonderheit für ein Straßenfahrzeug sind „Push-rods“ (Schubstangen) an der Hinterachse. Sie erlauben die Anordnung der Federbeine am Getriebe, ermöglichen eine sehr feine Fahrwerkabstimmung und eine aerodynamisch günstige Luftführung im Bereich Motor, Getriebe und Hinterachse. Ferner reduzieren sie das Gesamtgewicht und die ungefederten Massen für ein noch besseres Fahrverhalten. Durch einstellbare Federbasen an allen Rädern lassen sich die Radlasten perfekt ausbalancieren.

Die Magnesium-Schmiederäder des Carrera GT sind extrem leicht und verbessern durch unterschiedliche Größen an Vorder- und Hinterachse das Handling. Die Dimensionen der Räder (19 Zoll vorne, 20 Zoll hinten) ermöglichen Bremsscheiben-Durchmesser von enormen 380 mm. 50 mm mehr als beim 911 Turbo.

Auch die Bremsen des Carrera GT sind High-Tech: Porsche Ceramic Composite Brakes (PCCB). Gelocht und innenbelüftet wie eine Metallbremsscheibe, wiegen sie 50% weniger, was die ungefederten Massen weiter reduziert. In Verbindung mit einem neuartigen Bremsbelag entwickelt PCCB spontan sehr hohe und konstante Reibwerte bei der Verzögerung. Durch den erstmaligen Einsatz eines Achtkolben-Bremssattels vorne und eines Vierkolben-Bremssattels hinten in Porsche Monobloc-Bauweise rücken die Verzögerungswerte bis weit in Rennsport-Dimensionen vor.

La conception du châssis donne à la Carrera GT une bonne agilité avec une extrême maniabilité et une sécurité élevée, même en situation extrême. Il se compose de deux essieux à double triangulation, une évolution de la Porsche GT1, vainqueur du Mans.

L'utilisation de « pushrods », des jambes de force sur l'essieu arrière, constitue une première pour une routière. Fixées sur la boîte de vitesses, ces jambes de suspension permettent un réglage précis du châssis et une bonne ventilation au niveau du moteur, de la boîte de vitesses et de l'essieu arrière, optimisant le comportement aérodynamique. Elles réduisent également le poids total et le poids des masses non suspendues pour une meilleure tenue de route. Des ressorts réglables sur les quatre roues garantissent un équilibre parfait de la charge sur les roues.

Les jantes forgées en magnésium de la Carrera GT sont extrêmement légères. De dimension différente à l'avant et à l'arrière, elles améliorent le comportement routier. Chaussées de pneus 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière, elles permettent de porter le diamètre des disques de freins à 380 mm, 50 mm de plus que la 911 Turbo.

Pour le freinage, la Carrera GT bénéficie d'une technologie d'avant-garde : disques de freins en céramique avec refroidissement intégré (PCCB – Porsche Ceramic Composite Brake). Ajourés et ventilés comme les disques métalliques, les disques de freins en céramique sont plus légers et ont permis de diviser le poids par deux. Cette technologie diminue le poids des masses non suspendues. Associés à de nouvelles plaquettes, les disques de freins en céramique PCCB réagissent spontanément et développent un excellent coefficient de frottement en décélération. La conception monobloc des étriers Porsche, utilisée pour la première fois dans la combinaison huit pistons à l'avant et quatre pistons à l'arrière, crée de nouvelles dimensions de décélération proches de la compétition.



Ausstattung Equipment

Unser Ziel: Renntauglichkeit, ja. Aber nicht zu Lasten der Alltagstauglichkeit.

Sie finden im Carrera GT kein überflüssiges Gewicht, keine überflüssigen Komfortmerkmale. Und doch erweckt der Innenraum einen äußerst hochwertigen Eindruck. Aluminium und Leder dominieren.

Das Cockpit ist fahrerorientiert gestaltet. Die markante Mittelkonsole zieht sich bis zum Armaturenbrett hoch. So sitzt der Schalthebel griffgünstig auf Höhe des Lenkrads. Darunter befinden sich die Bedienelemente der Audio- und Klimaanlage. Diese neue Art von Mittelkonsole erhöht zusätzlich die Biegesteifigkeit des Gesamtfahrzeugs. Die neu gestalteten Sitze sind mit braunem Glattleder und schwarzem Nubuck bezogen. Zur optimalen Abstützung gegen Längs- und Querkkräfte bei extremer Querbeschleunigung finden Sie im Carrera GT eine Innovation: Knie- und Beinstützen an den Seiten der Sitze. Sie lassen sich zum Ein- und Aussteigen bequem herunterklappen. Die Seitenwangen der Sitze sind in der Weite verstellbar.

Aus dem Rennsport stammt die Instrumentierung des Carrera GT. Sie besteht aus einem flachen Farbbildschirm, der Informationen digital in drei Ebenen darstellt. Ebene 1 ähnlich einem Bordcomputer für die Straße. Ebene 2 für die Rennstrecke mit Rundenzeit und Rundstreckeninformationen. Ebene 3 zeigt die Einstellung der Klimaanlage. Wichtige Daten wie Drehzahl und Geschwindigkeit sind in allen Ebenen ablesbar.

Auch das Zündschloß des Carrera GT ist Porsche typisch: Es sitzt links. Ein Detail, das aus den Anfängen der Le Mans-Rennen stammt und die Herkunft des Carrera GT noch einmal verdeutlicht.

Notre objectif : priorité à l'utilisation en compétition sans que cela n'affecte son utilisation au quotidien.

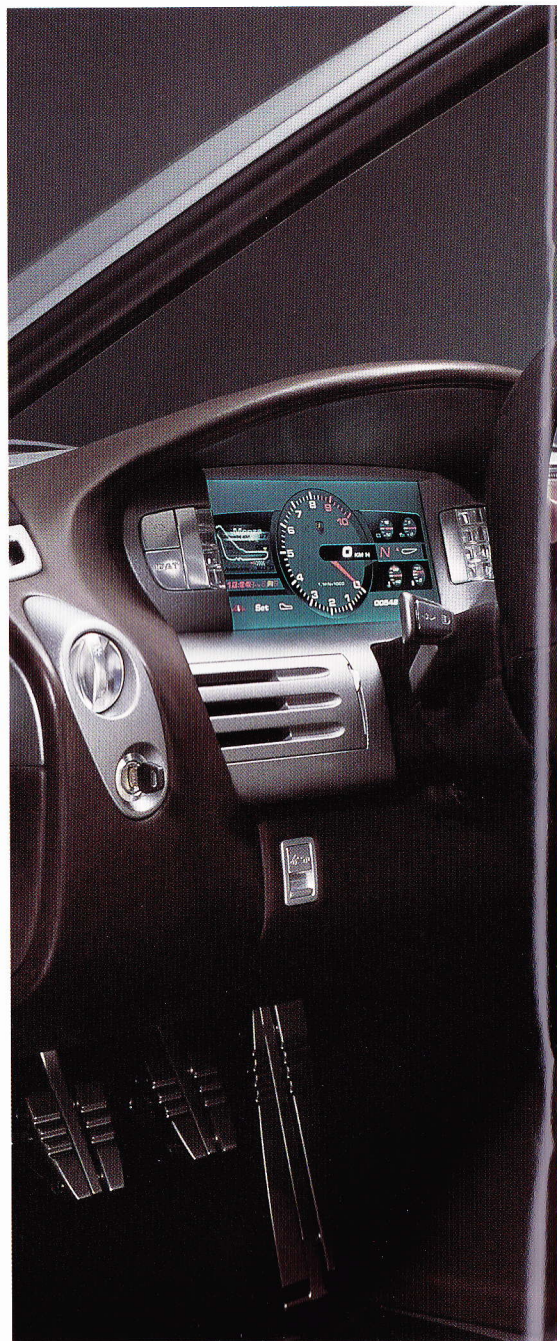
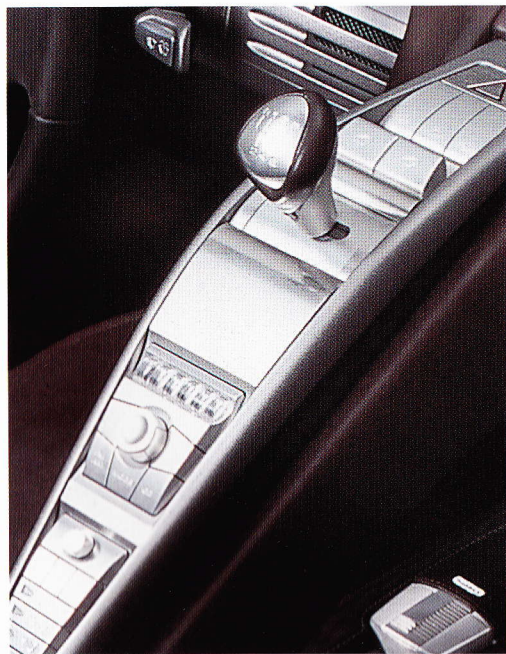
Même si nous avons privilégié la légèreté et la simplicité, l'habitacle de la Carrera GT reflète une image de qualité de haut niveau où dominent l'aluminium et le cuir.

Tous les éléments de l'habitacle de la Porsche sont orientés vers le conducteur. La console centrale très caractéristique remonte jusqu'à la planche de bord. Le levier de vitesses, à hauteur du volant, est à portée de main, juste au-dessus des commandes du système audio et de la climatisation. Cette nouvelle génération de consoles centrales augmente la rigidité à la torsion de la voiture. Les nouveaux sièges sont tendus de cuir lisse de coloris brun et de nubuck noir. La Carrera GT ne manque pas d'innovation. Observez les supports de maintien qui préviennent des accélérations transversales et longitudinales. Ces maintiens latéraux aux genoux et jambes, placés sur les côtés des sièges, se rabattent pour monter ou descendre du véhicule. Les joues latérales des sièges, réglables en largeur, peuvent ainsi s'adapter aux différentes corpulences.

L'instrumentation de la Carrera GT, dérivée de la compétition, comprend un écran couleur plat avec affichage numérique sur 3 niveaux. Le 1er niveau est destiné à l'affichage en utilisation routière comme sur un ordinateur de bord. Le 2ème niveau est réservé à la conduite sur circuit pour afficher les temps et les informations sur le circuit. Le 3ème niveau indique le réglage de la climatisation. Les informations essentielles comme le régime ou la vitesse peuvent s'afficher sur les 3 niveaux.

Autre signe typique de la Carrera GT : comme sur toutes les Porsche, la serrure de la clé de contact se trouve à gauche. Un détail qui remonte aux débuts des courses du Mans. Décidément, la Carrera GT a du mal à cacher ses origines.





Technische Daten

Motor

Bauweise	V10-Zylinder-Saugmotor mit 68° Zylinderwinkel
Hubraum	5.500 cm³
Leistung	410 kW (558 PS)
Höchstzahl	8.200 1/min
Max. Drehmoment	600 Nm

Kraftübertragung

Antrieb	Hinterradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe

Fahrwerk

Achsen	Doppelquerlenker, hinten mit „Pushrods“ (Schubstangen) betätigte Feder-Dämpfer-Einheit und Stabilisator an Getriebegehäuse angelenkt
Lenkung	Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Bremse	VA: 8-Kolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, HA: 4-Kolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), Keramik-Verbundbremsscheiben mit Evolventenkühlkanal und 380 mm Durchmesser, 2-Kreis-ABS

Räder	Leichtmetall-Schmiedeeräder mit Zentralverschluß
Reifen	VA: 265/30 R 19 HA: 335/30 R 20

Gewicht

DIN leer	1.250 kg
----------	-----------------

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	über 330 km/h
0–100 km/h	unter 4 s
0–200 km/h	unter 10 s

Abmessungen

Länge	4.556 mm
Breite	1.915 mm
Höhe	1.192 mm
Radstand	2.700 mm
Spurweite	VA: 1.620 mm HA: 1.570 mm
Tankinhalt	90 l

Erstbefüllung mit



Caractéristiques techniques

Moteur

Type de moteur	Moteur V10, cylindres disposés selon un angle de 68°
Cylindrée	5.500 cm³
Puissance	410 kW (558 ch)
Régime maxi	8.200 tr/mn
Couple maxi	600 Nm

Transmission

Type de transmission	Propulsion arrière
Boîte mécanique	6 rapports

Châssis

Essieux	Double triangulation unité de suspension et d'amortissement commandée à l'arrière par des « pushrods » (jambes de force) et barres stabilisatrices articulées sur le carter de la boîte de vitesses
Direction	Assistée à crémaillère

Freins	AV : étriers monoblocs en aluminium à 8 pistons, AR : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons, disques de freins en céramique à refroidissement intégré (PCCB – Porsche Ceramic Composite Brake), diamètre de disque 380 mm, ABS double circuit
--------	---

Jantes

	Jantes forgées en alliage léger avec verrouillage centralisé
Pneus	AV : 265/30 R 19 AR : 335/30 R 20

Poids à vide

DIN	1.250 kg
-----	-----------------

Performances

Vitesse maxi	supérieure à 330 km/h sur circuit
Accélération	
0–100 km/h	inférieure à 4 s
0–200 km/h	inférieure à 10 s

Dimensions

Longueur	4.556 mm
Largeur	1.915 mm
Hauteur	1.192 mm
Empattement	2.700 mm
Voies	AV : 1.620 mm AR : 1.570 mm
Contenance du réservoir	90 l

Premier remplissage avec





Das abgebildete Fahrzeugmodell ist ein Prototyp.
Über die Serienproduktion ist noch nicht entschieden.
Änderungen von Konstruktion, Ausstattung und
Lieferumfang bleiben vorbehalten.

Porsche, Carrera, Boxster, Targa und Tequipment 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

Stand: 09/00
Printed in Germany
WVK 178 813

*Le modèle illustré dans ce document est un prototype.
La décision pour la production en série n'a pas encore
été prise. Sous réserve de modifications dans la con-
struction, les équipements et le programme de livraison.*

*Porsche, Carrera, Boxster, Targa et Tequipment sont des
marques déposées de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG*

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart
www.porsche.com

*Edition : 09/00
Imprimé en Allemagne.
WVK 178 813*