

PORSCHE

**THE BRAKING POINT.
THE APEX.
THE EXIT.
CHALLENGE THEM ALL.**

DER NEUE 911 CHALLENGE



///RACEBORN

EINFACH ZU FAHREN. HERAUSFORDERND ZU MEISTERN.

Ganz gleich, welche Hobbys wir haben: Wir alle lieben es, unsere Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und uns zu verbessern. Wenn Sie das hier lesen, sind Sie wahrscheinlich ein begeisterter Fahrer – und das finden wir großartig. Aber sind Sie bereit für Ihre nächste Herausforderung? Der neue 911 Challenge ist Ihr erster Schritt in die Welt des Rennsports – ein maßgeschneidertes, ausschließlich für die Rennstrecke konzipiertes Fahrzeug, das mit Ihnen Schritt hält, während Sie sich weiterentwickeln. Es ist der ideale Weg, um Ihre Rennsportambitionen auf die nächste Stufe zu heben. Nehmen Sie die Herausforderung an?



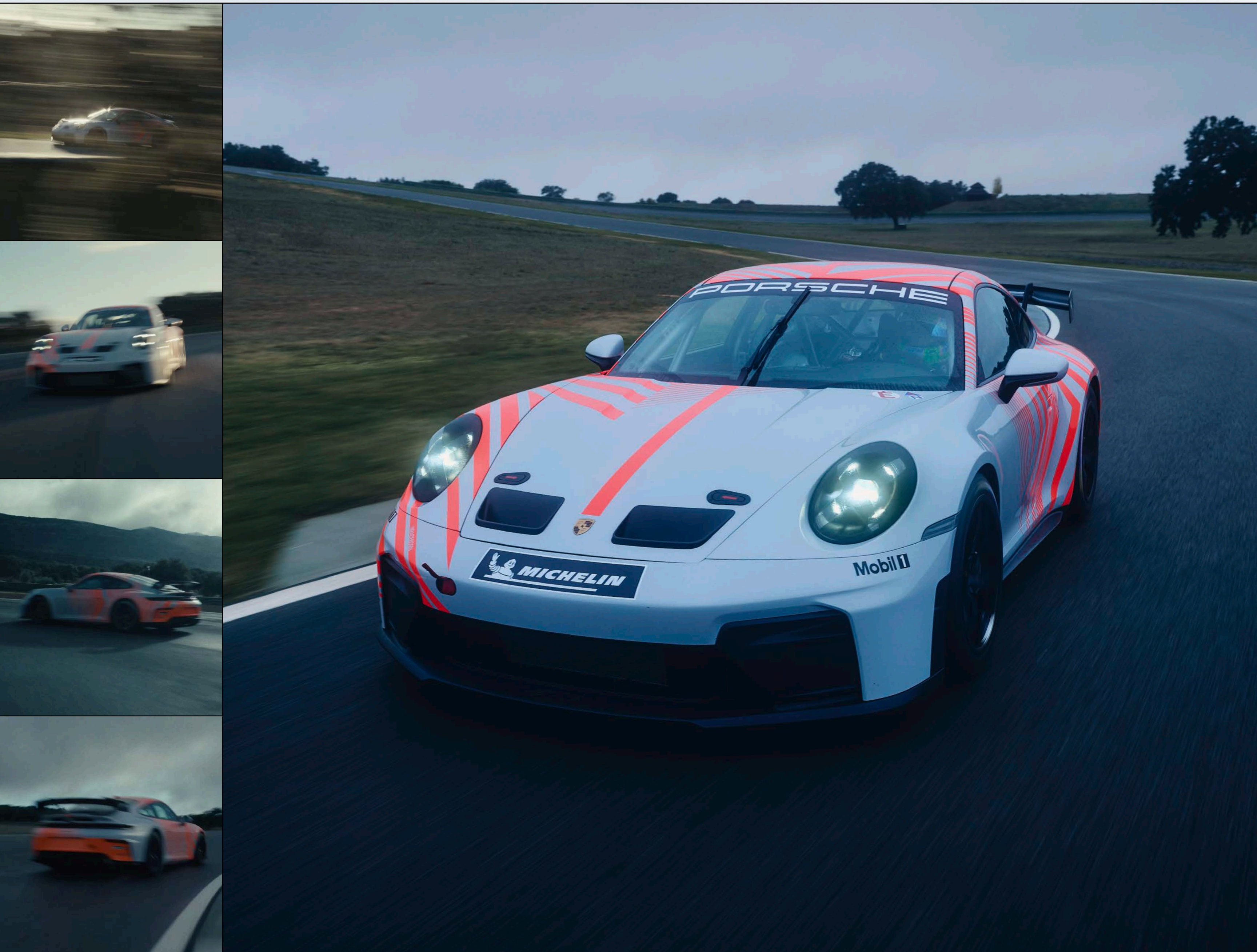
EINSTEIGEN. HERAUSFORDERUNG MEISTERN.

Das Cockpit des 911 Challenge vereint das gewohnte Fahrerlebnis aus den straßentauglichen GT-Modellen mit allem, was Sie auf der Rennstrecke benötigen. Vertraute Ergonomie, auf den Motorsport ausgerichtete Bedienelemente, ein funktional gestalteter Innenraum.

Über Mode-Schalter steuern Sie die Systeme, auf die es ankommt: Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), ABS, Traktionskontrolle, ESP und Bremskraftverteilung – alles individuell justierbar. Das Beste? PTV+. Diese elektronisch gesteuerte Differenzialsperre bietet Ihnen ausgeklügelte Einstellungsoptionen und sorgt für mehr Fahrsicherheit und mehr Leistung – Runde für Runde.

Denn Fahrsicherheit entsteht nicht durch Komplexität, sondern durch ein klares Gefühl für Ihr Fahrzeug. Sie verstehen intuitiv, was es Ihnen vermittelt, finden sich schnell zurecht und können sich vom ersten Moment an auf das konzentrieren, was zählt: Ihre Performance.





JEDERZEIT PRÄZISE. NIEMALS ZAHM.

Am Steuer des 911 Challenge dürfen Sie sich nicht auf Ihren Lorbeeren ausruhen. Dieses Auto will gefahren werden. Es ist kein Fahrzeug für eine gemütliche Sonntagsfahrt, sondern ein Rennwagen, dessen Beherrschung Sie sich erst mit der Zeit erarbeiten müssen. Doch genau das macht die Herausforderung so reizvoll.

Das Herzstück des 911 Challenge ist ein 4,0-Liter-Sechszylinder-Saugboxermotor mit 515 PS. Reaktionsschnell, berechenbar und unverkennbar Porsche. Er entfaltet seine Leistung unmittelbar. Ein Motor, dessen Potenzial Sie Runde für Runde weiter ausschöpfen können. Denn sobald Sie ein Gefühl für die Leistungsentfaltung entwickelt haben und verstehen, wie der Motor reagiert, stellt sich ein Erfolgserlebnis ein, auf das Sie stolz sein können.



WIE SCHNELL KÖNNEN SIE SCHALTEN?

Jeder Gangwechsel ist eine Entscheidung. Schalten Sie zu früh, verlieren Sie den Schwung aus der Kurve. Schalten Sie zu spät, arbeiten Sie gegen den Motor, statt seine Kraft zu nutzen. Das aus dem Motorsport abgeleitete 7-Gang-PDK-Getriebe mit kurzen Übersetzungen, das bereits im 911 GT3 zum Einsatz kam, verzeiht kein Zögern. Es belohnt Präzision. Gang für Gang, Kurve für Kurve entwickeln Sie ein immer feineres Gespür dafür, wo Sie bremsen, einlenken und wieder beschleunigen müssen. Das ist nichts, was Sie ein für alle Mal lernen. Es fordert Sie Runde für Runde aufs Neue heraus.



Maximale Leistung:

515 PS

379 kW bei 8.500 1/min

Maximales Drehmoment:

470 Nm

Maximale Drehzahl:

9.000 1/min

KOMPROMISSLOS WIE IMMER.

Der 911 Challenge ist eine konsequent auf die Rennstrecke ausgerichtete Kraftpaket. Jedes Detail erfüllt nur eine Aufgabe: maximale Leistung. Von der für den Motorsport entwickelten Karosserie über den Heckflügel bis hin zu den funktionalen aerodynamischen Bauteilen dient nichts allein der Optik. Die Linienführung des 911 Challenge erzählt eine klare Geschichte. Man sieht auf den ersten Blick: Das ist ein 911. Ob er im Rückspiegel auftaucht oder in der Garage steht – seine Herkunft ist unübersehbar. Seine Formensprache übersetzt traditionelles Design in Stärke. Der 911 Challenge ist nicht irgendein Fahrzeug aus einer Modellreihe, sondern die optimierte Version einer längst zur Legende gewordenen Ikone. Bereit, die Regeln in Frage zu stellen, statt sie zu befolgen.





TECHNISCHE
DATEN

MOTOR

Wassergekühlter 6-Zylinder-Boxermotor

Hubraum 3.996 cm³; Hub 81,5 mm; Bohrung 102 mm

Max. Leistung: 379 kW (515 PS) bei 8.500 1/min

Max. Drehmoment: 470 Nm bei 6.250 1/min

Max. Drehzahl: 9.000 1/min

Strömungsoptimierte Einzeldrosselklappenanlage

Sauganlage mit zwei Resonanzklappen

Trockensumpfschmierung mit Öl-Wasser-Wärmetauscher

Modifizierter Serienfahrzeug-Schalldämpfer ohne Partikelfilter und mit Katalysator

Motorsteuergerät auf Basis des Serienfahrzeuges

Zweimassenschwungrad

Kraftstoffqualität: Superplus bleifrei, bis E20 (min. 98 Oktan); E-Fuels Ready
(übereinstimmend mit FIA Anhang J)

Verplombt

KONZEPT

Einsitziges Kunden-Rennfahrzeug
Basis: 911 GT3

KRAFTÜBERTRAGUNG

7-Gang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK I)

Kurze Getriebeübersetzungen auf Basis des 911 GT3 Serienfahrzeugs:

1. Gang	45/12	i= 3.750
2. Gang	50/21	i= 2.381
3. Gang	43/25	i= 1.720
4. Gang	43/32	i= 1.344
5. Gang	39/35	i= 1.114
6. Gang	44/46	i= 0.957
7. Gang	38/45	i= 0.844
Rückwärtsgang	41/12	i= 3.417
Achsantrieb	57/41	i= 1.390
Kegel-/Tellerrad	49/15	i= 3.267

Elektronisch geregeltes Sperrdifferenzial mit fahrerseitig einstellbaren Parametern

Interne Druckölschmierung mit aktiver Ölkühlung über Öl-Wasser-Wärmetauscher

Lenkrad-Schaltpaddles

Automatisches oder manuelles Schalten verfügbar

Schnelllöseknopf zum Lösen der Parkposition und Einlegen des Leerlaufs

	KAROSSERIE	
	Leichtbaukarosserie in intelligenter Aluminium-Stahl Verbundbauweise	MODIFIZIERTES 911 COCKPIT
	Eingeschweißter Überrollkäfig gemäß FIA-Vorschriften (zugelassen für Beifahrerbetrieb auf Rundstrecken)	
	Frontdeckel mit integrierten Schnellverschlüssen und Kühlerabluftführungen	
	Aufnahmepunkte für Hebevorrichtung	
	Motorsportspezifische Heckverkleidung	
	FIA-zertifizierte Abschleppschlaufen vorn und hinten	Puristischer Innenraum ohne Airbags, Teppiche, Dämmung und Verkleidungen
	Gewichtsgrundplatte zur Aufnahme von Ausgleichsgewichten und optionaler Ausstattung	Einstellbare Lenksäule (Höhe und Länge) mit Lenkwinkelsensor
		Fenster- & Mittelnetz nach aktuellen FIA-Sicherheitsbestimmungen
	FT3 Sicherheitstank (ca. 110 Liter) mit Schnelltrennkupplungen zum Be- & Abtanken im geschlossenen System	Rennschalensitz gemäß FIA-Standard 8862/2009: ▪ Stufenlose Längsverstellung, 2-fach Höhen- & Neigungswinkel-Verstellung ▪ Padding System in drei Größen zur individuellen Anpassung an den Fahrer (Auslieferung erfolgt mit Größe M) ▪ Vorbereitung für Sitzbelüftung
	„Fuel-Cut-Off“-Sicherheitsventil gemäß FIA-Reglement	
	3-Stempel Lufthebeanlage; Luftlanzenventil moniert im Windlauf auf der Beifahrerseite	
	EXTERIEUR	6-Punkt-Rennsicherheitsgurt
	Modifizierte Serienfahrzeugtüren	
	Serienfahrzeug-Heckdeckel mit integriertem Regenlicht gemäß FIA-Vorschriften	
	Heck-Unterbodenfinnen zur Verbesserung der Luftführung	
	Heckflügel hängend montiert; verstellbar (4 Positionen)	

	FAHRWERK	BREMSSYSTEM
	Geschmiedete Aluminiumlenker & Stützlager: - Steifigkeitsoptimiert - Hochleistungsgelenklager mit Staubschutz	Zwei getrennte Bremskreise mit Bremsdrucksensoren für Vorder- und Hinterachse; vom Fahrer regulierbar über ein Waagebalkensystem: - ABS mit einstellbaren Regeleingriffen - Rennsportoptimiertes ESC/TC mit einstellbaren Regeleingriffen - Rennbremsbeläge - Vorderachse Belagmischung RST 2E - Hinterachse Belagmischung RSL 19-5 - Optimierte Bremsluftführung - Vergrößerter Bremsflüssigkeitsbehälter mit Füllstandssensor Befestigungsgeometrie - Drucksensor als Bremslichtschalter
	Radnaben mit 5-Stehbolzen	
	Wartbare Stoßdämpfer mit motorsportspezifischer Ventilkennlinie, nicht einstellbar	
	3-fach verstellbarer Stabilisator	
	Reifendruck & Temperatur Kontrollsystem	
	VORDERACHSE	
	Doppelquerlenker-Vorderachse, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur	VORDERACHSE
	Elektromechanische Servolenkung mit reduziertem Spurwendekreis	
	Stehbolzen-Konzept zur Lenkgetriebefixierung	
	HINTERACHSE	
	Mehrlenker-Hinterachse, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur	6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern
		Innenbelüftete Stahlbremsscheiben 380 mm x 35 mm mit Aluminium-Bremsscheibentopf
		Vergrößerte Reibfläche (Hochreibring Bremsscheibe & optimierte Bremsbelag Geometrie)
		HINTERACHSE
		4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern
		Innenbelüftete Stahlbremsscheiben 380 mm x 32 mm mit Aluminium-Bremsscheibentopf

	FELGEN / BEREIFUNG	ELEKTRIK
	Motorsporttypische Felgen/Reifen Kombination	Seriencockpit mit adaptierten Rennfahrzeug-Displayinhalten
	VORDERACHSE	Porsche Logger für grundlegende motorsportspezifische Datenerfassung
		Hochpräzises GPS zur Positionserkennung und Rundenzeiterfassung
	Einteilige geschmiedete Leichtmetallfelgen mit 5-Loch-Anbindung, 10,35J x 18 ET44,8	Feuerlöschsystem (Medium: NOVEC-Gas)
	Profilierte Michelin Transportbereifung; Reifendimension: 27/65-18	12-V-/70-Ah-Batterie (AGM), auslaufsicher im Beifahrerfußraum
	HINTERACHSE	Klimaanlage
		Adaptiertes 911 GT3 RS Lenkrad mit Motorsportfunktionen
	Einteilige geschmiedete Leichtmetallfelgen mit 5-Loch-Anbindung, 12J x 18 ET53	PIT-/FCY-Limiter-Taste am Lenkrad
	Profilierte Michelin Transportbereifung; Reifendimension: 31/71-18	175-A Generator
		Einarmscheibenwischer mit Direktantrieb (Intervall- und Dauerwischen)
		Datenschnittstelle (Datenlogger, Videosystem)
		Elektrischer Not-Aus-Schalter (innen/außen) nach FIA-Reglement
		LED-LICHTSYSTEM
		Hauptscheinwerfer mit integriertem Tagfahrlicht
		Heckleuchten
		Regenlicht gemäß FIA-Homologationsvorschriften

	AFTER-SALES-OPTIONEN Luftmengenbegrenzer zur Leistungsreduktion Geräuschoptimierte Abgasanlage (Krümmer, Endschalldämpfer etc...) Zusatz-Gewichtsplatten für Fahrzeuggewicht Ausgleich Beifahrersitz für „Taxi“-Fahrten Nürburgring-Nordschleife-Paket GEWICHT/ABMESSUNGEN Gesamtgewicht*:ca. 1.450 kg Gesamtlänge:4.570 mm Gesamtbreite (Vorderachse):1.852 mm Gesamtbreite (Hinterachse):1.852 mm Radstand:2.457 mm	FARBEN Rohbau lackiert mit Lack auf Wasserbasis Exterieur:Eisraumetallic (M7N) Interieur:Eisraumetallic (M7N), ohne Klarlack Felgen:Mattschwarz (JE1) REGLEMENTSTAUGLICHKEIT Jeder Kunde ist für die Einhaltung des für ihn und sein Fahrzeug maßgeblichen Reglements selbst verantwortlich Dieses Dokument ersetzt alle bisher veröffentlichten Versionen Das Fahrzeug ist nicht straßenverkehrszulassungsfähig Änderungen vorbehalten
* Ungefährtes Gewicht eines Serienfahrzeugs mit Transportreifen und Zusatzballast-Grundplatte (ca. 18 kg (40 lbs)) auf der Beifahrerseite		

ZUBEHÖRPAKET

- Spoilerlippe
- Komponenten für die Unterbodenluftführung
- Satz Querlenker-Sturz-Einstellscheiben
- Ausrüstung für die Lufthebeanlage
- Entleerungsvorrichtung für den Kraftstofftank
- Fahrzeugdiagnose und Verbindungskabel
- Satz Reifendruck & -temperatur Sensoren
- Kraftstofffilter
- Abdeckung Zusatzgewichte inkl. Befestigungsmaterial
- Aufklebersatz (notwendiges Feuerlöscher-, Elektriksymbol und Aufkleber zur Abdeckung der Bergeösen)
- Schablone zum Ausschneiden der Dachöffnung
- Satz Radnabendeckel
- Ersatz-Fahrzeugschlüssel

KONTAKT DES VETRIEB

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestraße 911
71287 Weissach
motorsport@porsche.de



Zum Kontaktformular

TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestraße 911
71287 Weissach
challenge.support@porsche.de

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2026

Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in dieser Broschüre unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig. Porsche, das

Porsche Wappen, 911 und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Stand: 08/2026

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Deutschland

racing.porsche.com

