



PORSCHE

Der neue 911 GT3

Pressemappe

Inhalt

Highlights	3
Der neue Porsche 911 GT3: Näher am Motorsport denn je.....	3
Kurzfassung	6
Porsche 911 GT3 mit Know-how aus dem Motorsport.....	6
Das Modell.....	9
Der Porsche 911 GT3 auf einen Blick	9
Motor und Getriebe	11
Hochdrehzahl-Saugmotor mit emotionaler Klangkulisse	11
Fahrwerk.....	15
Rennsport-Radaufhängungen setzen Performance-Maßstäbe	15
Karosserie und Aerodynamik.....	20
Durchtrainierter Körper, windschnittige Form.....	20
Interieur und Ausstattung.....	22
Schaltzentrale für ambitionierte Sportfahrer.....	22
Historie: Sieben Modelle des Porsche 911 GT3	26
Eine schrecklich sportliche Familie, die kam, um zu bleiben	26

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche 911 GT3: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,3 – 12,4 l/100 km;

CO₂-Emissionen kombiniert 304 – 283 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Der neue Porsche 911 GT3: Näher am Motorsport denn je

- **Meister der Nordschleife**

Sein volles Potenzial ruft der neue 911 GT3 auf abgesperrten Rundkursen ab. Zum Beispiel auf der 20,8 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife: Er umrundete die schwierigste Rennstrecke der Welt in 6:59,927 Minuten. Entwicklungsfahrer Lars Kern gelang dies im Rahmen der finalen Abstimmungsarbeit. Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister erreichte vergleichbare Rundenzeiten gleich mehrfach in ununterbrochener Folge. Ein Zeichen für die konstante Performance des neuen Hochleistungs-Sportwagens.

- **Emotionaler Hochdrehzahl-Boxermotor**

Der 4,0 Liter große, 375 kW (510 PS) starke Hochdrehzahl-GT-Boxermotor verleiht dem neuen 911 GT3 ein souveränes Temperament und untermalt es mit einer emotionalen Klangkulisse. Er ist 10 PS stärker als im Vorgängermodell und erreicht wie dieser bis zu 9.000 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment des frei ansaugenden Sechszylinders stieg von 460 auf 470 Nm. Die Ansaugseite setzt wie im Rennsport auf sechs Einzeldrosselklappen. Trotz zweier Ottopartikelfilter wiegt die Leichtbau-Sportabgasanlage weniger als beim Vorgänger.

- **Schalten oder schalten lassen**

Neben einem manuellen Sechsgang-GT-Schaltgetriebe mit „Auto-Blip“-Zwischengasfunktion steht auch ein Sport-PDK-Getriebe mit sieben Gängen zur Wahl. Es ermöglicht Gangwechsel im Millisekunden-Bereich ohne Unterbrechung der Zugkraft. Damit liefert es die Grundlage für atemraubende Beschleunigungswerte: Der neue 911 GT3 katapultiert sich in 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht 200 km/h in 10,8 Sekunden. Porsche bietet auch die siebte Auflage des 911 GT3 ausschließlich mit Heckantrieb an.

- **Vorderachse mit Rennsportgenen**

Erstmals kommt in einem Serienmodell von Porsche die aufwändig neu entwickelte Doppelquerlenker-Vorderachse zum Einsatz, die bereits aus dem erfolgreichen Le-Mans-Sieger 911 RSR bekannt ist. Sie wartet unter anderem mit einer höheren Sturzsteifigkeit auf

und befreit die Stoßdämpfer von störenden Querkräften. Das Ergebnis ist ein außergewöhnlich agiles Einlenkverhalten und ein hohes Maß an Fahrbarkeit im Grenzbereich.

- **Gelenkte Hinterachse mit noch präziserer Führung**

Die bewährte LSA-Fünflenker-Hinterachse (leicht, stabil, agil) führt die Räder mit zusätzlichen Kugelgelenken für die besonders belasteten unteren Querlenker noch präziser. Spezielle Stoßdämpfer vereinen größeren Fahrkomfort mit verbesserter Rundstrecken-Performance. Hinzu kommt die serienmäßige Hinterachslenkung: Sie schlägt die Hinterräder je nach Fahrgeschwindigkeit um bis zu 2 Grad im oder entgegen der Lenkrichtung der Vorderachse ein.

- **Größere Bremsen mit Biss**

Die Leichtbau-Bremsscheiben an der Vorderachse fallen mit 408 statt 380 Millimeter Durchmesser deutlich größer aus als beim Vorgängermodell. Optional stehen neben High-Performance-Sportpneus erstmals auch straßenzugelassene Rundstreckenreifen zur Wahl. Das Vorderachs-Liftsystem erhält eine „Smart-Lift“-Memoryfunktion.

- **Konsequenter Leichtbau**

Bei einem Hochleistungs-Sportwagen wie dem neuen 911 GT3 stört jedes überflüssige Kilo. Darum hat Porsche ihn umfangreich gewichtsoptimiert – von Leichtbauglas für alle Scheiben über die Leichtbau-Sportabgasanlage bis hin zur LiFePO₄-Starterbatterie. Das Ergebnis: Das Leistungsgewicht von 2,8 kg/PS für das Modell mit Schaltgetriebe rückt noch näher an das Niveau reinrassiger Rennwagen heran.

- **Viele Komponenten aus Kohlefaser**

Das Thema Gewichtsersparnis betrifft auch die muskulöse Aluminium-Stahl-Karosserie des neuen 911 GT3: Sie besitzt einen nochmals höheren Anteil kohlefaserverstärkter Kunststoffe (CfK). Das leichte Verbundmaterial kommt für die Fronthaube ebenso zum Einsatz wie für Heckflügel und -spoiler. Auf Wunsch besteht auch das Dach aus CfK.

- **Mehr Downforce für schnellere Rundenzeiten**

Der funktionale Heckdiffusor des neuen 911 GT3 erzeugt viermal so viel Abtrieb wie beim Vorgängermodell, da schon die Frontdiffusoren im Zusammenspiel mit der breiten

Spoilerlippe für die konstantere Anströmung des vollverkleideten Fahrzeug-Unterbodens sorgen. Und dank der sogenannten Schwanenhals-Aufhängung kann der Luftstrom die Unterseite des Heckflügels störungsfrei umfließen. In der Summe generiert der neue 911 GT3 bereits in der Aerodynamik-Werkseinstellung rund 50 Prozent mehr Downforce als sein Vorgänger. In der Performance-Position für den Einsatz auf der Rundstrecke steigt der Abtrieb bei Tempo 200 sogar um 150 Prozent.

- **Wahlweise mit Überrollbügel**

Besonders wohl fühlt sich der 911 GT3 auf der Rundstrecke. Entsprechend beliebt ist das Clubsport-Paket, das ohne Aufpreis zur Verfügung steht. Es umfasst neben einem Überrollbügel hinter den Vordersitzen auch einen Sechspunktgurt auf der Fahrerseite, einen Motorsport-Handfeuerlöscher und einen Batterietrennschalter.

Kurzfassung

Porsche 911 GT3 mit Know-how aus dem Motorsport

Porsche lässt den neuen 911 GT3 von der Leine. Auch die siebte Auflage des Hochleistungs-Sportwagens ist in enger Zusammenarbeit mit Porsche Motorsport entwickelt worden. Sie transferiert pure Renntechnologie noch konsequenter in ein Serienmodell als je zuvor: Das Doppelquerlenker-Vorderachs-Layout und die ausgefeilte Aerodynamik mit Schwanenhals-Heckflügel und markantem Diffusor stammen vom erfolgreichen GT-Rennwagen 911 RSR, der 375 kW (510 PS) starke Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor basiert auf dem in Langstreckenrennen erprobten Antrieb des 911 GT3 R. Das akustisch eindrucksvolle Hochdrehzahl-Aggregat kommt praktisch unverändert auch im neuen 911 GT3 Cup zum Einsatz. Das Ergebnis ist eine fulminante Fahrmaschine: effizient und emotional, präzise und hoch performant, perfekt für die Rundstrecke und problemlos im Alltag.

Die charakteristische Stärke des 911 GT3 liegt in der Summe seiner Eigenschaften. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h (318 km/h mit PDK) ist er noch schneller als der bisherige 911 GT3 RS. Der neue 911 GT3 beschleunigt von null auf 100 km/h in 3,4 Sekunden. Porsche bietet das neue Modell für ein besonders puristisches Fahrerlebnis auch mit Sechsgang-Schaltgetriebe an. Die ausgefeilte Aerodynamik profitiert von den Erfahrungen aus dem Rennsport und generiert deutlich mehr Abtrieb, ohne den Luftwiderstandsbeiwert nennenswert zu beeinflussen. In der Performance-Position steigern die manuell einstellbaren Flügel- und Diffusor-Elemente den aerodynamischen Anpressdruck für höhere Kurvengeschwindigkeiten signifikant. Diese ist jedoch Rundstreckenausflügen vorbehalten.

Dort kann der 911 GT3 seine Trümpfe voll ausspielen. Die Nordschleife des Nürburgrings, bei Porsche traditionell die Messlatte für alle Sportwagen, umrundete er im Zuge der finalen Abstimmungsarbeiten mehr als 17 Sekunden schneller als sein Vorgänger.

Entwicklungsfahrer Lars Kern benötigte für eine Runde über die kompletten 20,8-Kilometer lediglich 6:59,927 Minuten. Die kürzere, bislang als Vergleichsmaßstab dienende Variante

mit 20,6 Kilometer Länge absolvierte der 911 GT3 in 6:55,2 Minuten. Dabei lieferte das neue Modell auf den optional erhältlichen Reifen des Typs Michelin Pilot Sport Cup 2 R seine Performance in den sachkundigen Händen von Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister konstant über mehrere Runden ab. Für Bergmeister ist es „mit Abstand das beste Serienauto“, das der erfahrene Profipilot jemals in der „Grünen Hölle“ bewegt hat.

Trotz breiterer Karosserie, größeren Rädern und zusätzlicher technischer Features ist das Gewicht des neuen GT3 auf vergleichbarem Niveau mit dem Vorgänger. Mit Schaltgetriebe wiegt er 1.418 Kilogramm, mit PDK 1.435 Kilogramm. Die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Leichtbau-Glasscheiben, optimierte Bremsscheiben und geschmiedete Leichtmetallräder sorgen ebenso für Gewichtsdisziplin wie die Fondabdeckung. Gleich zehn Kilogramm spart die Leichtbau-Sportabgasanlage ein. Mit stufenlos elektrisch verstellbaren Abgasklappen bringt sie ein höchst emotionales Sound-Erlebnis mit der Abgasnorm Euro 6d ISC FCM (EU6 AP) in Einklang. Der kombinierte Verbrauch des 911 GT3 liegt bei 12,4 (mit Schaltgetriebe: 13,3) Litern/100 km.

Die Nähe zum Rennsport drückt sich in praktisch allen Details des neuen 911 GT3 aus. Das Cockpit entspricht der aktuellen Modellgeneration. Neu ist der Track-Screen: Per Knopfdruck reduziert er die Digitalanzeigen links und rechts des zentralen, bis 10.000 Touren reichenden Drehzahlmessers auf Informationen wie Reifendruckanzeige, Öldruck, Öltemperatur, Füllstand des Kraftstofftanks und Wassertemperatur, die für den Rundstreckeneinsatz wesentlich sind. Hierzu zählt auch ein optischer Schaltassistent mit farbigen Balken links und rechts des Drehzahlmessers sowie einem aus dem Motorsport abgeleiteten Schaltblitz.

Gerade bei GT-Modellen von Porsche wünschen sich immer mehr Kunden individualisierte Ausstattungen. Auch für den neuen 911 GT3 steht daher das Programm der Porsche Exclusive Manufaktur zur Wahl, ergänzt um GT3-spezifische Optionen wie zum Beispiel ein Leichtbaudach aus Sicht-Carbon. Weitere Highlights sind Außenspiegel-Oberschalen aus Carbon, abgedunkelte LED-Matrix-Hauptscheinwerfer und hierzu passende Exklusiv Design-Heckleuchten mit einem Lichtbogen ohne Rotanteile. Indischrot oder Sharkblue lackierte Felgenränder werten die schwarzen Leichtmetallräder auf. Im Interieur setzen

Ausstattungsdetails wie die Zifferblätter für Drehzahlmesser und Sport Chrono-Stoppuhr, Sicherheitsgurte und Zierleisten elegante Akzente in Wagen- oder Wunschfarbe.

So exklusiv wie der 911 GT3 selbst ist auch der individuelle Chronograph, den Porsche Design Kunden des Hochleistungs-Sportwagen exklusiv anbietet. Wie sein motorisiertes Vorbild setzt dieser auf dynamisches Design, konsequente Performance und hochwertige Verarbeitung. Sein Gehäuse spiegelt die Nähe zum Motorsport wider: Wie die Pleuel des GT3-Motors besteht es aus widerstandsfähigem und leichtem Titan. Die Uhr wird von einem individuellen Aufzugsrotor angetrieben, der den 911 GT3-Rädern nachempfunden ist. Der Ziffernblatt-Farbring kann in den Lackfarben des 911 GT3 gestaltet werden.

Porsche bietet den neuen 911 GT3 ab 167.518 Euro inklusive Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung* an. Die Auslieferung beginnt im Mai 2021.

*Änderung von Ausstattungsumfang und Preis bei Modelljahreswechsel möglich.

Das Modell

Der Porsche 911 GT3 auf einen Blick

Antrieb:

Leistung: 375 kW (510 PS); Hochdrehzahlkonzept (max. 9.000 1/min), max. Drehmoment 470 Nm, Auto Start-Stop-Funktion, Leichtbau-Edelstahl-Sportabgasanlage mit Ottopartikelfilter (OPF) und zwei zentralen Endrohren in Schwarz; individuell konfigurierbare Fahrmodi Normal, Sport und Track inkl. Schaltassistent; Heckantrieb; Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) inkl. elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre und vollvariabler Momentenverteilung mit Porsche Traction Management (PTM); wahlweise Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring (PTV) inkl. mechanischer Hinterachs-Quersperre mit asymmetrischer Sperrwirkung (30% im Zug, 37% im Schub); Kraftstoffverbrauch (NEFZ, kombiniert): 13,3 – 12,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 304 – 283 g/km

Fahrleistungen (PDK / manuelles Schaltgetriebe):

Beschleunigung 0 – 100 km/h: 3,4 / 3,9 Sekunden, 0 – 200 km/h: 10,8 / 11,9 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit: 318 / 320 km/h

Fahrwerk:

Einstellbares Sportfahrwerk; variables Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung und 20 mm Tieferlegung; Doppelquerlenker-Vorderachse mit Stabilisator, alle Fahrwerkslager mit Kugelgelenken; Mehrlenker-Hinterachse, Stabilisator, Fahrwerkslager teilweise mit Kugelgelenken, integrierte Helfer-Feder; elektromechanische Servolenkung; Hinterachslenkung mit GT3-Sportabstimmung; Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS, in zwei Stufen abschaltbar (ESC OFF und ESC+TC OFF); Vorderräder 9,5 J x 20 ET 46 mit Sportreifen 255/35 ZR 20; Hinterräder 12 J x 21 ET 45 mit Sportreifen 315/30 ZR 21

Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung, Vakuum-Bremskraftverstärker, Bremsassistent, elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse, Auto-Hold-Funktion, Multikollisionsbremse, Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen, gesenkte und

innenbelüftete Grauguss-Verbund-Bremsscheiben mit Aluminium-Bremstöpfen, Scheibendurchmesser v/h: 408/380 mm, Kolbenzahl v/h: 6/4

Ausstattung außen:

Bugverkleidung in Wagenfarbe mit Unterteil in Schwarz und mit integrierten Kühlluftöffnungen inklusive anthrazitfarbener Gitter und schwarzer Spoilerlippe; Leichtbau-Frontdeckel aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in Wagenfarbe mit zwei Abluftöffnungen; neuer feststehender Heckflügel aus CfK mit Swan-Neck-Anbindung und rohbaufesten Flügelstützen aus Aluminium, feststehender Heckspoiler aus CfK, Heckverkleidung mit zusätzlichen Abluftöffnungen; Unterbodenverkleidung mit Heckdiffusor inkl. Finnen; LED-Hauptscheinwerfer in Schwarz inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS); durchgehendes Heckleuchtenband mit integriertem „PORSCHE“ Schriftzug in seidenglänzendem Schwarz; Außenspiegel-Ober- und Unterschale in Wagenfarbe, Spiegelfuß in seidenglanzlackiertem Schwarz; Leichtbau- und Geräuschschutzverglasung; teilversenkte Türgriffe; Vorderachs-Liftsystem mit GPS-basierter „Smart Lift“-Funktion; neue 911 GT3-Räder aus geschmiedetem Leichtmetall in Seidenglanz-Schwarz mit silberfarben lackierten Felgenrändern (optional: Sharkblue)

Ausstattung innen:

Sportsitze Plus (elektrische 4-Wege-Verstellung) mit erhöhten Seitenwagen und schwarzem Leder-Sitzbezug mit Sitzmittelbahnen in schwarzem Race-Tex, Kopfstützen mit eingesticktem „GT3“-Schriftzug in GT-Silber; schwarze Innenausstattung mit Elementen in schwarzem Race-Tex; 360 Millimeter großes GT3-Multifunktions-Sportlenkrad mit Mode-Schalter und Lenkradkranz in schwarzem Race-Tex; PDK-Schaltpaddles (nicht in Kombination mit manuellem Schaltgetriebe); 911 GT3-spezifisches Kombiinstrument mit analogem Drehzahlmesser und zwei hochauflösenden 7-Zoll-Displays mit neuem Track-Screen; Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigation mit 10,9-Zoll-Tochdisplay; GT-spezifischer PDK-Wählhebel mit manueller Schaltgasse (nicht in Kombination mit manuellem Schaltgetriebe), Griffbereich und Schaltsack in Race-Tex; Zierleisten in Schwarz mit Einlegern aus gebürstetem Aluminium in Anthrazit; Türeinstiegsblenden aus gebürstetem Aluminium in Anthrazit mit „GT3“-Schriftzug; Porsche Track Precision App; Chrono Paket (optional); Leichtbau-Fondabdeckung

Motor und Getriebe

Hochdrehzahl-Saugmotor mit emotionaler Klangkulisse

Das Hochleistungs-Sportlerherz des Porsche 911 GT3 pocht traditionell im Heck: Der frei ansaugende Sechszylinder mit 4,0 Liter Hubraum formt aus faszinierender Leistungsentfaltung und kolossaler Klangkulisse ein emotionales Erlebnis. Der Motor entspricht dem Boxer des 911 Speedster und basiert auf dem Rennaggregat des 911 GT3 R. Mit 375 kW (510 PS) ist er nochmals 10 PS stärker als im GT3-Vorgängermodell und erreicht seine Spitzenleistung dank Hochdrehzahl-Konzept bei 8.400/min. Erst bei 9.000 Touren setzt die Elektronik der Drehfreude Grenzen. Das maximale Drehmoment steigt von 460 auf 470 Nm.

Dass der gierig auf Gaspedalbefehle ansprechende Antrieb des neuen GT-Modells ein reinrassiger Rennmotor ist, zeigt auch dieser Fakt: Ab Saisonbeginn 2021 beflügelt der Benzindirekteinspritzer in nahezu unveränderter Form den neuen 911 GT3 Cup, das Basisgerät für den Porsche Mobil 1 Supercup und ausgewählte Carrera Cups. Dementsprechend teilen sich beide auch dieselben Rennsport-Technologien. Beispiel Einlassseite: Jeder der sechs Zylinder erhält am Ende der variablen Resonanz-Sauganlage eine eigene Einzeldrosselklappe. Sie rückt besonders nah an die Einlassventile heran und verbessert hierdurch die Luftzufuhr ebenso wie die Dosierbarkeit. Die zentrale Drosselklappe bleibt als Backup-Lösung erhalten. Sie steht im normalen Betrieb aber dauerhaft offen.

Starrer Ventiltrieb, leistungsstarkes Ölversorgungssystem

Die drehzahlteste Ventilbetätigung erfolgt wie im Motorsport über starre Schleppebel, die ohne hydraulischen Spielausgleich auskommen. Das korrekte Ventilspiel stellt Porsche ab Werk über austauschbare Plättchen ein – späteres Nachjustieren entfällt. Dies senkt den Wartungsaufwand auf der Rundstrecke ebenso wie im täglichen Einsatz. Für die exakt auf Drehzahl und Lastzustand angepasste Nockenwellenverstellung sorgt die bewährte VarioCam-Technik. Eine Kurbelwelle mit großen Lagerdurchmessern, breite Pleuellager und plasmabeschichtete Zylinderlaufbahnen mindern Reibungsverluste und reduzieren den Verschleiß.

Angesichts der hohen Längs- und Querschleunigungen, die der neue 911 GT3 auf Rundstrecken realisiert, kommt der Ölversorgung des Hochdrehzahl-Motors besondere Bedeutung zu. Wie im Rennsport übernimmt dies eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Sie leitet das Motoröl mit insgesamt sieben Absaugstufen schnell und effizient in das externe Reservoir zurück, während die Schmierung der stark belasteten Pleuellager direkt über die Ölpumpe durch die Kurbelwelle erfolgt.

Leichtbau-Abgasanlage mit zwei Partikelfiltern

Dank der Edelstahl-Sportabgasanlage tritt der 911 GT3 kraftvoll an und klingt darüber hinaus auch einzigartig: Sie verleiht dem hochdrehenden Sechszylinder-Boxer-Saugmotor eine höchst emotionale Gänsehaut-Geräuschkulisse. Mit der stufenlos elektrisch verstellbaren Abgasklappe lässt sich der beeindruckende Sound zusätzlich nuancieren. Gleichzeitig erfüllt der GT-Sportwagen die strikte Abgasnorm Euro 6d ISC FCM (EU6 AP). Hierfür kommen zwei getrennte Ottopartikelfilter (OPF) sowie eine Stereo-Lambda-Regelung für beide Katalysatoren zum Einsatz. Das unvermeidliche Mehrgewicht konnte Porsche durch ein ausgeklügeltes Leichtbaukonzept sogar überkompensieren – tatsächlich wiegt die Edelstahl-Sportabgasanlage des neuen 911 GT3 rund zehn Kilogramm weniger als das entsprechende Bauteil des Vorgängermodells.

Gewichtsreduziertes und Performance-optimiertes PDK-Getriebe

Wie beim bisherigen GT3 haben Käufer des neuen Modells die freie Wahl zwischen manuellem Schalt- und Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Anders als beim aktuellen 911 Carrera kommt das im Motorsport entwickelte PDK mit sieben statt acht Vorwärtsgängen aus. Auch der Verzicht auf den Zahnradsatz des drehzahlensenkenden Overdrive spart Gewicht und unterstreicht die Performance-Orientierung des neuen 911 GT3. Die charakteristischen Vorteile der PDK-Technologie bleiben unverändert: Sie ermöglicht wie im Rennsport Millisekunden schnelle Gangwechsel ohne Zugkraft-Unterbrechung optimale Beschleunigungswerte, während der intelligente Automatikmodus hohen Bedienkomfort bietet und den Kraftstoffverbrauch reduziert.

Wie bei einem manuellen Getriebe ist der PDK-Wahlhebel ergonomisch ausgeformt. Als Alternative zu den praktischen Schaltwippen hinter dem Sportlenkrad besitzt er zudem

wieder eine separate Gasse für manuelle Gangwechsel. Dabei wird er wie im Motorsport zum Heraufschalten gezogen und zum Herunterschalten gedrückt.

Puristisches GT-Schaltvergnügen mit Zwischengasfunktion

Das Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe steht für ein puristisches, emotionaleres und stärker eingebundenes Fahrerlebnis. Gegenüber dem Siebengang-PDK wiegt es 17 Kilogramm weniger. Perfekt auf die Motorcharakteristik abgestimmt, steigert es mit einem kurzen Schalthebel und kurzen Schaltwegen den Spaß an manuellen Gangwechseln. Auf Wunsch unterstützt die Zwischengasfunktion „Auto-Blip“ beim Herunterschalten die Synchronisation der Zahnräder. Dies wirkt einem Überbremsen der Hinterräder entgegen, stabilisiert das Fahrverhalten und mindert den Verschleiß.

Der neue 911 GT3 mit PDK besitzt eine elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre. Beim handgeschalteten Modell gleicht ein mechanisches System im Schubbetrieb das Antriebsmoment zwischen beiden Rädern mit einer Sperrwirkung von 37 Prozent aus. Unter Zug sind es 30 Prozent.

Nordschleife in unter sieben Minuten

Ein umfangreich aufgewertetes Fahrwerk, viel aerodynamischer Grip, dezent erhöhte Motorleistung und ein geringeres Leistungsgewicht: In der Summe verleihen diese Zutaten dem neuen 911 GT3 eine eindrucksvolle Dynamik, mit der das jüngste GT-Modell von Porsche Motorsport die Messlatte ein spürbares Stück höher legt. Hierauf weisen bereits die Beschleunigungswerte hin: In Kombination mit dem PDK-Getriebe erledigt der neue GT-Sportwagen den Sprint von null auf Tempo 100 in 3,4 Sekunden. Die 200-km/h-Schallmauer fällt bereits nach 10,8 Sekunden. Die vergleichbaren Werte für den neuen 911 GT3 mit manuellem Sechsganggetriebe lauten 3,9 und 11,9. Die Höchstgeschwindigkeit stellt sich beim handgeschalteten Modell bei 320 km/h ein. In Verbindung mit dem PDK erreicht der 911 GT3 einen Toppspeed von 318 km/h.

Den wahren Charakter der rennsportnahen Fahrmaschine bringt ein anderer Wert treffender auf den Punkt: 6:59,927 Minuten – jene notariell dokumentierte Rundenzeit, die der neue 911 GT3 im Rahmen der routinemäßigen Entwicklungsarbeit quasi beiläufig auf der kompletten Nürburgring-Nordschleife gesetzt hat. Auf dieser Runde war der neue 911 GT3

ganze 17,5 Sekunden schneller als das Vorgängermodell und konnte sogar die Zeit des 911 GT3 RS knapp schlagen. Bemerkenswert dabei: Ebenso wie Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister blieb Kern gleich mehrmals in aufeinanderfolgenden Runden unterhalb der Sieben-Minuten-Marke. Neben der ausdauernden Leistungsfähigkeit stellt dies auch die ausgewogene Fahrbarkeit des neuen 911 GT3 unter Beweis.

„In puncto Balance ist der neue 911 GT3 das mit Abstand beste Serienauto, das ich je gefahren bin“, bestätigt Ex-Rennprofi Bergmeister. „Trotz der überschaubaren Mehrleistung gegenüber dem Vorgängermodell war er sehr viel schneller. Das liegt offensichtlich daran, dass er viel besser in Kurven ist. Seine Reaktionen sind immer vorhersehbar und ermöglichen sehr konstante Performance: Alle meine Nordschleifenrunden lagen innerhalb von acht Zehntelsekunden.“

Zum Vergleich: Mit der ersten, auf der Modellreihe 996 basierenden Generation des 911 GT3 hatte der zweifache Rallye-Weltmeister und heutige Porsche Markenbotschafter Walter Röhrl 1999 erstmals mit einem Straßensportwagen in 7:56,3 Minuten die Acht-Minuten-Marke durchbrochen. Damals wurde jedoch eine verkürzte Zeitnahmevariante zugrunde gelegt: Sie sparte den Abschnitt vor der Tribüne 13 aus und diente lange als Vergleichsmaßstab. In den Händen von Versuchsfahrer Lars Kern benötigte der neue 911 GT3 für diese Strecke sogar nur 6:55,2 Minuten. Damit erhält der Fortschritt, den die 911 GT3-Familie in den vergangenen 21 Jahren erreicht hat, eine messbare Größe: Er spiegelt sich in einem Zeitgewinn von knapp über einer Minute auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt wider.

Fahrwerk

Rennsport-Radaufhängungen setzen Performance-Maßstäbe

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 setzt so umfassend auf reinrassige Motorsport-Technologie wie kein anderes Serienmodell von Porsche zuvor. Dies trifft insbesondere auf die vorderen Radaufhängungen zu. Ihre komplett neu entwickelte Doppelquerlenker-Konstruktion stammt ursprünglich aus Formel-Fahrzeugen, wurde von Porsche bereits 2005 im legendären LMP2-Prototypen RS Spyder eingesetzt und 2017 für den Le-Mans-Klassensieger 911 RSR übernommen. Jetzt kommt sie erstmals einem Straßenfahrzeug des Sportwagen-Herstellers zugute und verleiht dem 911 GT3 eine beispielhafte Einlenkagilität in Verbindung mit höherer Kurven-Performance und größerer Bremsstabilität. Kurzum: Sie macht den GT-Sportwagen schneller, berechenbarer und verbessert zugleich auch seine Fahrbarkeit.

Die neue Doppelquerlenker-Vorderachse bietet vielfältige Vorteile gegenüber konventionellen McPherson-Federbein-Layouts. Bei starkem Einfedern wartet sie mit einer höheren Sturzsteifigkeit auf und stützt speziell das kurvenäußere Rad konstanter ab. Es kann hierdurch über den gesamten Federweg ein höheres Seitenkraftpotenzial abrufen. Zugleich stemmt sich die Doppelquerlenker-Konstruktion durch ihre unterschiedlich angewinkelten Längspolachsen von Haus aus Bremsnickbewegungen entgegen. Dem gleichen Zweck dienen Federbeine, die nach hinten geneigt eingebaut werden. Einwirkenden Kräften kann das Rad auf diese Weise auch nach hinten statt nur nach oben ausweichen.

Hinzu kommt: Die Doppelquerlenker-Vorderachse befreit die Stoßdämpfer bei Kurvenfahrt von störenden Querkraften. Diese können als Biegebelastung zu Verspannungen führen und höhere Reibungsverluste verursachen. Andreas Preuninger, Gesamtleiter GT-Straßenfahrzeuge, erläutert es augenzwinkernd so: „Angenommen sie machen Kniebeugen und jemand stupst Sie von der Seite an – mit einer McPherson-Aufhängung kämen sie aus dem Gleichgewicht. Eine Doppelquerlenker-Achse stabilisiert sie im Schulterbereich und sie könnten die Übung ungestört fortsetzen...“

Multilenker-Hinterachse mit zusätzlichen Kugelgelenken

Für eine ausgewogene Fahrwerksbalance erhält die bewährte LSA-Fünflenker-Hinterachse (leicht, stabil, agil) zusätzliche Kugelgelenke für die besonders belasteten unteren Querlenker. Anstelle elastokinematischer Gummielemente sorgen sie nun auf der Innen- und Außenseite für eine praktisch spielfreie und damit besonders präzise Anbindung an die Karosserie. Damit bieten sie eine besonders direkte Verbindung zur Straße. Sturz und Stabilisatorsteifigkeit lassen sich wie an der Vorderachse individuell einstellen, um für jede Rundstrecke das ideale Setup zu finden. Die steifer ausgelegten Federn werden wie an der Vorderachse von sogenannten Helper-Federn unterstützt. Wie bei den Rennwagen von Porsche verlängern sie den Federweg und stellen sicher, dass das Fahrzeug trotz hoher Federraten etwa auf Sprungkuppen den Kontakt zum Boden nicht verliert. Spezielle Stoßdämpfer runden das umfassend aufgewertete Fahrwerk ab. Sie ermöglichen eine höhere Spreizung zwischen weicher und harter Kennlinie sowie eine schnellere und präzisere Reaktion ihres Ventilsystems. Hierdurch gelingt ihnen ein Spagat: größerer Komfort im Alltagsbetrieb auf der einen und eine bessere Rundstrecken-Performance auf der anderen Seite.

Hinterachslenkung steigert Agilität und Stabilität

Auch die Hinterachslenkung leistet einen wesentlichen Beitrag zur enormen Fahrdynamik des 911 GT3. Bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h schlägt sie die hinteren Räder maximal um 2,0 Grad entgegen der Lenkrichtung der Vorderachse ein. Diese virtuelle Radstandsverkürzung um sechs Millimeter reduziert den Wendekreis und erleichtert zum Beispiel Parkmanöver, sorgt aber auch für ein noch direkteres Einlenkverhalten. Jenseits von 80 km/h lenken die hinteren Räder dagegen mit bis zu 2,0 Grad im gleichen Sinn wie die vorderen. Effekt: Der virtuell um sechs Millimeter verlängerte Radstand steigert die Kurvenstabilität. Zwischen 50 und 80 km/h reagiert die Hinterachslenkung situationsabhängig.

Wie beim Vorgängermodell bietet Porsche für den neuen 911 GT3 das optionale Vorderachs-Liftsystem an. Bei Geschwindigkeiten zwischen 35 und 60 km/h (länderabhängig) erhöht es die Bodenfreiheit an der Bugspoilerlippe um 46 Millimeter, etwa um Straßenschwellen kontaktfrei zu überqueren. Neu ist die clevere „Smart Lift“-

Memoryfunktion: Sie speichert die Position des Hindernisses und hebt das Auto an dieser Stelle fortan automatisch an.

Aktive Fahrwerksysteme unterstreichen performanten Charakter

Eine schützende Hand hält das Porsche Stability Management (PSM) über den neuen 911 GT3. Seine spezielle, besonders sportliche Abstimmung entspricht dem dynamischen Charakter des hoch performanten Sportwagens und gewährt größere Spielräume, bevor es unterstützend eingreift. Dabei gilt: Porsche stimmt die Fahrwerke seiner Modelle so ab, dass sie bereits ohne den Einsatz elektronischer Regelsysteme bestmögliche Performance mit einem sicheren Handling kombinieren. Wie bei allen GT-Fahrzeugen des Sportwagen-Herstellers ist auch das PSM des neuen 911 GT3 ganz oder mit Ausnahme der Traktionskontrolle (TC) ausschaltbar. So lässt sich sein volles Potenzial zum Beispiel im Rennstreckeneinsatz ausschöpfen.

Das variable Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) spielt seine Vorteile auf abgesperrten Rundkursen ebenso aus wie im täglichen Straßenverkehr. Seine spezielle GT3-Auslegung geht mit einer Tieferlegung um 20 Millimeter gegenüber dem 911 Carrera einher. Zwei Kennfelder stehen zur Wahl: „Sport“ bietet ausreichenden Langstrecken-Federungskomfort, „Track“ reduziert die Karosseriebewegungen auf ein sportlich-straffes Niveau.

Größere Bremsen für noch bessere Verzögerung

Die leistungsfähigere Bremsanlage des neuen 911 GT3 hält der verbesserten Performance sicher stand. Serienmäßig kommen innenbelüftete Grauguss-Bremsscheiben zum Einsatz, die nunmehr gesenkt statt gelocht werden. Dies bedeutet: Ihre Bohrungen, die in erster Linie der Abführung von Bremsstaub dienen, erhalten konische Öffnungen. Das Ergebnis ist eine höhere Materialfestigkeit und eine stärkere Bremswirkung. Die vorderen Scheiben fallen gegenüber dem Vorgängermodell mit 408 statt 380 Millimeter Durchmesser zudem deutlich größer aus.

Zwei spezielle Luftpfade optimieren die Bremskühlung an der Vorderachse. Der obere sorgt für die Innenkühlung der Bremse, der untere bedient sich bei der Unterbodenströmung und kühlt den Reibring. Dieser wird von besonders formsteifen Aluminium-Monobloc-Festsätteln

mit sechs Kolben in die Zange genommen. Sie sprechen schnell an und bieten auch bei starker Belastung einen präzisen Druckpunkt. Die Bremsscheiben der hinteren Räder besitzen unverändert einen Durchmesser von 380 Millimetern und Monobloc-Bremssättel mit vier Kolben. Ebenso wie die vorderen werden die Sättel jeweils rot lackiert, sind aber auch in hochglänzendem Schwarz erhältlich. Die Bremsbeläge des neuen 911 GT3 kommen erstmals ohne Kupfer aus.

Auf Wunsch erhältlich: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Optional steht für den neuen 911 GT3 die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Sofern nicht anders gewünscht, zeichnet sie sich durch gelb lackierte Bremssättel aus. Ihr keramischer Verbundwerkstoff überzeugt durch hohe thermische Belastbarkeit ebenso wie mit deutlichen Gewichtsvorteilen: Die PCCB-Bremsscheiben – vorn im Durchmesser 410 Millimeter und an der Hinterachse 390 Millimeter groß – bringen gut 50 Prozent weniger auf die Waage als vergleichbare Grauguss-Komponenten. Damit reduzieren sie nochmals die ungefederten und rotatorischen Massen, ein großer Pluspunkt für die Fahrdynamik.

Leichtbau-Schmiederäder mit doppelter Mischbereifung

Neue Wege beschreitet Porsche mit dem 911 GT3 auch in puncto Räder und Reifen: Erstmals erhalten Vorder- und Hinterachse unterschiedlich große Felgen – bislang ein typisches Merkmal der RS-Modelle des Sportwagenherstellers. Vorne kommen 20-Zoll-Räder zum Einsatz, hinten sind es 21-Zöller. Die Felgenbreite legt vorn von 9,0 auf 9,5 zu. Trotzdem wiegen die filigran wirkenden, aber äußerst robusten Leichtmetall-Schmiederäder zusammengerechnet 0,8 Kilogramm weniger als jene des Vorgängermodells. Dies verdanken sie unter anderem dem Zentralverschluss, den sie aus dem Motorsport übernehmen. Serienmäßig erhält das 911 GT3-Rad eine silberfarbene Lackierung. Alternativ steht es auch im seidenglänzenden Darksilver, Neodyme und Schwarz zur Verfügung. Letztere Option lässt sich zudem mit einem lackierten Felgenrand in Sharkblue oder Indischrot aufwerten.

High-Performance-Sportreifen, Rundstreckenpneus erstmals optional

Großen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des neuen 911 GT3 besitzen naturgemäß die Pneus. Ab Werk bestückt Porsche das hoch performante GT-Fahrzeug vorne mit High-Performance-Sportreifen der Dimension 255/35 ZR 20, hinten liefert die Größe 315/30 ZR 21 überlegenen Halt. Alle vier fallen jeweils gut zehn Millimeter breiter aus als zuvor. Die größere Auflagefläche kommt den Kurvengeschwindigkeiten, der Traktion und der Bremswirkung zugute. Ein Novum sind die Rundstrecken-Reifen mit Straßenzulassung. Nach dem 911 GT3 RS bietet Porsche sie über sein Händlernetz nun auch für den 911 GT3 an. Sie legen ihren Performance-Fokus in puncto Laufflächenmischung und Profildesign gezielt auf trockene Straßenbedingungen.

Durchtrainierter Körper, windschnittige Form

Schon im Stand sieht der neue 911 GT3 rasant schnell aus. Seine aggressivere Optik basiert auf markanten Karosserie-Elementen, die sich im Dienst der Aerodynamik positiv auf die Performance auswirken. Dies beginnt bei der optimierten Frontpartie mit ihren großzügig dimensionierten Öffnungen. Sie leiten den Vorderradbremzen und den Kühlern gezielt Luft zu, die hinter dem mittig positionierten Wasserkühler durch den neu gestalteten, nun zweiteiligen Auslassschacht in der Leichtbau-Fronthaube wieder austritt. Die präzise Berechnung dieses Luftkanals verbessert den Durchfluss und damit die Effizienz der Kühlung, erhöht zugleich aber auch den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse.

Auch die Frontdiffusoren profitieren hiervon: Im Zusammenspiel mit der breiten Spoilerlippe sorgen sie speziell bei höheren Geschwindigkeiten für eine konstantere Anströmung des vollverkleideten Fahrzeug-Unterbodens. Die Früchte dieser aerodynamischen Saat erntet der neue 911 GT3 an der Hinterachse. Dort beschleunigt der funktionale, um große Finnen ergänzte Heckdiffusor die herangeführte Luft so gezielt, dass der erzeugte Unterdruck den Hochleistungs-Sportwagen nochmals stärker auf die Straße saugt. Markanter Vorteil: Dieser Abtrieb entsteht besonders effizient, da er den Luftwiderstand des Fahrzeugs kaum beeinflusst.

Performance-Einstellung für maximalen Rundstreckenabtrieb

Der opulent gestaltete und höchst wirkungsvolle Heckflügel betont den auf Abtrieb ausgerichteten Charakter des 911 GT3. Seine Schwanenhals-Aufhängung kommt in ähnlicher Form beim GT-Langstrecken-Rennwagen und Le-Mans-Klassensieger 911 RSR zum Einsatz. Da zwei Aluminium-Winkel das Flügелеlement von oben halten, kann der Fahrtwind die aerodynamisch wichtigere Unterseite störungsfrei umfließen. Die auf diese Weise reduzierten Strömungsverluste erhöhen den Abtrieb und führen gemeinsam mit vielen weiteren Detailmaßnahmen zu einem gut ausbalancierten Anpressdruck. Bereits in der Werkseinstellung übertrifft diese „Downforce“ das Vorgängermodell um 50 Prozent.

In der Performance-Position der Aerodynamik steigt der Abtrieb bei Tempo 200 sogar um 150 Prozent. Sie ist allein dem Rundstreckeneinsatz vorbehalten und bietet umfangreiche Anpassungsmöglichkeiten: Der Anstellwinkel des Heckflügels lässt sich manuell in vier Stufen modifizieren, während „Luftgardinen“ genannte Schiebeelemente den Luftstrom im Frontdiffusor beeinflussen. Der Effekt: Mit zunehmendem Tempo verbessert der zusätzliche Anpressdruck durch größere Radlasten den Grip – dies wirkt sich positiv auf die Kurvengeschwindigkeiten aus. Wie im Renneinsatz lässt sich die aerodynamische Balance des neuen 911 GT3 individuell den Streckenbedingungen und dem Fahrstil anpassen.

Intelligenter Leichtbau, sportliches Leistungsgewicht

Einen besonderen Schwerpunkt hat Porsche auch bei der 911 GT3-Entwicklung auf das Leistungsgewicht gelegt: Der „Body-Mass-Index“ für Automobile zählt zu den aussagekräftigsten Kennziffern für die Performance von Renn- und Straßenfahrzeugen. Im neuen GT-Sportwagen mit Sechsgang-Schaltgetriebe ist jede der 510 PS für 2,8 Kilogramm zuständig (3,8 kg/kW). Damit rückt der neue 911 GT3-Generation noch näher an das Niveau reinrassiger Rennwagen heran als zuvor.

Bei der Suche nach vermeidbaren Pfunden ließen die Experten von Porsche Motorsport kaum eine Komponente oder ein Detail des neuen GT-Modells unbetrachtet. Die Verbesserungen umfassen die neue Leichtbau-Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) ebenso wie geschmiedete Leichtmetallräder bis hin zu Leichtbauglas für sämtliche Scheiben und die Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl. Die neue Fondabdeckung hinter den Vordersitzen und das Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK, das ohne achten Gang auskommt, steuern ebenfalls wichtige Kilos–bei. Allein die nun serienmäßige, 60 Ah starke LiFePO4-Starterbatterie spart im Vergleich zum bisherigen 911 GT3 mehr als zehn Kilogramm ein. Optional steht auch eine 40-Ah-Variante zur Verfügung. Sie ist noch einmal 3,5 Kilogramm leichter.

Interieur und Ausstattung

Schaltzentrale für ambitionierte Sportfahrer

Das zweisitzige Interieur des neuen 911 GT3 trägt die Bezeichnung „Cockpit“ zu Recht: Der Fahrerplatz und sein unmittelbares Arbeitsumfeld stehen klar im Vordergrund. Bereits die serienmäßigen Sportsitze Plus verdeutlichen dies mit ihren hohen Seitenwangen. Für Komfort sorgen die elektrische 4-Wege-Lehnen- und Sitzhöhenverstellung sowie die Polsterung: Schwarzes Leder schmückt die Sitzbezüge, für die Sitzmittelbahnen kommt schwarzes Race-Tex zum Einsatz. Die Lederkopfstützen ziert ein silberner „GT3“-Schriftzug, die Schale der Rückenlehne wird in Darksilver abgesetzt. Die adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung bietet Porsche optional an.

Die ebenfalls optionalen Vollschalensitze mit integriertem Thorax-Airbag stammen aus dem Porsche 918 Spyder. Sie bestehen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) in attraktiver Sichtcarbon-Bauweise. Ihre hohen Seitenwangen bieten auch bei engagierter Fahrweise sicheren Halt im Becken- und Schulterbereich. Hinzu kommt die gewichtsoptimierte Bauweise mit Öffnungen im Kohlefaser-Design für Mehrpunkt-H-Gurte. Als Paar wiegen sie gut zwölf Kilogramm weniger als die serienmäßigen Sportsitze Plus. Die Höhenverstellung erfolgt auf Fahrer- und Beifahrerseite elektrisch, die Längsanpassung manuell. Ihre schwarze Mittelbahn aus Race-Tex ist teilweise perforiert und farbig hinterlegt. Analog zur Außenlackierung stehen hierfür und den „GT3“-Schriftzug der Kopfstützen die Kontrastfarben GT-Silber, Indischrot und Sharkblue zur Wahl.

GT3-Multifunktions-Sportlenkrad mit Mode-Schalter

Dank Höhen- und Längsverstellung leistet das dreispeichige GT3-Multifunktions-Sportlenkrad einen weiteren wichtigen Beitrag zur optimalen Sitzposition. Es besitzt einen schwarzen Bezug aus griffigem Race-Tex und PDK-Schaltwippen in Darksilver. Erstmals wurde auch beim 911 GT3 der serienmäßige Mode-Schalter ins Lenkrad integriert. Dort ist er besonders gut erreichbar und erleichtert den schnellen Wechsel zwischen der Einstellung „Normal“ und den individualisierbaren Stufen „Sport“ und „Track“.

Instrumententafel mit analogem Drehzahlmesser und Track-Screen

Das Kombiinstrument hinter dem Lenkrad zählt mit seinen speziellen Funktionen zu den besonderen Highlights des neuen 911 GT3. Es vereint das klassische, von fünf kreisrunden Uhren geprägte 911-Design mit den Vorteilen zweier hochauflösender TFT-Displays. Die Skala des analogen, mittig angeordneten Drehzahlmessers reicht bis zur beeindruckenden Marke von 10.000 Touren – eine notwendige Maßnahme, da der Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor des 911 GT3 eine Maximaldrehzahl von 9.000/min zulässt. Links und rechts daneben zeigen die 7,0 Zoll großen Displays je nach Konfiguration unterschiedliche Fahrzeuginformationen an. Das linke ist dabei für den Bereich „Speed&Assist“ reserviert, das rechte für „Car&Info“. Die Steuerung erfolgt über die Bedientasten des Multifunktions-Lenkrads.

Sportlich orientierte Chauffeure spricht vor allem der neue Track-Screen an. Dieses spezifische Ausstattungsmerkmal des 911 GT3 reduziert die Anzeige auf Informationen, die auf der Rundstrecke zählen: rechts zum Beispiel Tankfüllstand, Öltemperatur und -druck, auf der nicht frei konfigurierbaren linken Seite Wassertemperatur und die Angaben der Reifendruck-Kontrolleinheit. Letztere kann zwischen dem Fülldruck kalter und warmer Pneu unterscheiden. Der Drehzahlmesser wird zudem von einem Schaltassistenten flankiert: Wie bei modernen Rennwagen weist er mit farbig abgestuften Lichtzeichen auf den optimalen Zeitpunkt zum Gangwechsel hin

Digitale Tools für optimierte Rundstrecken-Performance

Das Chrono-Paket des 911 GT3 kombiniert die analoge Stoppuhr auf der Armaturentafel mit einer digitalen Stoppuhrfunktion im Kombiinstrument. Hinzu kommt eine zusätzliche Performance-Übersicht im 10,9 Zoll großen Full-HD-Touchdisplay des Porsche Communication Managements (PCM). Optional steht auch ein Laptrigger zur Wahl. Er ist über Porsche Tequipment erhältlich und erfasst Rundenzeiten automatisch und besonders präzise. Wie im Rennsport lassen sich die gesammelten Daten anschließend über die serienmäßige Porsche Track Precision App auf dem Smartphone oder dem Laptop analysieren und vergleichen. Die hierfür notwendige Verkabelung bringt der neue 911 GT3 bereits ab Werk mit.

Das PCM-Display zählt zu den zentralen Elementen des Porsche Advanced Cockpit, das sich der neue 911 GT3 mit allen anderen Modellen der aktuellen 911-Generation 992 teilt. Es bildet die Grundlage für die Bedienung zahlreicher Funktionen von den verschiedenen Sound-Systemen über die Online-Navigation über allgemeine Informationen zu Fahrzeugeinstellungen und -Statusmeldungen bis hin zu ausgewählten Funktionen eingebundener Smartphones.

Optionales Clubsport-Paket mit Überrollbügel

GT-Modelle von Porsche werden zu einem hohen Anteil auch auf Rundkursen bewegt. Darum bietet der Sportwagen-Hersteller für den 911 GT3 wieder ein optionales Clubsport-Paket an. Es umfasst vor allem einen verschraubten Überrollbügel hinter den Vordersitzen. Hinzu kommen die Vorrüstung für einen Batterietrennschalter, ein Motorsport-Handfeuerlöscher und ein Sechspunktgurt für die Fahrerseite.

Porsche Exclusive Manufaktur bietet weitere Individualisierungsoptionen

Gerade bei GT-Fahrzeugen von Porsche wünschen sich immer mehr Kunden individualisierte Ausstattungen: Mehr als die Hälfte aller GT-Modelle werden mit Umfängen der Porsche Exclusive Manufaktur zusätzlich veredelt. Höhepunkte der mehr als 70 Individualisierungsmöglichkeiten der Exclusive Manufaktur für den 911 GT3 sind die Außenspiegel-Oberschalen Carbon, abgedunkelte LED-Matrix Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) sowie passende Exclusive Design Heckleuchten. Indischrot oder Sharkblue lackierte Felgenränder werten die schwarzen Leichtmetallräder zusätzlich auf. Im Interieur setzen Ausstattungsdetails wie die Zifferblätter für Drehzahlmesser und Sport Chrono-Stoppuhr, Sicherheitsgurte in ausgewählten Farben sowie in Exterieurfarbe lackierte Zierleisten elegante Akzente. Das optionale Leichtbaudach aus Carbon senkt den Schwerpunkt des Fahrzeugs weiter ab.

Im Rahmen des Individual-Programms können Kunden weltweit zusätzlich auf ein erweitertes Farbangebot mit rund 100 Lacktönen zuzugreifen. Neben vielen Klassikern umfasst das Spektrum auch Farben aus der Porsche Historie, die dem Exterieur des Fahrzeugs eine ganz persönliche Note verleihen.

Exklusiv 911 GT3-Kunden vorbehalten: Der Chronograph 911 GT3

So exklusiv wie der 911 GT3 selbst ist auch der individuelle Chronograph, den Porsche Design Käufern des Hochleistungs-Sportwagen exklusiv anbietet. Wie sein motorisiertes Vorbild begeistert er mit dynamischem Design, konsequenter Performance und hochwertiger Verarbeitung. Sein Gehäuse spiegelt die Nähe zum Hochleistungs-Motorsport wider: Es besteht wie die Pleuel des GT3-Motors aus widerstandsfähigem, leichtem und hypoallergenem Titan. Das Porsche Design WERK 01.200 mit Flyback-Funktion fasst Starten, Stoppen und Nullstellen in einem Vorgang zusammen. Es wird von einem individuellen Aufzugsrotor angetrieben, der den 911 GT3-Rädern nachempfunden ist. Porsche Design hält den Chronograph 911 GT3 in einer sportlichen Variante mit Zifferblatt-Farbring in Sharkblue sowie als puristische Version mit schwarzem Farbring bereit. Die Farbe des GT3-Felgenrotors entspricht dabei der Fahrzeugkonfiguration des Kunden. In Märkten, in denen das neue Porsche Design Custombuilt Timepieces Programm bereits angeboten wird, stehen weitere Individualisierungsmöglichkeiten für den neuen Chronographen zur Wahl. Der Porsche Design Chronograph 911 GT3 ist ab einem Preis von 7.750 Euro erhältlich.

Historie: Sieben Modelle des Porsche 911 GT3

Eine schrecklich sportliche Familie, die kam, um zu bleiben

Mit dem 911 GT3 legte Porsche im Sommer 1999 den Grundstein für eine lebendige Legende. Der enthusiastisch gefeierte Straßensportler trat in die Fußstapfen der ikonischen Carrera RS-Modelle und bildete die Schnittstelle zwischen Serien- und Rennwagen: Er basierte unmittelbar auf dem 911 GT3 Cup, der in der Saison zuvor bereits als neues Einsatzgerät für den Porsche Supercup im Rahmen der Formel 1 sein Debüt gefeiert hatte. Seine Typbezeichnung GT3 ging auf eine 1994 eingeführte neue Klasseneinteilung im Motorsport zurück, die bis heute als Erfolgskonzept in der GT-Szene gilt. Der spartanische 911 GT3 der Generation 996 und seine Nachfolger haben wesentlich zu ihrem internationalen Durchbruch beigetragen.

Renn- wie Straßenversion profitierten von ihrem einzigartigen Erbgut und Komponenten, in denen sich die immense Motorsporterfahrung von Porsche widerspiegelte. Beispiel Motor: Der 3,6 Liter große Sechszylinder-Boxer-Saugmotor stammte von dem wassergekühlten Turbo-Aggregat des 911 GT1 ab, der 1998 in Le Mans zum Doppelsieg gefahren war und dessen Kurbelgehäuse noch immer Gene des Porsche 962 aus der Gruppe-C-Ära in sich trug. Im Serienmodell sorgten wassergekühlte Zylinderlaufbüchsen und -köpfe für eine schnelle Wärmeabfuhr, leichte Schmiedekolben und Titanpleuel senkten innermotorisch das Gewicht der beweglichen Teile. Die Kurbelwelle wurde um ein Zweimassen-Schwungrad und eine Rennkupplung ergänzt.

Das Ergebnis war höchst emotional und wie geschaffen für passionierte Neunelfer-Fahrer, die ihrem Sportwagen gerne auf Rundkursen freien Lauf lassen: Das 265 kW (360 PS) starke Vierventilaggregat überzeugte mit einer spezifischen Leistung von 100 PS pro Liter und begeisterte mit kernigem Klang sowie einer ausgeprägten Drehfreude. Die oberen fünf Gänge des präzisen Sechsgang-Schaltgetriebes ließen sich leicht austauschen, um die Übersetzung auf unterschiedliche Rennstrecken abzustimmen. Auch die Querstabilisatoren konnten angepasst werden. Das verstärkte, 30 Millimeter tiefergelegte Fahrwerk besaß einen erweiterten Verstellbereich für den Radsturz, damit der 911 GT3 das Potenzial von

Rennreifen ausnutzen kann. Und auch der Heckflügel wies sechs Einstellpositionen auf, um den aerodynamischen Abtrieb an der Hinterachse zu variieren.

Den Ritterschlag erhielt der 302 km/h schnelle 911 GT3 in den Händen von Walter Röhrl auf der Nordschleife: Er umrundete den Eifelkurs als erstes straßenzugelassenes Serienauto in weniger als acht Minuten. Genau genommen vergingen sieben Minuten und 56,3 Sekunden für den damaligen Streckenrekord auf der kürzeren Zeitnahmevariante. Zum Vergleich: Die neue, nun vierte Generation des 911 GT3 hat im Rahmen der routinemäßigen Entwicklungsarbeit die Sieben-Minuten-Schallmauer in 6:59,927 Minuten geknackt. Auf gleiche Weise gemessen wie einst Walter Röhrl, benötigte Versuchsfahrer Lars Kern sogar nur 6:55,2 Minuten. Damit lassen sich 21 Jahre automobiler Fortschritt anhand des 911 GT3 exakt beziffern: mit einem Zeitvorteil von über einer Minute auf der schwierigsten Rennstrecke der Welt.

Das neue Sportmodell wiederholte den Erfolg des 911 Carrera RS 2.7 von 1973: Die Nachfrage übertraf die Erwartungen deutlich. Statt der zunächst geplanten 1.350 Einheiten fanden insgesamt 1.868 Exemplare einen glücklichen Besitzer. Der auf das Wesentliche reduzierte 911 GT3 war gekommen, um zu bleiben. 2003 stellte Porsche eine weiter verbesserte Version vor. Sie zeichnete sich im Wesentlichen durch neue Scheinwerfer, einen modifizierten Heckflügel und eine Leistungssteigerung auf 280 kW (381 PS) aus. Damit beschleunigte der 911 GT3 in 4,5 statt 4,8 Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit stieg auf 306 km/h. Erstmals stand auch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Sie reduzierte die ungefederten Massen um 18 Kilogramm.

Mehr Hubraum, mehr Leistung, mehr Performance

2006 folgte die nächste GT3-Generation. Sie baute auf dem 911 mit der internen Bezeichnung 997 auf und debütierte mit 305 kW (415 PS) auf dem Genfer Automobilsalon. Der weitgehend unveränderte Sechszylindermotor behielt zunächst 3,6 Liter Hubraum. Für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 genügten jetzt 4,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit stellte sich bei 310 km/h ein. Optisch setzte sich der 911 GT3 erstmals durch eine schwarz lackierte Kühlerentlüftung vor dem Kofferraumdeckel ab – ein

Detail, das fortan charakteristisch für diese Modellreihe wurde. Auch aerodynamisch gelang dem neuen Sportler ein markanter Schritt nach vorne: Dank der vorderen Spoilerlippe und des weiterentwickelten, um einen zusätzlichen Spoiler mit Gurney-Flap ergänzten Heckflügels, reduzierte sich der aerodynamische Auftrieb erstmals bei einem Serienmodell auf null. Premiere im 911 GT3 feierte auch das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM).

Ein Jahr nach der Modellpflege der 911-Generation 997 brachte Porsche 2009 einen neuen 911 GT3 an den Start. Dieser erhielt einen vergrößerten Motor: Der Hubraum wuchs von 3,6 Liter auf 3.797 ccm und die Leistung stieg auf 320 kW (435 PS). Damit beschleunigte der Straßensportler in 4,1 Sekunden auf 100 km/h und erreichte 312 km/h. Als besonderes Erkennungszeichen diente der jetzt wieder einteilige Heckflügel.

Neuer Motor und eine dezente Alternative

2013 ging die Ablöse an den Start: Der 911 GT3 auf Basis der 991-Generation trat erneut mit 3,8 Liter Hubraum an. Der nun 350 kW (475 PS) starke Boxermotor entstammte jedoch einer neuen Motorenfamilie, setzte auf Benzindirekteinspritzung und erreichte eine Maximaldrehzahl von 9.000/min. Der konsequente Einsatz von Leichtbaumaterialien wirkte sich unmittelbar auf die nochmals performanteren Fahrleistungen aus. Tempo 100 erreichte er in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) in nur 3,5 Sekunden, die Spitzengeschwindigkeit stellte sich bei 315 km/h ein. Auch auf der Nordschleife des Nürburgrings, für den Hersteller seit jeher die ultimative Messlatte für seine Fahrzeuge, konnte er brillieren: Die Rundenzeit sank unter 7:30 Minuten.

2017 stand die nächste Evolutionsstufe bereit: im 911 GT3 der Modellgeneration 991.2. erhielt der Sechszylinder nun 4,0 Liter Hubraum und eine Topleistung von 368 kW (500 PS). Neben dem PDK-Getriebe stand wieder eine mechanische Sechsgangschaltung zur Wahl, die ein noch puristischeres Fahrerlebnis ermöglichte. Seine beeindruckenden Performance-Werte – 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h, 318 km/h Höchstgeschwindigkeit – erzielte der 911 GT3 jedoch in Kombination mit der PDK-Technologie. Mit Schaltgetriebe war er sogar 320 km/h schnell. Ebenfalls neu: Für Kunden, die sich das schiere Temperament des GT3-Modells in Verbindung mit einem dezenteren Auftritt wünschten, führte Porsche den

911 GT3 Touring ein. Er griff die Tradition des 911 R von 2016 wieder auf und begnügte sich zum Beispiel mit dem ausfahrbaren, um eine zusätzliche Abrisskante (Gurney-Flap) ergänzten Heckflügel des 911 Carrera GTS.

Das neueste Kapitel: Fortschritt wird in Minuten gemessen

In seiner jüngsten, nunmehr siebten Ausgabe setzt der neue 911 GT3 einmal mehr Maßstäbe. Jetzt 375 kW (510 PS) stark, macht er sich pure Rennsport-Technologie noch konsequenter zu Eigen denn je. Erstmals kommt in einem Serien-911 zum Beispiel eine aufwändig konstruierte Doppelquerlenker-Vorderachse zum Einsatz – ihr Prinzip wurde aus dem in Le Mans erfolgreichen 911 RSR abgeleitet. Auch der in vier Stufen einstellbare Schwanenhals-Heckflügel, der funktionale Heckdiffusor und die breite Spoilerlippe mit einstellbarem Frontdiffusor basieren auf Technologietransfer vom 911 RSR ins Serienfahrzeug. Ihr Zusammenspiel verbessert den aerodynamischen Abtrieb des neuen 911 GT3 gegenüber dem Vorgängermodell erheblich. Das Ergebnis beeindruckt: 6:59,927 Minuten. In dieser kurzen Zeit hat Versuchsfahrer Lars Kern die komplette Nürburgring-Nordschleife bereits im Rahmen der routinemäßigen Entwicklungsarbeit mit dem neuen 911 GT3 absolviert. Er war damit über eine Minute schneller als es der 911 GT3-Urahn 1999 vermochte.