

PORSCHE

Der neue Porsche 911 GT3

Pressemappe

Inhalt

Highlights	4
Kurzfassung	5
Aerodynamik und Design	11
Cockpit und Interieur	14
Antrieb und Performance	18
Fahrwerk und Dynamik	20
Historie: 911 GT3	22
Exklusiv: Chronograph 911 GT3 und GT3 mit Touring-Paket	25

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche 911 GT3: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO₂-Klasse: G

Porsche 911 GT3 mit Touring-Paket: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO₂-Klasse: G

Porsche 911 GT3 RS: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO₂-Klasse: G

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.

Soweit die Verbrauchs- und Emissionswerte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoff-/Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen, die Reichweite und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Highlights

Der neue Porsche 911 GT3 und GT3 Touring: Highlights

- **Emotionaler und agiler Antrieb**

Der 4,0-Liter-Hochdrehzahl-Saugmotor, kombiniert mit einer verkürzten Achsübersetzung, sorgt für eine spontane, begeisternde Leistungsentfaltung.

- **Erstmals erhältlich mit Weissach-Paket**

Das erstmals verfügbare Weissach-Paket optimiert den 911 GT3 mit konsequent auf den Rundstreckeneinsatz ausgerichteten Leichtbau-Maßnahmen und sorgt mit Sichtcarbon-Umfängen für eine noch sportlichere Optik.

- **911 GT3 mit Touring-Paket ab Marktstart erhältlich**

Der 911 GT3 startet erstmals zeitgleich in seiner klassischen Form und als 911 GT3 mit Touring-Paket.

- **Premiere des Leichtbau-Pakets**

Das Leichtbau-Paket für den 911 GT3 mit Touring-Paket umfasst eine angepasste Innenausstattung, zusätzliche CfK-Komponenten und Magnesium-Schmiederäder.

- **Innovativer Leichtbau-Schalensitz mit Klappfunktion**

Rundstreckentauglichkeit einer Vollschale kombiniert mit Alltagstauglichkeit und Zugang zur optionalen Hintersitzanlage im 911 GT3 mit Touring-Paket.

- **Frisches Design an Front und Heck**

Neu gestaltete Schürzen und Spoiler optimieren die aerodynamische Balance der GT3 Modelle. Größere Kühllufteinlässe verbessern die Luftzufuhr zu den Antriebskomponenten.

Pur und nah am Motorsport: Der neue Porsche 911 GT3

Stuttgart. Die größtmögliche Nähe zum Motorsport bei gleichzeitiger Alltagstauglichkeit kennzeichnet den 911 GT3 seit seiner Einführung im Jahr 1999. Zum 25-jährigen Jubiläum debütiert die Neuauflage des Straßensportwagens mit erweiterter Leichtbaustrategie sowie einem frei saugenden 4,0-Liter-Boxermotor mit 375 kW (510 PS) und 450 Nm. Zum ersten Mal startet das neue Modell zeitgleich in zwei Varianten: als Rundstrecken-affiner Sportwagen mit Heckflügel und als dezentere Variante mit Touring-Paket. Mit maßgeschneiderten Paketen und innovativen Optionen lassen sich die GT3-Varianten je nach Kunden-Geschmack und Einsatzzweck zusätzlich individualisieren. So ist erstmals für den 911 GT3 ein Weissach-Paket erhältlich, mit dem man das Fahrzeug noch individueller für den Einsatz auf Rundstrecken konfigurieren kann. Darüber hinaus erhält der Sportwagen eine umfangreichere Serienausstattung und weitere Optionen, die seine Präzision und Sportlichkeit zusätzlich steigern.

911 GT3 mit modernem Styling

Die neuen 911 GT3 Modelle verfügen über ein geschärftes Design an Front und Heck sowie eine daran angepasste Aerodynamik. Bei beiden Varianten optimieren eine neue Kontur des Frontdiffusors, eine verbesserte Form der Buglippe und modifizierte Finnen am Unterboden den Luftstrom. Neu gestaltete Matrix LED-Hauptscheinwerfer, die beim 911 GT3 optional mit weißem Akzentring erhältlich sind, bündeln alle Lichtfunktionen des 911 und machen die Zusatzleuchten in der Frontschürze überflüssig. Dies ermöglicht eine vergrößerte Lufteinlassfläche und eine klar strukturierte Optik. Am Heck sind Diffusor, Lufteinlässe und Heckdeckel neu gestaltet. Der Heckflügel des 911 GT3 erhält neue, angewinkelte Sideplates.

An der Doppelquerlenker-Vorderachse setzt Porsche speziell entwickelte, aerodynamisch geformte Längslenker mit Tropfenprofil ein. Sie erhöhen bei hohen Geschwindigkeiten den Abtrieb im Radhaus und verbessern die Bremsenkühlung. Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken (Antidive). An der

Vorderachse des neuen 911 GT3 wurde zu diesem Zweck das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers nach unten versetzt. Diese Modifikationen übernimmt der 911 GT3 vom aktuellen 911 GT3 RS. Serienmäßig rollt der 911 GT3 auf Sportreifen mit verbesserter Nasshaftung in den Dimensionen 255/35 ZR 20 vorn und 315/30 ZR 21 hinten, optional sind Track- Reifen mit Straßenzulassung erhältlich.

Touring-Paket ab Marktstart und noch individueller

Mit dem Modellwechsel definiert Porsche die Derivate des 911 GT3 noch klarer. Erstmals ist das beliebte Touring-Paket direkt ab Marktstart erhältlich. Die Bezeichnung „Touring-Paket“ geht auf eine Ausstattungsvariante des 911 Carrera RS 2.7 aus dem Jahr 1973 zurück. Es gehört seit 2017 zum GT3-Programm. Im neuen 911 GT3 gewinnt es noch mehr an Eigenständigkeit, symbolisiert durch den Schriftzug „911 GT3 touring“ auf dem Heckdeckelgitter. Der 911 GT3 mit Touring-Paket verzichtet auf den feststehenden Flügel und bewahrt so die zeitlos elegante Linie des 911. Ein ausfahrbarer Heckspoiler mit Abrisskante, der so genannte Gurney-Flap, und ein angepasstes Finnen-Design am Unterboden sorgen für die aerodynamische Balance. Der Innenraum bietet eine hochwertige Lederausstattung und ein klassisch-sportliches Ambiente.

Erstmals ist optional eine Hintersitzanlage für den 911 GT3 mit Touring-Paket erhältlich. Damit lässt sich der alltagstaugliche Sportwagen für höchsten Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen noch individueller an die Wünsche der Kunden anpassen. „Gerade auf kurvigen Landstraßen spürt man deutlich, dass die Lenkung noch besser abgestimmt ist als beim Vorgänger“, sagt Porsche-Markenbotschafter Walter Röhrl. „Sie vermittelt noch mehr Vertrauen ins Auto, weil sie aus der Mittelposition heraus ruhiger anspricht, ohne an Direktheit zu verlieren. Auch die kürzere Übersetzung des Getriebes steigert den Fahrspaß auf Landstraßen erheblich.“

Konsequenter Leichtbau

Zum agilen und direkten Fahrverhalten des 911 GT3 trägt sein geringes Gesamtgewicht bei. Auch der neue 911 GT3 setzt konsequent auf Leichtbau. So reduziert ein neues, silberfarbenes Aluminium-Leichtbaurad die ungefederten Massen im Vergleich zum Radsatz

des Vorgängers in Summe um mehr als 1,5 Kilogramm. Optional stehen mit dem Weissach-Paket bzw. dem Leichtbau-Paket Magnesium-Räder zur Wahl. Sie sparen neun Kilogramm ein. Eine neue 40-Ah-Lithium-Ionen-Leichtbau-Batterie trägt mit rund vier Kilogramm Gewichtseinsparung zum athletischen Body-Mass-Index bei. In der leichtesten Konfiguration wiegt der neue 911 GT3 nur 1.420 Kilogramm.

Acht Prozent kürzere Übersetzung

Der 4,0-Liter-Saugmotor des neuen 911 GT3 wurde auf die aktuellen, deutlich verschärften Abgasnormen ausgelegt und mit zwei Partikelfiltern und vier Katalysatoren ausgestattet. Auch mit dieser äußerst leistungsfähigen Abgasreinigung erreicht Porsche eine emotionale Klangkulisse. Die Motorleistung des Sechszylinder-Boxermotors konnte durch eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen erhalten werden. Die Zylinderköpfe wurden überarbeitet, die schärferen Nockenwellen vom 911 GT3 RS sorgen für eine noch dynamischere Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich.

Zusätzlich kommen strömungsoptimierte Einzeldrosselklappen sowie optimierte Ölkühler zum Einsatz. Der Boxer leistet unverändert 375 kW (510 PS). Jedes Kilowatt des überarbeiteten Hochdrehzahl-Saugmotors muss damit in der leichtesten Fahrzeugkonfiguration lediglich 3,8 Kilogramm Gewicht bewegen (2,8 kg/PS). Zudem verfügen sowohl das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) als auch das 6-Gang-GT-Schaltgetriebe über eine im Vergleich zum Vorgänger um acht Prozent kürzere Achsübersetzung. Beide Getriebeoptionen sind sowohl für den 911 GT3 als auch für den 911 GT3 mit Touring-Paket verfügbar. Der neue 911 GT3 beschleunigt mit PDK in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 311 km/h (Handschaltgetriebe: 3,9 s; 313 km/h).

„Auf der Rundstrecke lässt sich der neue 911 GT3 noch besser kontrollieren, weil er auf Bodenwellen und beim Überfahren von Curbs dank der optimierten Dämpferabstimmung noch ruhiger bleibt und besser liegt“, sagt Markenbotschafter Jörg Bergmeister. „Durch das Anti Dive System ist die Nickbewegung beim Anbremsen spürbar reduziert. Dadurch bleibt die Balance des Autos unter allen Bedingungen deutlich konstanter.“

Innovativer Leichtbau-Sportschalensitz

Für den neuen 911 GT3 ist optional ein neuer Leichtbau-Sportschalensitz mit klappbarer Rückenlehne und Sitzschale aus CfK erhältlich. Der Sitz ist mit einem integrierten Thorax-Airbag, elektrischer Höhen- und manueller Längseinstellung ausgestattet, optional ist eine dreistufige Sitzheizung erhältlich. Die Kopfstützenpolsterung lässt sich herausnehmen. Dies verbessert für die meisten Fahrer die Ergonomie, wenn beim Rundstreckeneinsatz ein Helm getragen wird. Die über eine Schlaufe aktivierbare Klappfunktion der Rückenlehne ermöglicht im 911 GT3 mit Touring-Paket den Zugang zur erstmals verfügbaren, optionalen Rücksitzanlage. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung zu bestellen.

Das in Schwarz gehaltene, serienmäßig zweisitzige Cockpit des neuen 911 GT3 orientiert sich am Design der aktuellen 911 Modelle. Anders als die Carrera-Modelle wird der 911 GT3 jedoch nicht mit einem Knopf, sondern nach wie vor mit einem Zünddrehschalter gestartet. Ein optional erhältlicher Überrollbügel demonstriert die Nähe zum Motorsport. Die digitale Instrumententafel in der Mitte unterstützt den Fahrer mit einem klar strukturierten Anzeige- und Bedienkonzept. Dank des Kontrast-Farbschemas sind Drehzahlmesser und Stoppuhr blitzschnell ablesbar. Der Anzeigemodus „Track-Screen“ reduziert die digitalen Anzeigen links und rechts des Drehzahlmessers auf wichtige Daten zu Reifen, Öl, Wasser sowie Kraftstoff und gibt dem Fahrer mittels Schaltblitz den optimalen Schaltzeitpunkt an. Die Anzeige des Drehzahlmessers kann auf Wunsch so gedreht werden, dass sich die Abregeldrehzahl von 9.000 1/min auf der 12-Uhr-Markierung befindet.

Individuelle Pakete für 911 GT3 und 911 GT3 Touring

Für den neuen 911 GT3 bietet Porsche verschiedene Ausstattungspakete an. Mit dem erstmals verfügbaren Weissach-Paket kann der 911 GT3 noch individueller für den Einsatz auf Rundstrecken konfiguriert werden. Stabilisator, Koppelstangen und Schubfeld an der Hinterachse bestehen ebenso aus CfK wie Dach, Sideplates des Heckflügels, Außenspiegeloberschale, Spiegeldreieck und die Airblades im Frontbereich. Ein Sichtcarbon-Streifen zieht sich über Frontdeckel, Dach und Heckflügel. Zusätzliche Leder- und Race-Tex-Bezüge werten den Innenraum optisch auf. Erstmals ist die Oberseite der

Schalttafel beim 911 GT3 somit mit reflexionsarmem Racetex bezogen. Türzuziehgriffe aus CfK und Ablagenetze optimieren die Türinnenverkleidungen auf Leichtbau. Optional sind ein CfK-Überrollkäfig und die Magnesium-Leichtbau-Schmiederäder erhältlich.

Für den 911 GT3 mit Touring-Paket bietet Porsche das Leichtbau-Paket an. Hier bestehen das in Wagenfarbe lackierte Dach sowie Stabilisator, Koppelstangen und Schubfeld an der Hinterachse aus CFK. Außerdem sind Leichtbau-Magnesium-Schmiederäder und Leichtbau-Türverkleidungen Bestandteil des Pakets. In Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe kommt der verkürzte Schalthebel aus dem 911 S/T zum Einsatz. Vor dem Schalthebel weist eine Plakette mit der Aufschrift „Leichtbau“ auf das Paket hin.

Ohne Aufpreis ist für den 911 GT3 mit Heckflügel das Clubsportpaket für den Rennstreckeneinsatz erhältlich. Es beinhaltet einen verschraubten Überrollkäfig aus Stahl im Heckbereich, einen 6-Punkt-Gurt für den Fahrer und einen Handfeuerlöscher. Voraussetzung hierfür sind die optionalen Leichtbau-Sportschalensitze.

„Der neue 911 GT3 ist noch emotionaler und individueller geworden. Wir haben an vielen Details gearbeitet und ihm viele Features spendiert, die sich unsere Kunden gewünscht haben. Somit lässt sich der GT3 noch spezifischer auf den Einsatzzweck oder die Vorlieben des Fahrers anpassen“, sagt Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge.

Exklusiver Chronograph als „Sportwagen fürs Handgelenk“

Exklusiv für Besitzer des 911 GT3 und des 911 GT3 mit Touring-Paket präsentiert Porsche Design einen außergewöhnlichen Zeitmesser, der das Design und die Performance des Sportwagens an das Handgelenk überträgt. Der Chronograph 911 GT3 und der Chronograph 911 GT3 Touring sind mit dem präzisen, COSC-zertifizierten Porsche Design Kaliber WERK 01.200 ausgestattet, welches über eine Flyback-Funktion verfügt. Das Gehäuse aus ultraleichtem Titan, optional mit schwarzer Titancarbidbeschichtung, kombiniert Sportwagen-Design mit moderner Uhrmacherkunst.

Das Zifferblatt im GT3-Design mit gelben Akzenten und Hexagonstruktur spiegelt die Instrumententafel des Fahrzeugs wider, während der Aufzugsrotor dem Design der GT3-

Felgen nachempfunden ist. Der Farbring des Zifferblatts ist in allen Exterieurfarben des 911 GT3 und des Touring-Pakets sowie in den Farben des „Farbe nach Wahl“-Programms erhältlich. Auch das Armband, gefertigt aus original Porsche Interieurleder und -garn, ist auf die jeweilige Konfiguration des Fahrzeugs abgestimmt.

Neue Front- und Heckpartie

Der neue Porsche 911 GT3 positioniert sich näher am Motorsport als je zuvor. Dabei erlauben die Weiterentwicklungen der 911-Baureihe, das Aerodynamik- und Kühlluftkonzept des 911 GT3 weiter zu verbessern. Das Ziel ist dabei immer die bestmögliche Reduzierung des Auftriebs bei geringstmöglichem Luftwiderstand.

Die neu gestalteten Matrix-LED-Hauptscheinwerfer des 911 mit der typischen 4-Punkt-Lichtsignatur integrieren alle Lichtfunktionen. Optional umschließt ein weißer Akzentring den Hauptscheinwerfer. Im Frontbereich entfallen die separaten Bugleuchten. Dies ermöglicht eine vergrößerte Lufteintrittsfläche. Sie prägt das Bugteil gestalterisch und funktional mit klaren, prägnanten Konturen und führt den vorderen Bremsen und den vorderen Kühlern des Antriebs noch mehr Kühlluft zu. Sie tritt durch den Luftauslass in der Fronthaube als Abluft wieder aus. Gleichzeitig wird der Auftrieb an der Vorderachse reduziert - wie im Motorsport üblich: Form folgt Funktion. Aerodynamisch geformte Längslenker an der Vorderachse verbessern die Aerodynamik des 911 GT3 zusätzlich. Sie reduzieren vor allem bei hohen Geschwindigkeiten die Verwirbelungen in den stark durchströmten vorderen Radhäusern. Die Tropfenform der Bauteile übernimmt der 911 GT3 vom 911 GT3 RS.

Das Grundprinzip der funktionalen Performance gilt auch für die neu gestaltete Bugspoilerlippe. Zusammen mit der veränderten Kontur des Frontdiffusors reduziert sie den Auftrieb an der Vorderachse. Diese Maßnahmen verbessern im Zusammenspiel mit Optimierungen an der Unterbodenverkleidung die Unterbodenströmung und die aerodynamische Balance des Sportwagens. Wie beim Vorgängermodell befinden sich zusätzliche Luftauslässe in der Heckverkleidung. Der neu gestaltete Heckdeckel verbessert die Kühlluftzufuhr zum Aggregat weiter.

Ein unverwechselbares Kernelement des 911 GT3 ist der feststehende, in Wagenfarbe lackierte Heckflügel. Er bleibt ein wesentlicher Bestandteil des Aerodynamikkonzepts und zugleich ein markantes Symbol für die Motorsportnähe des 911 GT3. Die neu gestalteten Sideplates sind leicht nach außen geneigt und ebenfalls in Wagenfarbe lackiert.

Elegante Silhouette: 911 GT3 mit Touring-Paket

Beim 911 GT3 mit Touring-Paket entfällt der feststehende Heckflügel. Stattdessen kommt der ausfahrende Heckspoiler des Carrera mit einer definierten Abrisskante zum Einsatz, der so genannten Gurney-Flap. Zusammen mit Modifikationen an Front und Unterboden sorgt er für eine hervorragende Balance. Als alltagstauglicher Sportwagen für aufregenden Fahrgenuss zeigt der 911 GT3 mit Touring-Paket so die elegant-klassische Silhouette des 911.

Die Eigenständigkeit des 911 GT3 mit Touring-Paket zeigt sich in weiteren Details: Elegante silberfarbene Seitenscheibenleisten sorgen für einen stilvollen Auftritt. Über dem Motor trägt der 911 GT3 mit Touring-Paket ein speziell für diese Modellvariante gestaltetes Heckdeckelgitter mit dem Schriftzug „GT3 touring“. Im Gegenzug entfällt die Modellbezeichnung unterhalb des Schriftzugs „PORSCHE“ am Heck. Weiterhin zeigt das Heck eine eigenständige Finnengeometrie.

Wie bei Porsche üblich, stehen Karosseriefarben in den Farbwelten Legends, Dreams, Shades und Contrasts zur Auswahl. Legends umfasst beim 911 GT3 die beliebten klassischen Farbtöne Oakgrünmetallic Neo und Schiefergrau Neo. Dreams beinhaltet bunte, leuchtende Farben wie Enzianblau und Cartagenagelb Metallic. Shades hingegen bietet elegante, gedeckte Farben wie Vulkangraumetallic, während Contrasts die Farben Schwarz und Weiß umfasst.

Hinzu kommen die Programme Farbe nach Wahl und Farbe nach Wahl Plus der Porsche Exclusive Manufaktur. Sie ermöglichen die Konfiguration einer Vielzahl weiterer Farben bis hin zur persönlichen Wunschfarbe. Derzeit stehen mehr als 120 Farbtöne zur Verfügung. Die Kapazitäten für diese exklusive Option wird Porsche ab der zweiten Jahreshälfte 2025 deutlich erhöhen.

Konsequenter Leichtbau

Intelligenter Leichtbau gehört zu den Grundprinzipien des Motorsports, und damit zu den zentralen Konstruktionsmerkmalen aller Porsche GT Modelle. Der Body-Mass-Index eines Sportwagens steht in direktem Zusammenhang mit der Performance. In der leichtesten

Konfiguration mit Touring-Paket, Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe und Leichtbau-Paket wiegt der 911 GT3 1.420 Kilogramm und erreicht ein Leistungsgewicht von nur 2,8 kg/PS (3,8 kg/kW). Das ist Rennwagen-Niveau. Damit ist der 911 GT3 eines der leichtesten und agilsten Modelle der aktuellen 911 Baureihe. Das spürt man in jeder Kurve.

Die Basis dafür sind eine leichte Aluminium-Stahl-Bauweise und der konsequente Einsatz von CfK-Bauteilen. Zu den serienmäßigen Leichtbaumaßnahmen zählen die Fronthaube aus CfK sowie eine serienmäßige 40 Ah Lithium-Ionen-Leichtbau-Batterie. Sie allein senkt das Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell um rund 4 Kilogramm. 1,5 Kilogramm beträgt dagegen der Gewichtsvorteil der filigranen und robusten Leichtmetall-Schmiederäder gegenüber den Rädern des Vorgängers. Sie messen serienmäßig 20 Zoll an der Vorderachse und 21 Zoll an der Hinterachse. Wie beim 911 GT3 üblich, sind sie mit einem Zentralverschluss ausgestattet. Außerdem gehört eine besonders leichte Sportabgasanlage aus Edelstahl mit zwei zentralen Endrohren in Schwarz zum Serienumfang.

Auf Wunsch lässt sich der 911 GT3 mit innovativen Leichtbau-Sportschalensitzen, dem Leichtbaupaket (nur 911 GT3 mit Touring-Paket) und dem Weissach-Paket (nur 911 GT3) noch leichter und agiler konfigurieren. Die Pakete beinhalten jeweils unter anderem puristisch reduzierte Türinnenverkleidungen, CfK-Türziehgriffe und Ablagenetze in den Türtafeln.

Puristisches Interieur, innovative Sitzoption

Als straßenzugelassener Sportwagen vermittelt der 911 GT3 außen wie innen authentisches Motorsport-Feeling. Das Interieur ist in Schwarz gehalten. Sichtcarbonflächen akzentuieren die puristische Farbgebung. Porsche kleidet den Innenraum des 911 GT3 mit einer Leder-Race-Tex-Kombination aus. Optional lässt sich der Umfang der mit den hochwertigen Materialien bezogenen Flächen erweitern. Im 911 GT3 stehen Kontrastziernähte in GT-Silber, Indischrot oder Sharkblue zur Wahl.

Der 911 GT3 mit Touring-Paket ist serienmäßig mit Lederumfängen in schwarz ausgestattet: Lenkradkranz, Schalthebel, Armauflage der Türverkleidungen, Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole, Türzuziehgriffe und Sitzseitenwangen sind mit Glattleder bezogen. Die Sitzmittelbahnen tragen Stoffbezug. Optional sind erweiterte Lederumfänge konfigurierbar. Die Ziernähte führt Porsche wahlweise in Schwarz oder GT-Silber aus.

Serienmäßig stattet Porsche den 911 GT3 mit dem elektrisch einstellbaren Sportsitz Plus (4-Wege) aus. Optional ist der ebenfalls elektrisch einstellbare Adaptive Sportsitz Plus (18-Wege) erhältlich. Mit dem optionalen Überrollkäfig und der serienmäßigen Zweisitzigkeit ohne Hintersitzanlage strahlt das Cockpit des GT3 kompromisslose Sportlichkeit aus. Der 911 GT3 mit Touring-Paket bietet erstmals die Möglichkeit, eine Hintersitzanlage zu konfigurieren - damit wird er zum 2+2-Sitzer.

Die Sitzschale des neuen Leichtbau-Sportschalensitzes besteht aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK). Im Vergleich zum serienmäßigen Sportsitz Plus reduziert er das Fahrzeuggewicht um rund sieben-Kilogramm. In den Sitz integriert sind ein Thorax-Airbag, eine elektrische Höhen- und eine manuelle Längsverstellung. Die Polsterung der Kopfstütze lässt sich herausnehmen. Das erleichtert das Tragen eines Helms. Optional ist eine Sitzheizung erhältlich. Der neue Leichtbau-Sportschalensitz ist für beide Modelle des 911 GT3 konfigurierbar.

Über die GT3-spezifische Ausstattung hinaus profitiert der 911 GT3 von zahlreichen Innovationen der Baureihe. Dazu zählt beispielsweise die Smartphone-Ablage in der Mittelkonsole, die das kabellose Aufladen des Smartphones mit bis zu 15 Watt ermöglicht.

Cockpit: Auf das Wesentliche reduziert

Im Cockpit des 911 GT3 stehen Performance und Sportlichkeit im Mittelpunkt. Eine 12-Uhr-Markierung signalisiert die Mittelstellung des Sportlenkrads. Gestartet wird der Motor klassisch durch Drehen des Zünddreh Schalters links neben dem Lenkrad. Das intuitive und schnell erfassbare Bedienkonzept „Porsche Driver Experience“ stellt die Fahrerachse in den Mittelpunkt und bündelt alle wesentlichen Fahrfunktionen direkt um das Lenkrad. Diese Weiterentwicklung des 911-Bedienkonzepts wird im motorsportnahen GT3 besonders deutlich.

Teil des neuen Bedien- und Anzeigekonzepts ist die Instrumententafel, die als hochauflösendes 12,6-Zoll-Curved-Display ausgeführt ist. Im Zentrum steht motorsporttypisch der durch seine hervorgehobene Farbgebung besonders schnell ablesbare Drehzahlmesser. Je nach Anzeigemodus befindet sich die Abregeldrehzahl von 9.000 1/min in traditioneller Anordnung oder auf der 12-Uhr-Markierung. Die Anzeige „Track Screen“ reduziert die digitalen Anzeigen links und rechts des Drehzahlmessers auf fahrrelevante Daten wie Reifendruck und -temperatur, Öldruck, Öltemperatur, Tankfüllstand und Wassertemperatur. Hinzu kommen eine Schaltanzeige und der besonders beim Einsatz auf Rundstrecken relevante Schaltblitz. Er schlägt den nächsten Gangwechsel bei optimaler Motordrehzahl vor. Ein zentral positionierter 10,9-Zoll-Touchscreen steuert wie gewohnt alle Funktionen des PCM.

Die analoge Stoppuhr in der Mitte des Armaturenbretts ist Teil des Chrono-Pakets. Sie greift das kontrastreiche und besonders gut ablesbare Farbschema des Drehzahlmessers auf. Über die Porsche Exclusive Manufaktur sind alternativ die Farben Indischrot, Arktisblau und Weiß erhältlich.

Pakete: Mehr Dynamik für beide GT3 Derivate

Erstmals bietet Porsche das Weissach-Paket für den 911 GT3 an. Wie vom 911 GT3 RS bekannt, schärft das Paket den Fokus auf die Rundstrecke weiter, indem es das Fahrzeuggewicht senkt und den Elfer technisch und optisch besonders sportlich auslegt. Die Leichtbaumaßnahmen umfassen Karosserie, Fahrwerk und Innenraum. So bestehen der hintere Stabilisator, die hinteren Koppelstangen und das Schubfeld an der Hinterachse

aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK). Neben der Fronthaube und dem Heckflügel ist auch das Dach aus CFK gefertigt. Die Bauteile sind in Wagenfarbe lackiert und mit einem hochglänzenden Sichtcarbonstreifen versehen.

Darüber hinaus sind die Sideplates des Heckflügels, die Außenspiegeloberschalen, die Spiegeldreiecke und die Airblades im Frontbereich in Sichtcarbon ausgeführt. Im Innenraum kommen Leichtbau-Türinnenverkleidungen mit CfK-Türgriff und Ablagenetz hinzu. Auf Wunsch reduzieren Leichtmetallräder aus Magnesium und klappbare Leichtbau-Sportschalensitze das Gewicht weiter. Insgesamt spart der 911 auf diese rund 20 kg Gewicht ein. Optional erhältlich ist ein besonders leichter, verschraubter Überrollkäfig aus CfK.

Für den 911 GT3 steht wie gewohnt das Clubsportpaket ohne Aufpreis zur Wahl. Es bereitet den Sportwagen grundlegend auf den Rennstreckeneinsatz vor. Das Paket umfasst einen geschraubten Überrollkäfig aus Stahl, der sich hinter der Sitzreihe befindet. Außerdem zählen ein 6-Punkt-Gurt für den Fahrersitz und ein Motorsport-Handfeuerlöscher zum Paket (Löschmittel 2 kg FX G-TEC). Voraussetzung für die Wahl des Clubsportpakets sind die optionalen Leichtbau-Sportschalensitze.

Leichtbau-Paket für GT3 mit Touring-Paket

Für den 911 GT3 mit Touring-Paket ist im Gegenzug das Leichtbau-Paket verfügbar. Es steigert Fahrspaß und Fahrdynamik, indem es durch konsequenten Leichtbau ein besonders agiles und direktes Fahrverhalten ermöglicht. Neben dem serienmäßigen Leichtbau-Frontdeckel bestehen das in Wagenfarbe lackierte Dach, der Hinterachsstabilisator inklusive Koppelstangen und das Schubfeld aus leichtem CfK. Die Magnesium-Leichtbau-Schmiederäder gehören ebenso zum Paket wie puristisch reduzierte Türinnenverkleidungen mit CfK-Zuggriff und Ablagenetz. So reduziert das Leichtbaupaket das Gesamtgewicht des Sportwagens um rund 20 Kilogramm. In Verbindung mit dem 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe enthält das Leichtbau-Paket außerdem den verkürzten Schalthebel aus dem 911 S/T. Eine Plakette mit „Leichtbau“-Schriftzug vor dem Schalt- bzw. Wählhebel weist auf die Gewichtsoptimierung des Fahrzeugs hin.

Hohe Drehzahlen, kurze Achsübersetzung

Technisches und emotionales Highlight des 911 GT3 ist sein Antrieb. Der frei saugende 4,0-Liter-Boxermotor mit einer Nennleistung von 375 kW (510 PS) und einem maximalen Drehmoment von 450 Newtonmetern basiert auf einer Entwicklung für den Motorsport. Für den Einsatz auf der Straße waren nur wenige Modifikationen notwendig. Der Sechszylindermotor verfügt über sechs Einzeldrosselklappen. Eine Trockensumpfschmierung mit vollvariabler Druckpumpe und separatem Öltank stellt die für einen Hochdrehzahlmotor besonders wichtige Ölversorgung sicher. Die Schmierung der stark belasteten Pleuellager erfolgt direkt über die Ölpumpe durch die Kurbelwelle.

Um die beeindruckende Abregeldrehzahl von 9.000 1/min zu erreichen, setzt Porsche starre Schlepphebel anstelle eines hydraulischen Ventilspielausgleichs ein. Titanpleuel, geschmiedete Kolben und eine zusätzliche Ölversorgung über die Kurbelwelle sorgen für Stabilität bei hohen Kolbengeschwindigkeiten. Plasmabeschichtete Zylinderwände reduzieren die Reibung. Porsche stattet den Saugmotor des 911 GT3 mit zwei Partikelfiltern und vier Katalysatoren aus. Die leichte Edelstahl-Abgasanlage mit den modelltypischen zwei mittig angeordneten Endrohren sorgt auch bei dieser hochwirksamen Abgasreinigung für einen beeindruckenden Sound.

Der 911 GT3 schaltet serienmäßig mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), optional steht ein manuelles Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe mit zuschaltbarer automatischer Zwischengasfunktion (Auto Blip") zur Wahl. Beim 911 GT3 mit Touring-Paket ist das manuelle Getriebe dagegen serienmäßig und das PDK als Option verfügbar.

Während das PDK mit optimierten Schaltzeiten ideale Beschleunigungswerte ermöglicht, liegt der Fokus beim manuellen Getriebe auf extrem kurzen Schaltwegen und einer direkten Verbindung zwischen Fahrer und Antrieb und maximalem Fahrspaß. Im Vergleich zum PDK spart es 17 Kilogramm Gewicht ein. Sowohl das PDK als auch das GT-Sportschaltgetriebe verfügen über eine im Vergleich zum Vorgänger acht Prozent kürzere Achsübersetzung. Das sorgt für mehr Agilität und Drehfreude in allen Gängen und insgesamt für spürbar mehr Dynamik.

Das Ziel bei der Entwicklung eines GT3 ist immer das optimale Verhältnis aus Leistung und Gewicht. In der leichtesten Variante mit Sechsgang-Sportschaltgetriebe bewegt jedes Kilowatt des überarbeiteten Hochdrehzahl-Saugmotors lediglich 3,8 Kilogramm Gewicht (2,8 kg/PS). Der neue 911 GT3 beschleunigt in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h (911 GT3 mit Touring-Paket: 3,9 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 311 km/h (911 GT3 mit Touring-Paket: 313 km/h).

Aerodynamisch optimierte Doppelquerlenker-Vorderachse

Ein ruhiges Fahrverhalten trägt auch bei kompromisslosen Sportwagen zu besserem Handling und höherer Alltagstauglichkeit bei. Für den neuen 911 GT3 hat Porsche deshalb den Bumpstop (Anschlagpuffer) der Federbeine neu konstruiert. Eine kürzere Bauform verlängert den linearen Federweg an der Vorderachse um 27 mm und an der Hinterachse um 24 mm. Dadurch reduzieren sich die Radlastschwankungen und das Führungsverhalten der Reifen, was sich vor allem auf schnell gefahrenen, welligen Autobahnpassagen oder beim Überfahren von Curbs oder welligen Passagen auf der Rundstrecke bemerkbar macht.

In der Vorderachse des 911 GT3 setzt Porsche erstmals spezielle Aerolenker ein. Das Prinzip stammt vom Rundstrecken-erprobten 911 GT3 RS. Mit einem aerodynamisch geformten Tropfenprofil optimieren die unteren Querlenker die Luftbewegung in den stark durchströmten Radhäusern. Auf diese Weise reduzieren sie den Auftrieb und leiten die Fahrtluft zur Kühlung gezielt an die Vorderachsbremsen.

Vom 911 GT3 RS übernimmt der neue 911 GT3 auch das sogenannte Anti-Dive System: Das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers an der Vorderachse des 911 GT3 RS ist nach unten versetzt. Dadurch steht der Längslenker steiler. Beim Bremsen entsteht so ein Anstellmoment, das dem Einfedern entgegenwirkt. Dadurch wird die Nickbewegung des Fahrzeugs deutlich reduziert.

Bremsen, Räder und Felgen

Die Dimensionierung der Bremsanlage des Porsche 911 GT3 entspricht seiner Auslegung als straßenzugelassenes Tracktool und seiner hohen Leistungsfähigkeit. Die serienmäßige Bremsanlage besteht aus Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 408 Millimeter an der Vorderachse und 380 Millimeter an der Hinterachse. Die Bremsscheiben bestehen aus Grauguss-Reibringen und Aluminium-Bremssätteln.

Optional ist, wie von Porsche gewohnt, eine Keramikbremse erhältlich. Sie zeichnet sich vor allem durch hohe thermische Belastbarkeit und geringe Masse aus: Die Bremsscheiben sind etwa halb so schwer wie vergleichbare Grauguss-scheiben. Das daraus resultierende

geringere Gewicht der ungefederten Massen verbessert die Fahreigenschaften deutlich. Die Bremsscheiben der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) messen an der Vorderachse 410 Millimeter und an der Hinterachse 390 Millimeter.

Porsche stattet den 911 GT3 serienmäßig mit Leichtmetall-Schmiederädern mit Zentralverschluss aus (20 Zoll an der Vorderachse, 21 Zoll an der Hinterachse). Sie sind in insgesamt sechs Farbdesigns erhältlich. Das im Leichtbau-Paket enthaltene und für das Weissach-Paket optional erhältliche Magnesium-Leichtbau-Schmiederad mit identischen Abmessungen ist in vier Farbvarianten erhältlich. Es spart gegenüber dem Serienradsatz insgesamt neun Kilogramm ein.

Serienmäßig montiert Porsche Ultra-High-Performance-Reifen (UHP-Reifen) der Dimension 255/35 ZR 20 an der Vorderachse und 315/30 ZR 21 an der Hinterachse. Sie garantieren hohe Fahrstabilität auch in Kurven sowie optimalen Grip und gegenüber dem Vorgängermodell nochmals verbesserte Nässeigenschaften. Darüber hinaus sind spezielle Track-Reifen mit Straßenzulassung erhältlich. Durch eine spezielle Laufflächenmischung und ein besonderes Profildesign mit Slick-ähnlicher Lauffläche wird der Grip auf trockener Fahrbahn nochmals verbessert. Die Reifen können über das offizielle Porsche Zubehör bestellt werden.

25 Jahre Porsche 911 GT3

Die Ära des 911 GT3 beginnt im März 1999 mit der Enthüllung des neuen Modells auf dem Genfer Automobilsalon. Als straßenzugelassenes Tracktool löst er den ikonischen 911 Carrera RS ab und bildet damit die Schnittstelle zwischen Serie und Rennsport im 911-Modellprogramm.

Seither begeistert der puristische und authentische 911 eine leidenschaftliche Fangemeinde. Es gehört zum Konzept des 911 GT3, dass Erfahrungen und Entwicklungen aus dem Motorsport möglichst direkt in die Serie einfließen. Der Grund dafür ist einfach: Ein Großteil aller jemals gebauten 911 GT3 wird regelmäßig auf der Rundstrecke eingesetzt. Dank der Porsche-typischen Innovationskraft stößt der 911 GT3 durch kontinuierliche Leistungssteigerungen immer wieder in neue Dimensionen vor.

Der erste 911 GT3 auf Basis der Modellgeneration 996.1 entwickelt 1999 erstaunliche 100 PS pro Liter. Sein 3,6-Liter-Saugmotor leistet 265 kW (360 PS) und bietet 370 Nm Drehmoment. Der Sportwagen dreht bis maximal 7.800 1/min und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 302 km/h (0-100 km/h: 4,8 s). Er ist das erste straßenzugelassene Serienfahrzeug, das die Nürburgring-Nordschleife in weniger als acht Minuten absolviert.

2003 folgt die Modellpflege der Baureihe 996, erkennbar an einem neuen Heckflügel, neuen Rädern und neuen Scheinwerfern. Diese Komponenten heben ihn stärker von den Carrera-Modellen der Baureihe ab. Die Leistung steigt auf 280 kW (381 PS), Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung verbessern sich (306 km/h; 4,5 s). Wichtige Neuerung: Die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), die erstmals als Sonderausstattung angeboten wird, reduziert die ungefederten Massen um 18 Kilogramm.

Mit dem Modellwechsel zur Generation 997 im Jahr 2006 entwickelt sich der 911 GT3 sowohl technisch als auch optisch deutlich weiter. Eine entscheidende Neuerung: Mit dem serienmäßigen Porsche Active Suspension Management (PASM) hält erstmals ein adaptives Fahrwerk Einzug in den Sportwagen. Der komplett überarbeitete 3,6-Liter-Boxermotor leistet jetzt 305 kW (415 PS) und 405 Newtonmeter Drehmoment. Hinzu kommt

eine verbesserte Aerodynamik durch eine neue Spoilerlippe am Bugteil und einen neuen, einteiligen Heckflügel. Die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 312 km/h, von 0 auf 100 km/h sprintet der neue GT3 in 4,3 Sekunden.

Mit der Überarbeitung der Baureihe im Jahr 2009 steigt die Leistung des 911 GT3 erneut. Der Hubraum des Saugmotors beträgt nun 3,8 Liter, der Motor erreicht Drehzahlen von bis zu 8.500 1/min. Das Ergebnis ist eine Leistungssteigerung auf 320 kW (435 PS). Erneut verbessert Porsche das Design des Heckflügels - und die Fahrleistungen: Der Sprint auf 100 km/h ist nun in 4,1 Sekunden möglich, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 312 km/h. Ein emotionales Extra ist der serienmäßige Zentralverschluss der Räder. Er wird langfristig zu einem der Markenzeichen des 911 GT3.

Einen deutlichen Schritt in punkto Dynamik bringt der Wechsel zur Generation 991.1 im Jahr 2013. Obwohl der Porsche 911 deutlich wächst, wird er leichter und agiler. Erstmals mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und Hinterachslenkung ausgestattet, unterbietet der 911 GT3 die Rundenzeiten seiner Vorgänger deutlich. Das zeigt sich auch in der schnelleren Beschleunigung (0-100 km/h: 3,5 s) und der gestiegenen Höchstgeschwindigkeit (315 km/h). Der völlig neu entwickelte 3,8-Liter-Saugmotor, der erstmals nicht mehr auf dem legendären Mezger-Motor basiert, leistet 350 kW (450 PS).

Mit der Modellpflege der Generation 991 (2017) erhält der 911 GT3 einen erneut neu entwickelten Saugmotor mit nun 4,0 Liter Hubraum. Die Leistung steigt auf 368 kW (500 PS). Während sich die Fahrleistungen moderat verbessern (0-100 km/h: 3,4 s; Vmax: 318 km/h), führt Porsche eine wichtige Änderung ein: Mit dem erstmals erhältlichen Touring-Paket gewinnt der puristische 911 GT3 völlig neue Qualitäten als alltagstauglicher Genusswagen. Er verzichtet in dieser Ausstattung auf den modellprägenden Heckflügel. Und auf vielfachen Kundenwunsch gibt es ein manuelles GT-Sportgetriebe, das die Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrer intensiviert.

Mit dem Modellwechsel zur Generation 992 setzt Porsche erneut auf die Verbesserung des Rundstreckenhandlings. Der 911 GT3 übernimmt einige technische Feinheiten vom Motorsportmodell 911 RSR. Dazu gehören die Doppelquerlenker-Vorderachse, ein vierfach verstellbarer Schwanenhals-Heckflügel, ein aerodynamisch optimierter Heckdiffusor sowie ein verstellbarer Frontdiffusor. Die Leistung steigt auf 375 kW (510 PS). Das Ergebnis:

Erstmals umrundet der 911 GT3 die anspruchsvolle Nürburgring-Nordschleife in weniger als sieben Minuten.

Mit dem Wechsel zur Generation 992.2 (2024) differenziert Porsche die Varianten des 911 GT3 weiter. So sind für den 911 GT3 mit Touring-Paket erstmals eine Hintersitzanlage und ein Leichtbaupaket erhältlich. Der 911 GT3 kann optional mit dem Weissach-Paket ausgestattet werden. Beide Modelle erhalten serienmäßig Aerodynamik-Maßnahmen, die bisher dem 911 GT3 RS vorbehalten waren. Damit setzt der 911 GT3 das Streben nach der Ideallinie zwischen Rennsport und Alltag auf innovative und intensive Art fort.

Exklusiv: Chronograph 911 GT3 und 911 GT3 mit Touring-Paket

Der Sportwagen am Handgelenk

Der Chronograph 911 GT3 bzw. 911 GT3 mit Touring-Paket ist das sportlich-elegante Ebenbild des Sportwagens für das Handgelenk. Die Entwicklung des Sportwagens und der exakt darauf abgestimmten, exklusiven Uhr erfolgt bei Porsche grundsätzlich zeitgleich. Produziert werden alle Porsche-Uhren in der 2014 gegründeten, porsche-eigenen Uhrenmanufaktur im Schweizer Solothurn.

Das Gehäuse des Chronograph 911 GT3 bzw. 911 GT3 mit Touring-Paket besteht je nach Ausführung aus Titan oder Titan mit schwarzer Titancarbid-Beschichtung. Das Armband und die Ziernähte bestehen aus echtem Porsche Fahrzeugleder in der Farbe der Fahrzeug-Konfiguration. Das Ziffernblatt nimmt die Gestaltung der Sport Chrono Uhr aus der Instrumententafel des Sportwagens auf. Es zeigt eine neue Hexagonstruktur und trägt die Exterieur-Farbe des Sportwagens. Die Indizes sind erhaben hervorgehoben.

Das Chronograph 911 GT3 bzw. 911 GT3 mit Touring-Paket Modell ist exklusiv Besitzern des neuen 911 GT3 bzw. 911 GT3 mit Touring-Paket vorbehalten. Beide Varianten treibt das Porsche Design Kaliber WERK 01.200 mit COSC-Zertifizierung sowie ein 911 GT3 Rotor an, bei Modellen mit Weissach-Paket der 911 GT3 Weissach-Rotor. Er gleicht detailliert den Fahrzeugfelgen bis hin zur Rotorkappe mit GT3-Schriftzug oder zweifarbigem Porsche-Wappen.

Der Chronograph 911 GT3 bzw. 911 GT3 mit Touring-Paket kann über eine Gravur weiter individualisiert werden. Beliebt ist hier zum Beispiel die Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN).