



PORSCHE

## 20 Jahre Porsche 911 GT3

**Im Frühjahr 1999 enthüllte Porsche in Genf den ersten 911 GT3 – und öffnete ein für alle Mal die Grenze zwischen Rennstrecke und Strasse. Nach 20 Jahren ist der puristische Strassensportler erfolgreicher denn je.**

Mit der Enthüllung des ersten Porsche 911 GT3 im März 1999 auf dem Genfer Salon begann für anspruchsvolle Sportwagenfahrer eine neue Zeitrechnung. Wie kein anderer Porsche 911 trug der GT3 die Handschrift der Rennabteilung von Porsche. Entwickelt vom zweifachen Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, Renningenieur Roland Kussmaul und den Porsche-Motorsportspezialisten aus Weissach, brachte der Porsche 911 GT3 rennstreckentaugliche Agilität und beeindruckende Fahrleistungen auf die Strasse. Seitdem ist der strassenzugelassene Spitzensportler mit jeder Generation nochmals schneller, präziser und dynamischer geworden – und mit Saugmotor, Handschaltung und Heckantrieb bis heute der liebste Porsche 911 aller Puristen.

Die Rennsport-Versionen des Porsche 911 GT3 haben derweil die Rundstrecken der Welt im Sturm erobert und immer wieder Motorsportgeschichte geschrieben. Neben unzähligen Klassensiegen fuhr der GT3 bei den grossen Langstreckenrennen zahlreiche Gesamtsiege ein, unter anderem bei den Spa 24 Hours, den 24 Hours of Daytona und den 24 Hours Nürburgring, die er seit dem Jahr 2000 gleich sieben Mal gewann. Auch der Porsche 911 RSR, der 2018 bei den 24 Stunden von Le Mans triumphierte, geht auf den 911 GT3 zurück. Es gehört zum Erfolgsrezept des Porsche 911 GT3, dass die Erfahrungen und Innovationen aus dem Motorsport stets in die

Entwicklung der nächsten Strassenversion mit einfließen. Bei keinem anderen in grösserer Stückzahl gebauten Serienfahrzeug ist die Verbindung zum Rennsport so eng. Kein Wunder, dass rund 80 Prozent aller gebauten 911 GT3 regelmässig auf der Rennstrecke bewegt werden.

„Alle Porsche 911 GT3 sind ja zunächst einmal die legitimen Nachfolger des 911 RS 2.7, also des sportlichsten und kompromisslosesten Porsche 911 seiner Zeit“, erinnert sich Walter Röhrl anlässlich des Modelljubiläums. „Und alle GT3-Generationen, vom ersten bis zum aktuellen Modell, zeichnet eine extrem hohe Emotionalität aus. Ein Porsche 911 GT3 ist eine reinrassige, puristische Fahrmaschine, die dem Fahrer ein Höchstmass an Dynamik und Mobilität vermittelt. Vollkommen logisch, dass die GT3 in ihren verschiedenen Ausprägungen absolut rennsport-tauglich sind und im GT-Motorsport seit Jahrzehnten als Massstab gelten.“

Auch in der Schweiz hat der Porsche 911 GT3 seit seiner ersten Generation eine grosse und treue Fangemeinde versammelt – schliesslich ist er mit seinem Leichtbau-Konzept und der puristischen Fahrdynamik auch für die Kurvenstrassen der Alpen das perfekte Sportgerät. Seit 1999 hat Porsche in der Schweiz mehr als 800 Exemplare des 911 GT3 verkauft. Der Anteil der letzten Generation an der Modellreihe 911 (991.1 und 991.2) betrug sechs Prozent (2013 bis 2018).

### **Von der Rennstrecke auf die Strasse: Der erste Porsche 911 GT3 von 1999**

Mit seiner verblüffenden Renntechnik und kompromisslosen Sportlichkeit führte der Porsche 911 GT3 kurz vor Beginn des neuen Jahrtausends jene Tradition fort, die in den 1970er Jahren mit dem legendären Porsche 911 Carrera RS 2.7 begann. Damals hatten die Entwickler bewiesen, dass Leichtbau und eine intelligente Feinabstimmung aller Komponenten auf der Rennstrecke wertvoller sind als ein Übermass an Hubraum und Zylindern – und diese Philosophie im Rahmen der Homologation mit grossem Erfolg auf die Strasse gebracht. Auch bei der Entwicklung des Spitzensportlers der ersten wassergekühlten Elfer-Baureihe 996 konnten die Weissacher Renningenieure ihre Erfahrungen aus dem Motorsport voll und ganz ausspielen. Erstmals erhielt das

Modell jedoch nicht die Bezeichnung „RS“ für Rennsport, sondern den Namen GT3 – ein Verweis auf die GT-Klasse, in der die Motorsportversionen des Modells fahren sollten.

Der wassergekühlte 3,6 Liter Sechszylinder-Boxermotor, der im 911 GT3 zum Einsatz kam, hatte sich bereits an Bord des Le-Mans-Siegerwagens Porsche 911 GT1 unter härtesten Rennbedingungen bewährt und beeindruckte mit seinen leichten Titanbauteilen und kompakten Dimensionen, einem vibrationsfreien Lauf, hohen Leistungsreserven und einem fülligen Drehmomentverlauf. Der Saugmotor leistete 360 PS bei 7.200/min – also genau 100 PS pro Liter – und bewies seine Durchzugskraft mit einem maximalen Drehmoment von 370 Newtonmeter bei 5.000/min. Im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem Porsche 911 Carrera RS der Baureihe 993, war das Triebwerk jedoch nicht nur deutlich leistungsstärker, sondern auch sparsamer geworden: Auf 100 Kilometer verbrauchte es fast einen Liter Benzin weniger.

Mit seinem fortschrittlichen neuen Motor beschleunigte der Porsche 911 GT3 in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, von 0 auf 200 km/h vergingen 15,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 302 km/h. So überraschte es kaum, dass sich der Porsche 911 GT3 seine ersten Lorbeeren schon vor der Premiere in Genf verdiente: Mit Walter Röhrl am Steuer hatte er die 20,8 Kilometer lange Nordschleife des Nürburgrings in weniger als acht Minuten umrundet – und damit eine neue Benchmark für Strassensportwagen vorgelegt.

Ermöglicht wurden solche Ausnahmeleistungen jedoch nicht nur durch den rennerprobten Boxermotor, sondern auch Dank eines fein abgestimmten Gesamtpakets ingenieurstechnischer Innovationen: Das Sechsgang-Schaltgetriebe stammte aus dem Porsche 911 GT2, war an die hohen Drehzahlen und Fahrleistung des GT3-Motors angepasst worden – und überzeugte selbst professionelle Rennfahrer, indem es den Austausch von Übersetzungen für verschiedene Strecken und den Wechsel von Verschleisssteilen vereinfachte und sogar noch ein Reservepotential für leistungsstärkere Rennversionen berücksichtigte.

Um den hohen Anforderungen auf der Rennstrecke gerecht zu werden und neben präzisen Handling-Eigenschaften auch ein hohes Mass an Fahrsicherheit zu gewähren, war das Fahrwerk um rund 30 Millimeter abgesenkt und deutlich gestrafft worden. Stabilisatoren und Rennfedern konnten zudem je nach Streckencharakteristik angepasst und die Achsgeometrie für den Einsatz von Rennreifen verändert werden. Während die Entwickler bei der Konstruktion des 911 GT3 auf Leichtbau gesetzt, mit Dünnglas und Kunststoff gearbeitet und allen Komfort gestrichen hatten, kamen im Vergleich zum 911 Carrera deutlich grössere und nochmals verstärkte Bremsen mit Vierkolben-Alu-Festsätteln in Monobloc-Bauweise zum Einsatz, die den puristischen Sportler so kraftvoll verzögern liessen, wie sonst nur der 911 Turbo zum Stehen kam.

Ganz der RS-Tradition folgend, blieb der Porsche 911 GT3 optisch nah an seiner Basis, dem Porsche 911 Carrera. Seine rennsportliche Herkunft erkannte man an einem neuen Bugteil, dezenten Seitenschwellern, einem feststehenden Heckflügel, roten Bremssätteln sowie den 18-Zoll-Leichtmetallrädern im Sport-Design. Der Fahrer sass auf lederbezogenen Sport-Schalensitzen, die Rückbank war im Rahmen der Gewichtsreduktion gestrichen worden. Wer wollte, konnte seinen 911 GT3 auch in der Clubsport-Variante bestellen – die neben einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkäfig auch Sitzbezüge aus feuerfestem Stoff, einen Batterie Hauptschalter und einen Feuerlöscher beinhaltete – und vom Showroom praktisch direkt auf die Rennstrecke starten.

Ab Mai 1999 verliessen die ersten Exemplare des Porsche 911 GT3 die Produktion in Weissach. Als Homologationsbasis für den Motorsport bildete das neue Modell zudem die Basis für den erfolgreichen 911 GT3 Cup sowie die oberhalb angesiedelten Rennversionen 911 GT3 R, 911 GT3 RS und GT3 RSR, die in den kommenden Jahren im Marken- und GT-Sport grosse Erfolge erzielen sollten.

**An den Stellschrauben gedreht: Der Porsche 911 GT3 von 2003 (996.2)**

Nach dem grossen Erfolg des ersten Porsche 911 GT3 zündete im Frühjahr 2003 die nächste Evolutionsstufe seines Strassensportlers mit Renn-Genen. Basierend auf der Facelift-Version des Porsche 911 Carrera (996), zeigte sich der zweite GT3 mit aufgefrischem Design, überarbeiteten Scheinwerfern, einem neuen Heckflügel und neu gestalteten Speichenfelgen. Die wichtigsten Verbesserungen fanden sich jedoch unter der Karosserie: Die Ingenieure in Weissach hatten den 3,6 Liter grossen Sechszylinder-Boxermotor umfassend überarbeitet, die bewegten Massen konsequent verringert und die neue stufenlose Nockenwellenverstellung VarioCam eingeführt. Im Ergebnis brachte der GT3 ganze 21 PS mehr Kraft auf die Strasse – bei gleichem Hubraum und stabilem Verbrauch. Die Leistung lag nun bei 381 PS bei 7.400/min, das Drehmoment war auf 385 Newtonmeter bei unverändert 5.000/min angewachsen.

Gleichzeitig war der Motor noch drehfreudiger geworden – statt wie bisher bei 7.800/min nahm die Motorsteuerung fortan erst bei 8.200/min das Gas weg. Das neue Drehvermögen zeigte sich in den Leistungsdaten: Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigte der 911 GT3 nun nur noch 4,5 Sekunden, also 0,3 Sekunden weniger als sein Vorgänger. Auch die Optimierung der Aerodynamik machte sich bei den Fahrleistungen bemerkbar, die Höchstgeschwindigkeit lag nun bei 306 km/h und damit sogar knapp über dem Porsche 911 Turbo.

Um die Agilität des Motors bei hohen Geschwindigkeiten für den Fahrer noch besser nutzbar zu machen, hatten die Ingenieure das Getriebe im fünften und sechsten Gang etwas kürzer übersetzt und mit Spritzölschmierung und externer Getriebeölkühlung für den Renneinsatz vorbereitet. Auch das Sportfahrwerk war überarbeitet worden und ermöglichte mit seinen breiteren, aber dennoch leichteren Rädern noch höhere Längs- und Querschleunigungen. Zudem rollte der neue Porsche 911 GT3 nun auf eigens entwickelten Reifen. Um der gesteigerten Motorleistung und dem dynamischeren Fahrwerk eine angemessene Verzögerung entgegen zu stellen, waren die Bremsen weiterentwickelt und vergrössert worden. Auf Wunsch konnte man den GT3 nun auch

mit der neuen, besonders leichten und leistungsstarken Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) bestellen. Auch das Clubsport-Paket war weiterhin ohne Aufpreis verfügbar.

### **Die reine Lehre: Der Porsche 911 GT3 von 2006 (997.1)**

Auf dem Genfer Salon 2006 zeigte Porsche als sportlichstes Modell der neuen Elfer-Baureihe 997 die dritte Generation des 911 GT3. Als Basis für alle seriennahen Rennsportwagen von Porsche war der neue GT3 konsequent auf Fahrdynamik ausgerichtet und von den Entwicklungsingenieuren in Weissach vollständig überarbeitet worden. So präsentierte sich der neue 911 GT3 mit renntauglichem Motor und Hochleistungsfahrwerk, modifizierter Karosserie und umfassendem Aerodynamikpaket – ohne dabei seine konkurrenzlose Alltagstauglichkeit eingebüsst zu haben.

Der 3,6 Liter Saugmotor im Heck war umfassend optimiert worden, er leistete nun 415 PS bei 7.600/min und beeindruckte mit einer Literleistung von 115,3 PS. Das maximale Drehmoment betrug 405 Newtonmeter bei 5.500/min. Durch den Einsatz von Renntechnik und die erneute Reduktion beweglicher Teile war das Ansprechverhalten des Triebwerks nochmals spontaner geworden. Die Höchstdrehzahl des strassenzugelassenen GT3 lag nun bei 8.400/min während der Rennwagen mit derselben Kurbelwelle bis 9.000/min drehte. Eine Trockensumpfschmierung mit separatem Tank gewährte die sichere Ölversorgung im Grenzbereich, während Wasserpumpe und Kühler im Sinne einer geringeren thermischen Belastung vergrössert worden waren.

Als Ergänzung zum drehfreudigen Motor hatten die Renningenieure die Sechsgangschaltung überarbeitet, die Übersetzung der Gänge zwei bis sechs nochmals verkürzt und die Schaltdrehzahlen erhöht, was wiederum zu einem verbesserten Kraftanschluss geführt hatte. Derart abgestimmt beschleunigte der 911 GT3 aus dem Stand auf 100 km/h in 4,3 Sekunden und erreichte Tempo 160 bereits nach 8,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 310 km/h. Für die

entsprechende Verzögerung sorgten Bremsscheiben mit 350 Millimeter Durchmesser sowie Sechs- und Vierkolben-Sätteln an der Vorder- und Hinterachse, während eine neue Bremskraftverteilung zu Bremsbeginn mehr Kraft an die Hinterachse leitete und somit nochmals den Bremsweg verkürzte.

Erstmals verfügte der Porsche 911 GT3 mit dem sportlich abgestimmten Porsche Active Suspension management (PASM) über ein aktives Fahrwerk. Neben der Grundabstimmung liessen sich die Dämpfer nun in den Sport-Modus schalten, was die Aufbaubewegungen reduzierte und die Dynamik auf Rundstrecken erhöhte. Das Fahrwerk konnte zudem für den Renneinsatz individuell eingestellt werden. Eine abschaltbare, vom Carrera GT adaptierte Traction Control sorgte derweil für noch mehr Traktion auf nassem Untergrund. Auch bei der Aerodynamik hatte sich der 911 GT3 entscheidend verbessert – durch eine optimierte Ablufführung des mittleren Kühlers, einen verkleideten Unterboden und einen neuen Heckflügel erreichte der Strassensportler einen eindrucksvollen Luftwiderstands-Beiwert von  $c_w=0,29$ . Im Innenraum waren die Sportsitze nun serienmässig mit Alcantara ausgeschlagen. Das Clubsport-Paket für Motorsport-Einsätze war weiterhin ohne Aufpreis erhältlich.

Neben der Strassenversion schickte Porsche zwei Rennwagen auf die Rundstrecke – den 911 GT3 Cup für Markenpokale und GT-Einsätze sowie den massgeschneiderten 911 GT3 RSR für den seriennahen Gran Turismo-Sport.

### **Ein Triumph der Aerodynamik: Der Porsche 911 GT3 von 2009 (997.2)**

Auch bei der Entwicklung der vierten Generation des Porsche 911 GT3, die im März 2009 auf dem Genfer Salon debütierte, war es den Ingenieuren gelungen, das Leistungsvermögen und die Agilität des sportlichsten Elfers mit Saugmotor nochmals entscheidend zu verbessern. Stärker, schneller, präziser – so präsentierte sich der neue 911 GT3 seinen zukünftigen Besitzern. Die Leistung des Sechszylinder-Saugmotors war um stolze 20 Prozent gesteigert worden, aus 3,8 Litern Hubraum schöpfte das Aggregat nun ganze 435 PS bei 7.600/min und stemmte 430 Newtonmeter bei 6.250/min. Die Maximaldrehzahl lag nun bei 8.500/min.

Der Zuwachs an Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich machte den neuen 911 GT3 nicht nur kraftvoller, sondern auch deutlich alltagstauglicher. Auch bei den Fahrleistungen hatte der 911 GT3 nochmals zugelegt, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauerte nunmehr 4,1 Sekunden, Tempo 160 war nach 8,2 Sekunden erreicht und die Höchstgeschwindigkeit lag bei 312 km/h. Gleichzeitig waren der Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen verringert worden.

Noch beeindruckender als die Weiterentwicklung des Rennmotors waren jedoch die zahlreichen aerodynamischen Modifikationen: Ein komplett neu gestalteter, feststehender Heckflügel mit Sideplates – auf denen als Referenz an den legendären 911 RS 3.8 aus dem Jahr 1993 die Literzahl prangte –, ein vollverkleideter Unterboden und eine im Vergleich zum 911 Carrera um 300 Millimeter tiefer gelegte Karosserie bescherten dem neuen 911 GT3 nicht nur einen neuen, markanten Auftritt, sie steigerten auch den Abtrieb so nachhaltig, dass der Anpressdruck sich im Vergleich zum gerade einmal drei Jahre alten Vorgänger mehr als verdoppelte. Das Plus an Bodenhaftung und Stabilität machte sich vor allem beim Renneinsatz deutlich bemerkbar. Neue Entlüftungsöffnungen zwischen den erstmals serienmässigen Bi-Xenon-Scheinwerfern und am neu gestalteten Heck wiesen derweil auf den optimierten Wärmehaushalt des neuen 911 GT3 hin.

Wie gewohnt erfolgte die Kraftübertragung beim 911 GT3 weiterhin ausschliesslich über ein manuelles Sechsganggetriebe, dessen Schaltübersetzung um 22 Prozent kürzer ausfiel als im 911 Carrera – und damit wie gemacht war für den Einsatz auf der Rundstrecke. Ein weiterer Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit war die Steigerung der Fahrdynamik bei einem gleichbleibenden Gesamtgewicht von 1395 Kilogramm gewesen. Die Lösung lieferte eine besonders sportlich abgestimmte Variante des Porsche Stability Management PSM, das derart reaktionsschnell arbeitete, dass selbst professionelle Motorsportler mit eingeschaltetem PSM schnellere Rundenzeiten erreichten. Die Querdynamikregelung Stability Control (SC) und die Traction Control (TC) liessen sich auf Knopfdruck vom Fahrer abschalten.



Das aktive PASM-Fahrwerk des 911 GT3 ermöglichte es den Porsche-Ingenieuren derweil, die Federn und Stabilisatoren noch eine Spur steifer abzustimmen und damit im PASM-Sportmodus ein noch präziseres Handling anzubieten. Je nach Fahrverhalten, Untergrund und Geschwindigkeit veränderte sich die Abstimmung des Sportfahrwerks nun derart präzise, dass man mit dem 911 GT3 eigentlich zwei Automobile in einem besass – einen alltagstauglichen Strassensportler und ein kompromissloses Rennstreckensportgerät. Nochmals stabiler wurde der neue Porsche 911 GT3 durch die erstmals auf Wunsch verfügbare dynamische Motorlagerung PADM, die auf der Rundstrecke störende Masseimpulsen des Motors entgegenwirkte und somit die Wettbewerbsfähigkeit entscheidend verbesserte.

Serienmässig stand der Porsche nun auf besonders leichten Rädern mit innovativem Zentralverschluss, der bisher ausschliesslich Rennwagen und Sondermodellen wie dem Porsche Carrera GT vorbehalten gewesen war, und eigens entwickelten, rennstreckentauglichen Ultra High Performance Reifen mit permanentem Reifendruck-Kontrollsystem. Erstmals kamen am 911 GT3 zudem vergrösserte Verbund-Bremsscheiben zum Einsatz, die sich positiv auf das Gesamtgewicht auswirkten und durch eine verbesserte Belüftung höhere Dauerbremsleistungen ermöglichten. Auf Wunsch war zudem eine exklusive Variante der Keramikbremse PCCB verfügbar.

Im Cockpit durften sich die Fahrer über ein neues Drei-Speichen-Lenkrad, eine erweiterte Leder- und Alcantara-Ausstattung, Sportsitze mit Thoraxairbag ein neues Audiosystem mit 5-Zoll-Bildschirm freuen. Auf der Optionsliste hielt derweil die Digitalisierung Einzug – neben einem Navigations- und Soundsystem mit CD- und DVD-Wechsler war auch ein Telefonmodul mit Bluetooth-Schnittstelle und schnurlosem Hörer verfügbar.

### **Pole Position zum Jubiläum: Der Porsche 911 GT3 von 2013 (991.1)**

Pünktlich zum 50. Geburtstag des Porsche 911 feierte auf dem Genfer Salon 2013 die fünfte Generation des 911 GT3 ihre Weltpremiere. Stolze 14.145 Exemplare des versatilen 911 GT3 hatte Porsche seit 1999 bereits verkauft – mit dem neuen Modell

sollte der GT3 nun nochmals populärer werden und ein für alle Mal die Pole Position unter den Saugmotor-Sportwagen einnehmen: Basierend auf der Elfer-Baureihe 991 hatten die Ingenieure einen völlig neuen Sport- und Rennwagen entwickelt, der seine Vorgänger in allen Bereichen in den Schatten stellte. Der 3,8 Liter Sechszylindermotor setzte das Hochdrehzahlprinzip konsequent um und entwickelte 475 PS bei 8.250/min, das maximale Drehmoment von 440 Newtonmeter lag bei 6.250/min an. Mit einem beeindruckenden Leistungsgewicht von 3,0 kg/PS und einer rennsportlichen Literleistung von 125 PS/l beschleunigte der neue 911 GT3 in 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 315 km/h. Die Nordschleife des Nürburgrings hatte er vor der Genfer Premiere in nur 7:25 Minuten umrundet – mehr als eine halbe Minute schneller als der erste 911 GT3 auf seiner historischen Rekordfahrt im Jahr 1999.

Auf dem Papier stammte der Boxermotor des 911 GT3 aus dem 911 Carrera S, doch bei genauerer Betrachtung zeigte sich schnell, dass sich die beiden Triebwerke nur noch wenige Teile teilten. Die meisten Komponenten – von den Titanpleuel bis zu den geschmiedeten Kolben – waren für den rennfähigen Strassensportler angepasst oder gleich neu entwickelt worden, um die anspruchsvolle Höchstdrehzahl von 9.000/min zu ermöglichen. Die neuen Zylinderköpfe mit Schleppebelsteuerung stammten direkt aus dem Rennsport und auch die Trockensumpfschmierung war mit Blick auf die Ölversorgung im Rundstreckeneinsatz weiter verbessert worden. Erstmals hatten die Fahrer zudem die Möglichkeit, das mittlere Drehmoment zwischen 3.000/min und 4.000/min per Tastendruck nochmals spürbar zu steigern.

Während die Ingenieure dem Saugmotorkonzept treu geblieben waren, kam für die Kraftübertragung des neuen Porsche 911 GT3 erstmals das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK zum Einsatz. Inspiriert von den sequentiellen Schaltgetrieben aus dem Rennsport, ermöglichte das stark modifizierte PDK einen wahren Performance- und Dynamiksprung. So staunten Fahrer fortan beim manuellen Hochschalten über eine neue „Blitzschaltung“ und Reaktionszeiten von weniger als 100 Millisekunden. Bisher waren nur professionelle Motorsportler in den Genuss derart

hochdynamischer Gangwechsel gekommen. Die neue „Paddle-Neutral“-Funktion des PDK ermöglichte es Fahrern zudem, ein bei Nässe in Kurven übersteuerndes Fahrzeug durch Ziehen beider Paddles zu neutralisieren und zusätzliche Seitenführungskräfte aufzubauen. Gleichzeitig konnte das System auch dazu verwendet werden, das Fahrzeugheck beim dynamischen Einlenken bewusst zu destabilisieren – oder beim Beschleunigen aus dem Stand alle antriebstechnischen und fahrdynamischen Regelsysteme auszusetzen.

Um die Agilität, Fahrpräzision und Querdynamik zu steigern, integrierten die Ingenieure im neuen Porsche 911 GT3 erstmals eine aktive Hinterachslenkung, die je nach Geschwindigkeit mit oder gegen die Vorderräder einlenkte, und dem Wagen somit einen gefühlt kürzeren Radstand und mehr Dynamik oder einen längeren Radstand und mehr Stabilität verlieh. Im Fahrdynamik-Paket fanden sich ab sofort auch eine elektronisch geregelte, vollautomatische Hinterachs-Quersperre und eine dynamische Motorlagerung. Das Aluminiumfahrwerk war ebenfalls komplett neu entwickelt worden, jedoch weiterhin in Höhe, Spur und Sturz einstellbar. Das Stabilitätsmanagement PSM liess sich für den Rundstreckeneinsatz in zwei Stufen abschalten, während das variable Dämpfungssystem PASM die ohnehin bereits beeindruckende Spreizung der adaptiven Dämpfer nochmals vergrösserte. Serienmässig rollte der 911 GT3 auf neuen, 20 Zoll grossen geschmiedeten Leichtmetallrädern mit Zentralverschluss. Das Reifenkontrollsystem RDK war zudem um einen Rundstreckenmodus ergänzt worden.

Während der neue Vorzeigesportler grossteils auf der Stahl- und Aluminiumkarosserie des 911 Carrera basierte, waren die Bug- und Heckteile für den GT3 neu entwickelt worden. Zudem überragte er den serienmässigen Elfer im Bereich der Hinterachse um 44 Millimeter in der Breite. Das prägnanteste Erkennungsmerkmal des 911 GT3 war jedoch der grosse, fest stehende Heckflügel, der einen entscheidenden Teil zur vorbildlichen Aerodynamik des vielseitigen Seriensportler beitrug.

**Born in Flacht: Der Porsche 911 GT3 von 2017 (991.2)**

Auch die sechste Generation des Porsche 911 GT3 feierte ihre Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon – doch entstanden war das Rennsport-Wunderwerk auf Porsches Entwicklungsstrecke in Flacht, einem Ortsteil des mittlerweile weltweit bekannten schwäbischen Dorfes Weissach. Das neue Modell versprach Performance wie im Motorsport, systematischen Leichtbau und ein ungefiltertes Fahrgefühl – in Zeiten rasant voranschreitender Automatisierung ein nicht zu unterschätzender Faktor. Im Zentrum der Entwicklungsarbeit hatte der Sechszylinder-Boxermotor gestanden, dessen Hubraum auf mittlerweile vier Liter angewachsen war und der eine maximale Leistung von 500 PS bei 8.250/min ermöglichte. Das maximale Drehmoment von 460 Nm war bei 6.000/min verfügbar.

Mit seinem speziell für den Motorsport abgestimmten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK, beschleunigte der neue 911 GT3 in 3,4 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 318 km/h. Zur Freude aller Puristen konnte man den GT3 nun auch wieder mit einer manuellen Sechsgangschaltung bestellen – auch wenn der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 eine halbe Sekunde länger dauerte. Dafür lag die Höchstgeschwindigkeit des klassischen Sportschalter-Modells bei 320 km/h.

Auch fahrdynamisch hatte der neue Porsche 911 GT3 erneut zugelegt: Im Zusammenspiel ermöglichten die aktive Hinterachslenkung, die Hinterachs-Quersperre und die dynamischen Motorlager selbst im rennsportlichen Grenzbereich eine schier konkurrenzlose Agilität, Stabilität und Präzision. Ein weiter entwickelter Heckflügel aus Carbon und neue Leichtbau-Elemente an Bug und Heck wirkten sich nicht nur positiv auf das Leistungsgewicht des 911 GT3 aus, sie verbesserten auch die ohnehin beeindruckende aerodynamische Bilanz des puristischen Rennsportlers – und verschärften obendrein nochmals seine visuelle Präsenz.

Im Innenraum hielten die Fahrer nun das GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser aus dem Porsche 918 Spyder in den Händen, während bei den Sitzen

drei Optionen zur Auswahl standen – die elektrisch vollverstellbaren Sportsitze Plus, Sportschalensitze mit verstellbarer Rückenlehne und integriertem Thorax-Airbag und Vollschalensitze aus leichtem kohlefaserverstärktem Kunststoff in Sichtcarbon. Auch die Digitalisierung hielt im Cockpit des 911 GT3 auf intelligente Weise Einzug: Zum Porsche Communication Management PCM gehörte nun neben einem Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und dem Concept Plus-Modul serienmässig auch die Porsche Track Precision App, mit der sich detaillierte Fahrdaten auf dem Smartphone anzeigen, aufzeichnen und analysieren liessen.

Dass auch der sechste Porsche 911 GT3 trotz aller Hochleistungs- und Digitaltechnik ganz in der Tradition der rennsportlichen Elfer-Modelle stand, zeigte sich im Herbst 2017 auf der IAA in Frankfurt: Dort enthüllte Porsche mit dem 911 GT3 Touring eine noch puristischere Version des Saugmotor-Sportlers, die den auffälligen feststehenden Heckflügel durch einen automatisch ausfahrenden Spoiler ersetzte, auf die Abdunklung der Bug- und Heckleuchten verzichtete – und so zu einem echten „Wolf im Schafspelz“ wurde. Zum gepflegten Understatement passte auch die Kombination aus 6-Gang-GT-Sportschaltgetriebe und Zweimassenschwungrad, die von Verfechtern fahrdynamischer Reinkultur begeistert gefeiert wurde. Der Name Touring war derweil eine Referenz an die zivile Variante des legendären Porsche 911 Carrera RS 2.7 aus den 1970er Jahren.

Und während in Weissach an der nächsten Generation des Porsche 911 GT3 gearbeitet wird und die Prototypen auf der Teststrecke von Flacht ihre Runden drehen, werden die bisherigen sechs Generationen des puristischen Saugmotor-Elfers von Sportfahrern und Sammlern weltweit begehrt und begeistert bewegt. Schliesslich steht er wie kein anderes Modell für Porsches grosse Rennsport-Tradition, die vor fast 50 Jahren mit dem ersten RS auf die Strasse kam und bis heute die Sportwagenwelt in Atem hält.

## **Stimmen zu „20 Jahre Porsche 911 GT3“**

### August Achleitner, Leiter Baureihe 911 2001-2018

„Die GT3 Modelle stellen seit ihrer Erstvorstellung mit dem 996 die engste Verbindung zwischen dem Serien 911er und dem Motorsport dar. Eine besondere Bedeutung kommt hier m.E. dem 996 GT3 zu. Zum einen formte er erstmals den Namen GT3 und zeigte seine typische Hochdrehzahl-Saugmotorausprägung, zum anderen rückte er die Dimensionen für den 911er wieder zurecht, wurden damals doch für den einen oder anderen die 996 Modelle im Vergleich zu ihren luftgekühlten Vorgängern als „zu soft“ empfunden. Mit jeder Generation darauf wurde diese Ausprägung weiter perfektioniert. In der Baureihe 911 haben wir bereits in der konzeptionellen Auslegung einer neuen Generation 911er die Anforderungen für die GT-Versionen inkl. der reinen Rennsportvarianten berücksichtigt.“

### Walter Röhrl, Porsche Markenbotschafter:

„Alle GT3 sind ja zunächst mal die legitimen Nachfolger des 911 RS 2.7, also des sportlichsten und kompromisslosesten 911 seiner Zeit. Und alle GT3-Generationen, vom ersten bis zum aktuellen Modell, zeichnet eine extrem hohe Emotionalität aus. Ein GT3 ist eine reinrassige, puristische Fahrmaschine, die dem Fahrer ein Höchstmass an Dynamik und Mobilität vermittelt. Vollkommen logisch, dass die GT3 in ihren verschiedenen Ausprägungen absolut motorsport-tauglich sind und im GT-Motorsport seit Jahrzehnten als Massstab gelten.“

### Richard Lietz, Porsche Werksfahrer

„Ich bin schon länger bei Porsche dabei und hatte das Glück 996 Cup fahren zu dürfen. Das war mein erstes Rennauto von Porsche, 2001 im Supercup. Damals noch mit ABS und Gangschaltung, also musste man kuppeln und Zwischengas geben. Im 997 mit sequenziellen Getriebe, ohne ABS habe ich mich richtig wohl gefühlt. Die Erfahrung, die ich aus dieser Zeit mitgenommen habe, war sehr wichtig für mich. Die Basis für meine Werksfahrer-Karriere waren 996 Cup und 997 Cup – die ideale Schule um als Werksfahrer bestehen zu können.“

Sven Müller, Porsche Werksfahrer

„Als Porsche Junior bin ich das erste Mal den GT3 Cup gefahren. Das war mein Einstieg in die Porsche Familie. Mit dem Motor auf der Hinterachse ist die Traktion unbeschreiblich und mit keinem anderen Auto zu vergleichen.“

Marc Lieb, Porsche Werksfahrer 2003-2016

„Der GT3 war für mich ein sehr wichtiges Auto in meiner Karriere. Die Strassenversion war die Basis für die Rennfahrzeuge, die ich fuhr. Ich habe von Beginn an alle miterlebt und kann mich noch sehr gut erinnern wie die ersten GT3 auf die Strasse kamen und die Rennautos, wie GT3 Cup und GT3 R, auf der Basis gebaut wurden. Das sind Fahrzeuge, die ich oft gefahren bin und die mir unheimlich viel Spass gemacht haben.“

*Film- und Foto-Material sowie Designskizzen finden Sie auf der Porsche Presse-Datenbank unter:*

[https://presse.porsche.ch/prod/presse\\_pag/PressResources.nsf/jumppage/schweiz-produkte-presseveranstaltungen?OpenDocument](https://presse.porsche.ch/prod/presse_pag/PressResources.nsf/jumppage/schweiz-produkte-presseveranstaltungen?OpenDocument)