911 GT3: Vom Rennwagen ins Serienmodell

01/09/2021 Modernste Renntechnologie für die Straße: Im neuen Porsche 911 GT3 verbinden sich die kraftvollsten Gene der Marke zu etwas noch Stärkerem. Eine Expertenanalyse der Motorsport-Legenden Walter Röhrl und Jörg Bergmeister.

In Walter Röhrls Kopfkino läuft ein über 20 Jahre alter Thriller ab. „Wir hätten nie gedacht, dass ein Serienauto auf der Nordschleife unter acht Minuten fahren kann", erinnert sich die Motorsportlegende. Der allererste Porsche 911 GT3 konnte das. Natürlich auch, weil er vom zweimaligen Rallye-Weltmeister über den Nürburgring gejagt wurde. Bei 7:56,33 Minuten blieb die Uhr 1999 nach 20,6 Kilometern stehen. Eine Sensation! Für Jörg Bergmeister, damals 23 Jahre alt und angehender Porsche-Werksfahrer, war klar: Der GT3 ist sein Traumauto.

Jetzt hat Porsche die siebte Auflage des Hochleistungssportwagens präsentiert. Bergmeister und Lars Kern katapultierten sich bei den finalen Abstimmungsarbeiten durch die Grüne Hölle. Die absolute Bestmarke aus vier fast gleichschnellen Runden auf der heute 20,8 Kilometer langen Messstrecke setzte Entwicklungsfahrer Kern in exakt 6:59,927 Minuten. Rund eine Minute schneller als beim ersten Mal. „Eine Welt", sagt Röhrl.

Im jüngsten GT3 steckt mehr Rennsporttechnik als in jedem seiner Vorgänger. Das Layout der Doppelquerlenker-Vorderachse, die ausgefeilte Aerodynamik mit dem Schwanenhals-Heckflügel, der markante Diffusor, um nur einige zu nennen. Bergmeister, heute 45, kennt die Komponenten gut: vom Porsche 911 RSR, dem GT-Werksrennwagen, der Porsche Le-Mans-Siege und Weltmeistertitel lieferte.

Stimulierende Soundsensation

Alles wunderbar, alles Hightech, aber die absolute Sensation war immer und ist auch heute dieser absolute Sound. „Stimulierend", sagt Röhrl anerkennend, „dem kann sich kein Autoenthusiast entziehen." Bergmeister nickt. Er kümmert sich um den Enthusiastennachwuchs: „Mein dreijähriger Sohn findet es immer gut, wenn die Sportauspuffanlage auf offen steht." 375 kW (510 PS) mobilisiert der orchestrale Saugmotor. Der Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor basiert auf dem Renntriebwerk des 911 GT3 R und kommt praktisch unverändert auch im neuen 911 GT3 Cup zum Einsatz. Die gesamte Hochleistungstechnik stammt von Porsche Motorsport – entwickelt in Flacht, dem legendären Areal am südlichen Ende des Entwicklungszentrums Weissach.

Der neue GT3, serienmäßig mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe, schafft den Spurt von null auf 100 km/h in 3,4 Sekunden und erzielt 318 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bei 8.400 Umdrehungen pro

Minute erreicht er seine Maximalleistung. „In 20 Jahren wurden praktisch alle Errungenschaften, die für die GT-Rennfahrzeuge entwickelt wurden, ins Serienauto übernommen", bilanziert Röhrl.

Vom GT-Rennwagen ins Serienmodell

„Ich bin noch nie ein besseres Serienauto gefahren", schwärmt Bergmeister über die jüngste Speerspitze. „Du weißt immer ganz genau, was das Fahrzeug macht." Röhrl bestätigt: „Die Balance ist der Schlüssel zum Schnellfahren. Und ich bin schon mein ganzes Leben lang ein Gewichtsfanatiker." Lächelnd klopft sich der 1,96-Meter-Mann auf den flachen Bauch. „Wenn ich höre, dass der neue GT3, der viel größer ist, viel mehr kann, keine 70 Kilogramm mehr wiegt als damals der erste GT3, dann kann ich nur sagen: ein Wunderwerk der Technik!"

Auch für das erfreuliche Gewichtsniveau sind Rennsportanleihen verantwortlich. Etwa die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, Leichtbau-Glasscheiben, optimierte Bremsscheiben und geschmiedete Leichtmetallräder. Gleich zehn Kilogramm spart die Leichtbau-Sportabgasanlage ein. 1.435 Kilogramm bringt der neue GT3 auf die Waage. Wer es besonders puristisch mag, kann ein Sechsgang-Schaltgetriebe ordern und weitere 17 Kilogramm einsparen. Zusätzliche Optionen zur Gewichtsoptimierung sind Komponenten wie das Dach aus Sichtcarbon.

Beim Rundstreckeneinsatz erweist sich der optische Schaltassistent mit farbigen Balken links und rechts des Drehzahlmessers als hilfreich. Die Balken füllen sich in Gelb und blitzen bei der optimalen Schaltdrehzahl blau auf. Auch der Schaltblitz ist Rennsporttechnik aus Flacht. Außerdem liefert der neue Track-Screen performancerelevante Informationen wie Reifendruck, Öldruck, Temperaturen und Füllstände. Mit all diesen und noch viel mehr Details ist der GT3 fraglos ein Athlet für die pure Lust am Rundstreckenausflug. Aber eben nicht nur.

Der stärkste Serien-Elfer mit Saugmotor bietet für eine messerscharfe Fahrmaschine ein erstaunliches Maß an Alltagskomfort. Dem hat auch der Großmeister des Autofahrens nur noch eines hinzuzufügen: „Ich werde oft gefragt, welcher mir der liebste 911 sei", sagt Röhrl. „Es ist immer der neueste und nächste."

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche-Magazin Christophorus, Nr. 399.

Autorin: Heike Hientzsch

Illustration: Ioannis Karanasios

MEDIA ENQUIRIES

Inga Konen

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 (0) 41 / 487 914 3
inga.konen@porsche.ch

Consumption data

911 GT3
Fuel consumption / Emissions

WLTP*
Kraftstoffverbrauch kombiniert (WLTP) 13,0 – 12,9 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 294 – 293 g/km

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, COEmissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2021/produkte/porsche-911-gt3-wann-wenn-nicht-jetzt-christophorus-399-25579.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/193b2ed6-b670-4dd5-a318-583309e3ce67.zip