

Neuer Porsche 911 GT3 Cup feiert sein Langstrecken-Debüt

25/09/2021 Der aktuelle Porsche 911 GT3 Cup hat sein Potenzial für Langstreckenrennen bei einem Testeinsatz unter realen Bedingungen erfolgreich aufgezeigt. Das Cup-Fahrzeug auf Basis der 911-Generation 992 ist beim vorletzten Saisonlauf der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) an den Start gegangen.

Marco Holzer und Uwe Alzen (beide Deutschland) beendeten das 4-Stunden-Rennen auf der 24,458 Kilometer langen Kombination aus Nordschleife und Kurzanbindung des Grand-Prix-Kurses auf Platz 18 in der Gesamtwertung. Der 911 GT3 Cup dient seit Beginn der laufenden Saison als neues Markenpokal-Fahrzeug für den Porsche Mobil 1 Supercup und die Porsche Carrera Cups in Deutschland, Frankreich, den Benelux-Ländern, Nordamerika und Asien. Ab 2022 soll die jüngste Ausgabe des meistverkauften Rennwagens der Welt auch in der NLS sowie bei anderen Langstreckenserien und 24-Stunden-Rennen an den Start gehen.

„Wie erwartet hat der 911 GT3 Cup bei seinem Renndebüt auf der besonders anspruchsvollen Nürburgring-Nordschleife hervorragend funktioniert“, fasst Projektleiter Jan Feldmann zusammen. „Bei

seiner Entwicklung haben wir von Beginn an darauf geachtet, dass er abseits der Markenpokal-Sprintrennen auch bei Langstrecken-Wettbewerben eingesetzt werden kann. Der heutige Testeinsatz in der NLS hat gezeigt, dass unser Team einen tollen Job abgeliefert hat."

Der spektakulär gestaltete 911 GT3 Cup ist das erste Markenpokalauto von Porsche mit turbobreiter Karosserie. Mit einer Leistung von rund 375 kW (510 PS) übertrifft es seinen direkten Vorgänger um 25 PS und ist zudem für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen ausgelegt. Sie ermöglichen eine signifikante CO2-Reduzierung im Wettbewerbseinsatz. Ebenso wie sein Vorgänger rollt der 911 GT3 Cup gemeinsam mit den 911-Serienmodellen in Stuttgart-Zuffenhausen vom Band. Nach den 160 Exemplaren, die bereits für 2021 hergestellt wurden, läuft aktuell die Fertigung der zweiten Produktionsserie. Sie umfasst mehr als 300 weitere Rennfahrzeuge, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden.

Verglichen mit dem Vorgängermodell rückte neben der weiter verbesserten Performance und einem aggressiveren Design auch ein einfacheres Handling und eine höhere Dauerhaltbarkeit sowie ein geringerer Aufwand für Einsatz und Wartung in den Mittelpunkt. Das Ergebnis spiegelt sich in zahlreichen Aspekten des neuen Rennfahrzeugs wider, die sich auch auf seine Eignung für Langstrecken-Wettbewerbe und 24-Stunden-Einsätze positiv auswirken. So machten zum Beispiel zusätzliche Kotflügelverbreiterungen eine harmonischere Rad-Reifen-Kombination mit 12 Zoll breiten Felgen an der Vorder- und 13 Zoll breiten Rädern an der Hinterachse möglich. Sie ist für den GT-Sport typisch und wirkt sich positiv auf das Handling und die Fahrbarkeit des Rennwagens aus. Während die Hinterachse gegenüber dem vorherigen 911 GT3 Cup (Generation 991) prinzipiell unverändert blieb, werden die Vorderräder von Doppelquerlenkern und spielfreien Uniball-Lagern geführt – wie beim 911 RSR, dem aktuellen Rennsport-Topmodell von Porsche.

Die Modifikationen für den Einsatz in der „Grünen Hölle" fallen überraschend gering aus. „In erster Linie sprechen wir von einer Abgasanlage, die strengeren Geräuschanforderungen gerecht wird, und einem modifizierten Tankbefüllungssystem sowie weicheren Federraten, die sehr gut mit dem Dämpfersystem harmonieren", erläutert Feldmann. „Hinzu kommen kleine Zusatzflügel für die Frontpartie. Sie bieten etwas mehr Abtrieb an der Vorderachse und erleichtern es uns, ein passendes Set-up für die anspruchsvolle Nordschleife zu finden."

Anders als beispielsweise im Porsche Mobil 1 Supercup und dem Carrera Cup Deutschland geht der 911 GT3 Cup bei Langstreckenrennen mit Traktionskontrolle (TC) und einem Antiblockier-Bremssystem (ABS) auf die Strecke. Das ABS kann für das Fahrzeug direkt ab Werk bestellt oder nachgerüstet werden, die ebenfalls optionale TC lässt sich elektronisch freischalten. Damit steht dem wechselnden Einsatz der Fahrzeuge bei Sprint- und Langstreckenwettbewerben nichts im Wege.

Den Start in der Nürburgring Langstrecken-Serie sieht Jan Feldmann als reinen Testeinsatz, der dem Feinschliff der Abstimmung dient. Neben der generellen Performance steht dabei zum Beispiel die Ermittlung des Verbrauchs im Vordergrund, um das Zielfenster von acht Runden für einen Stint zu erreichen. An Bord des Rennwagens befanden sich auch Prototypen der zusätzlichen Scheinwerfer, die bei 24-Stunden-Rennen die Nacht zum Tag machen sollen. Auch das zusätzliche Trinksystem wird vom

Einsatzteam Manthey entwickelt. Es rundet die beispielhafte Ergonomie des Cockpits ab, zu der etwa die zweiachsige Verstellung des Motorsport-Multifunktions-Lenkrads aus Kohlefaser gehört. Sie erleichtert beim Fahrerwechsel die individuelle Anpassung an verschiedene Körpergrößen und Staturen während des Rennens. Hinzu kommen der mittig platzierte, 10,3 Zoll große Farbmonitor sowie das sogenannte Rubber Switch Panel (RSP) rechts neben dem Volant. Es greift mit seinen zehn großen Tasten für zentrale Funktionen wie Licht und Belüftung oder auch den Abstimmungswechsel von Trocken- auf Regenreifen ein Bedienelement des Porsche 919 Hybrid auf. Ziel ist es, dem Fahrer optimale Arbeitsbedingungen für lange Einsatzzeiten am Steuer zu bieten.

„Der 911 GT3 Cup macht auf der Nordschleife mega viel Spaß“, bestätigt Marco Holzer, der als Rennfahrer früh in die Entwicklung des Markenpokal-Rennfahrzeugs involviert war. „Er ist sehr schnell. Er lässt sich sehr angenehm fahren und macht genau, was der Fahrer will, ohne unerwartete Überraschungen bereitzuhalten. Er ist jetzt viel mehr Rennwagen und sieht meines Erachtens mit seinem großen Flügel und der breiteren Karosserie auch richtig gut aus!“

„Ich kenne alle Cup-Fahrzeuge von Porsche, aber der neue 911 GT3 Cup fühlt sich noch mehr nach Rennwagen an als je zuvor – mit seiner großen Rollsteifigkeit erinnert er sehr an den 911 GT3 R“, betont Routinier Uwe Alzen. „Der gute erste Eindruck hat sich im Rennen bestätigt – obwohl die Nordschleife ja normalerweise eine spezielle Denksportaufgabe ist und eigenen Gesetzen folgt. Wir haben in puncto Fahrwerksabstimmung noch ein paar Sachen ausprobiert, das Auto besitzt ein schönes Handling und hat viel Potenzial. Es fährt absolut tiptop, auch die Ergonomie und die Verarbeitung haben mich direkt überzeugt. Ich überlege bereits, ob ich selber einen kaufe und auf dem Nürburgring einsetze!“

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson GT and Customer Motorsports
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2021/motorsport/porsche-911-gt3-cup-nuerburgring-langstrecken-debuet-25873.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d53e161b-d2f0-4f0d-bd75-9d131e032f94.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart