
Vorstellung Porsche 911 GT3: Der etwas andere Elfer

Von Jens Meiners

Die Hierarchie der Porsche-911-Baureihe ist klar und übersichtlich: Sie reicht vom Carrera über den Carrera S bis zu den extrem starken Turbo- und Turbo-S-Modellen. Und das Ganze in drei Karosserieformen: Coupé, Cabriolet, Targa. Doch es gibt einen Ausreißer, eine Variante, die ganz anders ausgelegt ist: Der GT3. Dieser 911 ist vom Rennsport abgeleitet. Er verfügt über einen extrem hochdrehenden Saugmotor, und neben dem Doppelkupplungs-Automaten gibt es eine Handschaltung, auf die rund die Hälfte der Verkäufe entfallen. Es ist der faszinierendste Elfer überhaupt, puristisch, rein im Auftritt und kommt jetzt in einer neuen Modellgeneration auf den Markt.

Verantwortlich für ihn ist Andreas Preuninger, schon seit der zweiten Auflage des GT3 der Modellgeneration 996. Und er sorgt dafür, dass auch das neue Modell seinen einzigartigen Charakter behält.

Die Außenhaut ist nochmals glatter und ästhetischer als der Vorgänger. Es ist Porsche besser denn je gelungen, den Werks-Look zu behalten und den GT3 von den Tuningmodellen abzusetzen, die sich immer wieder am 911 abarbeiten. Der vordere Lufteinlass wirkt wie ein Düsentriebwerk, die Hauben sind jetzt aus Kohlefaser-Verbundstoff, der manuell verstellbare Heckflügel ist oben aufgehängt und der Diffusor ist weitaus effektiver als bisher: Leichtbau, Aerodynamik und Ästhetik gehen eine perfekte Symbiose ein. Der cW-Wert liegt bei hervorragenden 0,33.

Je nach Außenfarbe können passend kolorierte Ringe für Hauptscheinwerfer und Räder bestellt werden. Sie akzentuieren den Auftritt insbesondere dann, wenn dunkel eingefärbte Räder bestellt wurden. Die Breitreifen kommen von Michelin, Goodyear/Dunlop oder Pirelli.

Die erstmals in einem Serien-Elfer eingesetzte Doppelquerlenker-Vorderachse des neuen GT3 kommt direkt aus dem Rennsport und korrespondiert mit einer überarbeiteten Hinterachse. Aus dem Zusammenspiel resultiert ein sehr harmonisches und präzises Fahrverhalten, das im Segment der Hochleistungs-Sportwagen durchaus Maßstäbe setzen könnte.

Im Heck sitzt ein 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Einzeldrosselklappen, der 510 PS (375 kW) leistet und bis 9000 U/min drehen kann. Die Kraftübertragung erfolgt über das vom Vorgänger übernommene Sechsgang-ZF-Handschaltgetriebe oder ein ebenfalls von ZF zugeliefertes Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe, das erheblich leichter ist als das in den anderen 911ern verbaute Achtgang-Aggregat.

Damit stürmt der neue GT3 in nur 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei glatten 320 km/h. Enthusiasten werden sich dafür interessieren, dass der neue GT3 die Nürburgring-Nordschleife damit in nur 6:59,927 Minuten absolviert hat - 17,5 Sekunden schneller als das Vorgängermodell, ein gewaltiger Sprung. Der Verbrauch liegt bei akzeptablen 12,4 Litern pro 100 Kilometern.

Das Fahrerlebnis profitiert von den wie angegossen passenden, mit Mikrofaser ausgeschlagenen Vordersitzen. Und die Instrumentierung verfügen über einen speziellen Modus, der alle Informationen in den zentralen Sichtbereich legt. Diese Darstellung ist anderen 911er-Versionen weit überlegen.

Das gleiche gilt für den Wählhebel des Doppelkupplungsgetriebes, der in einer separaten

Schaltgasse betätigt werden kann, während manuelle Eingriffe bei den anderen 911ern nur über die Paddel am Lenkrad möglich sind. Bei der Handschaltung gibt es eine automatische Zwischengas-Funktion, die sich erfreulicherweise abschalten lässt. Oben auf dem Cockpit ist übrigens die so unvermeidliche wie überflüssige Sport-Chrono-Uhr aufgepflanzt.

Wer den puristischen Ansatz des GT3 auf die Spitze treiben will, der kann sich demnächst auch ein Touring-Paket bestellen. Das kommt dann mit Aluminium-Blenden um die Seitenfenster und insgesamt klassischerem Auftritt, verzichtet allerdings auf die im oberen Geschwindigkeitsbereich hochwirksamen Aero-Elemente.

Die Preise beginnen bei 167.518 Euro und damit deutlich unterhalb des 911 Turbo (ab 185.487 Euro). Der GT3, soviel ist klar, ist von eigenständigem Charakter. Und wir ziehen ihn jedem anderen 911er vor. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



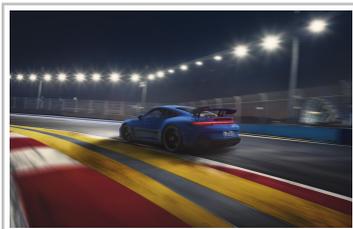
Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



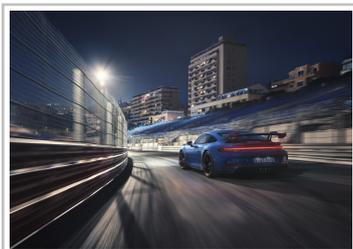
Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Autor Jens Meiners im Gespräch mit Andreas Preuninger, Entwicklungsleiter des Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



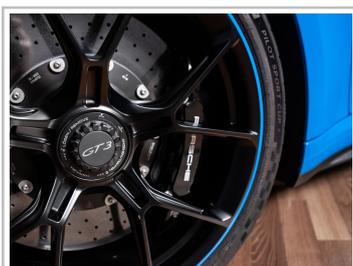
Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Autor Jens Meiners am Lenkrad des Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
