
Mitfahrt im Porsche 911 GT3: Klare Überlegenheit

Von Jens Meiners, cen

Die Trends in der Automobiltechnik sind vorgegeben: Downsizing, Elektrifizierung, autonomes Fahren. Und die entsprechenden Ingenieursleistungen sind enorm. Doch echte Begeisterung rufen nach wie vor die klassischen Sportwagen hervor: Pur, direkt, klar. Verkörpert werden diese Tugenden durch kaum ein anderes Auto so sehr wie durch den Porsche 911. Und auch beim Elfer gibt es noch eine Hierarchie. Ganz oben steht ein Modell, das eine direkte Verbindung zum Rennsport bietet: der 911 GT3.

Während die regulären 911er „fortschreiten“ – mit Turboaufladung schon im Basismodell, mit immer mehr Gängen, perfekten Telematik- und Infotainmentsystemen und einer Targa-Option, die 110 Kilogramm schwerer ist als das Coupé –, wird der GT3 in Weissach sorgsam gehegt und weitergepflegt. An der Spitze der Ingenieurstruppe in besonderem Auftrag: Andreas Preuninger. Seit dem 996.2 ist jeder GT3 unter ihm entstanden.

Eine Mitfahrt im neuen 992 GT3 führt zu durchweg erfreulichen Erkenntnissen. Während die Welt des Automobils sich in eine fragwürdige Richtung bewegt, in der dem Fahrer zunehmend das Lenkrad aus den Händen genommen wird, äußert sich der Fortschritt beim 911 GT3 in klassischer Form: Er ist einfach besser geworden. Und zwar deutlich, auch wenn das kaum noch möglich schien.

Unser GT3 ist noch leicht getarnt. Er sieht gut aus, ungetarnt noch besser, aufgeräumt und mit vertikalen Designelementen an der Front- und Heckschürze. Der vordere Lufteinlass wirkt, als sei er von einem Düsentriebwerk inspiriert. Die Hauben sind aus Kohlefaser-Verbundstoff, und der manuell verstellbare Heckflügel ist von oben aufgehängt: Eine ungewöhnliche Konstruktion mit klaren aerodynamischen Vorteilen. „Sie werden im Rennsport bald keine andere Lösung mehr sehen“, prophezeit Preuninger. Wir finden: Die technisch bessere Lösung ist die schönere. Wer sich nicht daran gewöhnen mag, kann sich für die Touring-Version entscheiden.

Wir nehmen Platz: Die Sportsitze passen großartig, sie sind mit griffiger Mikrofaser bespannt, die sich perfekt mit der Kleidung verzahnt. Fahrer und Beifahrer werden perfekt eingefasst, aber nicht eingeengt. Zwei Änderungen gegenüber dem regulären 992 fallen sofort ins Auge: Die an einen Braun-Rasierapparat erinnernde Wippe zur Auswahl der Fahrtrichtung, die beim 992 für Befremden sorgt, weicht im GT3 einem griffigen Knauf, mit dem die Gänge in einer separaten Schaltgasse sequentiell angesteuert werden können – und zwar klassisch: ziehen zum Hochschalten, stoßen zum Herunterschalten.

„Ich benutze den Wählhebel auf der Konsole lieber als die Lenkradpaddel“, sagt Preuninger. Wir auch. Und wir haben uns bei GT3-Eignern umgehört. „Ich nutze beim PDK ständig den zentralen Schalthebel“, beteuert zum Beispiel David Walton aus dem fernen Atlanta.

Wahre Puristen haben noch eine weitere Option: Sie können sich für die Sechs-Gang-Handschaltung entscheiden. Die Zwischengasfunktion lässt sich hier separat abschalten – ein Segen. Denn es ist der Perfektionierung der Spitze-Hacke-Technik eher abträglich, wenn es das Auto grundsätzlich besser weiß.

Die zweite wichtige Änderung in unserem Prototypen betrifft die Instrumentierung. Neben dem zentralen, analogen Drehzahlmesser gibt es wie im regulären 992 digitale Bildschirme, doch das GT-Programm ist viel besser als die eigentlich grundsätzlich halb vom Lenkradkranz verdeckte Darstellung in den profaneren Modellen. Kleiner

Wermutstropfen: Auch im GT3 thront die Sport-Chrono-Skala wie ein Fremdkörper auf der Armaturentafel. Wir könnten darauf verzichten.

Doch die wichtigsten Änderungen stecken ohnehin im Antriebsstrang. Noch sind nicht alle Details kommuniziert, aber der Schritt vom 991 GT3 ist erheblich. Porsche hat für das neue Modell auf den Motor des in Kleinserie gebauten Speedster aufgesetzt, damals eine Variante des bisherigen GT3-Motors mit Einzeldrosselklappen. Dieses nicht ganz billige technische Konzept sorgt für ein einzigartig aggressives Ansprechverhalten. Die Leistungsabgabe – man darf von mindestens 500 PS (368 kW) ausgehen – ist ungemein und von perfekter Linearität gekennzeichnet; bis 9000 Umdrehungen in der Minute darf der Vier-Liter-Boxermotor drehen, untermalt von einem kristallklaren Jubeln. Kein Motor klingt reiner, und das gilt insbesondere auch im Vergleich zur deutlich profaner klingenden Maschine im 718 Cayman GT4.

Um die außergewöhnliche Leistung des GT3-Motors perfekt auf die Straße zu bringen, hat Preuningers Mannschaft das Fahrwerk grundlegend überarbeitet. Es gibt als Premiere eine vom Rennsport inspirierte Mehrlenker-Vorderachse, die für extrem präzises Handling sorgt. Die Bremsen sind hervorragend; vorne sind Stahlscheiben motiert, optional gibt es Keramikbremsen. Elektronisch geregelte Motorlager sind nicht im Angebot: Sie wurden als unnötig erachtet und hätten nur das Gewicht gesteigert. Apropos Gewicht: Neben den CFK-Elementen baut Porsche beim GT3 hinten eine Dünnglas-Scheibe ein.

Jeder 911 hat seine eigene Persönlichkeit. Carrera und Carrera S sind perfekte, schnelle Alltags-Sportwagen, die Turbo-Modelle überzeugen durch ihre schiere Kraft. Doch die direkte Verbindung zwischen Fahrer, Auto und Straße; die ungefilterte haptische und akustische Rückmeldung und das schiere Gefühl von Geschwindigkeit werden nirgends so konsequent vermittelt wie im GT3.

Es wird noch Variationen geben: Über den regulären GT3 hinaus gibt es wieder ein Touring-Modell, inspiriert vom legendären 911 R und ohne extreme Aero-Elemente, aber mit der gleichen Hardware; dieses Mal wird es beide Versionen sowohl mit Sechs-Gang-Handschaltung als auch mit dem Sieben-Gang-PDK geben. Und es dürfte auch ein RS-Modell folgen.

Preuningers Mannschaft hat mit dem kommenden 911 GT3 ein Auto geschaffen, das an den fragwürdigen Trends, die heute die Branche dominieren, souverän vorbeizieht: Reiner, aggressiver und überzeugender als alles, was wir seit langem gefahren sind. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



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: Autor Jens Meiners im Gespräch mit
Entwicklungsingenieur Andreas Preuninger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Mit Corona-Maske im Porsche 911 GT3: Autor Jens Meiners mit Entwicklungsingenieur Andreas Preuninger.

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 Prototyp des Porsche 911 GT3.

Foto: Auto-Medienportal.Net
