
Beim 911 GT3 Touring hat Porsche dem Kunden genau zugehört

Von Jens Meiners, cen

Zwischenzeitlich war die Sache für Porsche klar: Rundenzeit geht über alles. Ausladendes Flügelwerk und eine blitzschnell schaltende Automatik sorgten beim GT3, der straßentauglichen Rennsport-Variante des 911, für die entscheidenden Sekundenbruchteile. Die Handschaltung wurde gestrichen. Sie war etwas für Ewiggestrige. Dann kam der 911 R: Ein streng limitiertes Sondermodell – mit einer Sechsgang-Handschaltung. Die Liebhaberpreise für das Modell, das mit 189.544 Euro in der Preisliste stand, schossen in die Höhe, kratzten an der Eine-Millionen-Euro-Marke. Und Porsche lernte seine Lektion. Dem GT3 wurde eine Touring-Version zur Seite gestellt – ein Klon des 911 R. Mit Handschaltung.

Vor einigen Monaten hat Porsche den neuen 911 GT3 vorgestellt – und von vornherein eine Touring-Version mitgeplant. Jetzt ist sie auf den Markt gekommen. Sie verfügt über die gleiche aerodynamisch ausgefeilte Frontschürze wie der reguläre GT3, die hier jedoch komplett in Wagenfarbe lackiert ist. Um die Seitenscheiben windet sich ein Rahmen aus silbern schimmerndem Aluminium. Und das Flügelwerk ist verschwunden.

Damit tritt der neue GT3 Touring im Straßenverkehr weitgehend inkognito auf. Echte Kenner identifizieren natürlich auch diese Variante. Für die meisten Verkehrsteilnehmer dürfte er aber von einem normalen 911 kaum zu unterscheiden sein. Dazu würde es allerdings auch passen, wenn die Bremssättel serienmäßig in schwarz anstatt in knallrot ausgeführt wären. Für die zusätzliche Camouflage halten die Schwaben die Hand auf.

Das Interieur wartet mit gleich mehreren positiven Überraschungen auf. So kann der Kunde die affektiert wirkende Sport-Chrono-Uhr auf dem Armaturenbrett weglassen, ohne dass er – wie bei den anderen 911-Versionen – auf Performance-Merkmale verzichten müsste. Die Instrumentierung bietet einen GT3-spezifischen Modus, der die Außenseiten des Bildschirms, die ohnehin vom Lenkradkranz verdeckt werden, einfach weglässt.

Schade, dass die Auswahl an Farben und Stoffen so beschränkt ist. So ist die edle Holzausstattung Paldao im GT3 Touring nicht verfügbar. Und die Farbauswahl im Interieur beschränkt sich auf schwarz. Kenner wissen natürlich, dass über die hauseigene Manufaktur bei Porsche prinzipiell fast alles möglich ist. Dann wird es allerdings auch sehr teuer.

Eines der schönsten Elemente ist der klassische Schaltknauf: Wenn das Doppelkupplungs-Getriebe spezifiziert ist, lässt er sich in eine separate Schaltgasse führen, in der standesgemäß zum Hochschalten nach hinten gezogen und zum Herunterschalten nach vorne gestoßen wird. Schaltpaddel gibt es trotzdem. Es sei denn, der Kunde entscheidet sich gleich für die ausgezeichnete Handschaltung: Sie verfügt über kurze Wege und lässt sich perfekt bedienen. Die elektronische Zwischengasfunktion ist abschaltbar, und die Pedale sind so angeordnet, dass der Kenner sich jederzeit der Spitze-Hacke-Methode bedienen kann.

Der GT3 ist der einzige 911, der noch über einen freisaugenden Motor ohne Turboaufladung verfügt. Der 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxer mit Einzeldrosselklappen leistet 510 PS (375 kW) und kann bis 9000 U/min drehen. Antrieb und Ölkreislauf sind für höchste Belastungen und Querbeschleunigungen ausgelegt, das bissige Ansprechverhalten ist geradezu sensationell, das Drehmoment baut sich druckvoll auf. Doch Drehmoment- und Leistungsmaximum werden erst bei relativ hohen Drehzahlen erreicht: Dieser Motor ist etwas für klassische Sportfahrer, die gerne schalten.

Die Fahrleistungen sind hervorragend: In der handgeschalteten Version dauert der Spurt von 0 auf 100 km/h nur 3,9 Sekunden, die Spitze liegt bei glatten 320 km/h. Der Klang ist dabei viel präsenter als im ähnlich teuren 911 Turbo: Porsche hat beim GT3 bei der Dämmung gespart. Genau das wünschen die Kunden. Der Verbrauch ist in Ordnung: 12,9 Liter pro 100 Kilometer als offizieller Wert lässt sich problemlos unterschreiten.

Die nur im GT3 verbaute Doppelquerlenker-Vorderachse kommt direkt aus dem Rennsport, die Hinterachse wurde umfassend überarbeitet. Daraus resultiert ein sehr harmonisches und präzises Fahrverhalten mit extrem hoch liegendem Grenzbereich. Und nicht zuletzt dank mechanischer Quersperre lässt sich das neutrale Fahrverhalten leicht in ein perfekt kontrollierbares Übersteuern verwandeln. Es gibt nur eine Bereifung: 255/35 ZR 20 vorn, 315/30 ZR 21 hinten. Die Dynamik profitiert auch vom geringen Gewicht von nur knapp über 1,4 Tonnen: Porsche hat überall Hand angelegt, den GT3 beispielsweise mit einer Fronthaube aus Kohlefaser-Verbundstoff und Dünnglasscheiben rundum ausgerüstet.

Der Preis für den Porsche 911 GT3 Touring liegt bei 170.969 Euro, das ist genauso viel wie für den regulären GT3. Uns fiel die Entscheidung leicht: Weil wir nicht regelmäßig auf die Rennstrecke fahren, würden wir die lässige Eleganz des Touring-Pakets der brutalen Optik des anderen GT3 vorziehen. Wer allerdings ein echtes Alltagsauto braucht, sollte sich alternativ mit dem 911 GTS oder Turbo beschäftigen. Denn auch in der Touring-Version bleibt der GT3 ein sehr spitz positionierter Sportwagen. (aum/jm)

Daten Porsche 911 GT3 Touring

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,85 x 1,28

Radstand (m): 2,64

Antrieb: 6-Zylinder-Boxer-Ottomotor, 3996 ccm, Heckantrieb, 6-Gang-Handschaltung (optional: 7-Gang-Doppelkupplungs-Getriebe)

Gesamtleistung/Leistung: 375 kW / 510 PS bei 8400 U/min

Max. Drehmoment: 470 Nm bei 6100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 12,9 Liter

Effizienzklasse: G

CO₂-Emissionen: 292 g/km

Leergewicht (DIN)/ Zuladung: min. 1418 kg / max. 321 kg

Kofferraumvolumen: 132 Liter

Basispreis: 170.969 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



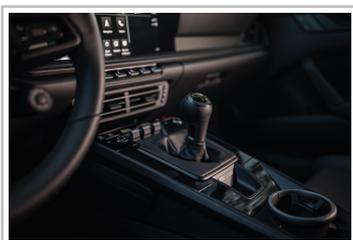
Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



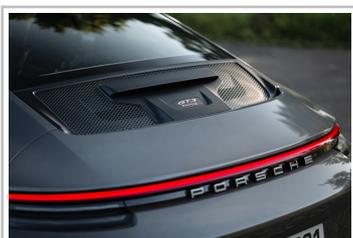
Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
