
Vorstellung Porsche 911 GT3 RS: Purismus, wohlverstanden

Von Jens Meiners, cen

Das 911-Thema bei Porsche ist nahezu unerschöpflich. Das manifestiert sich nicht nur in den Straßenmodellen, sondern auch in den Versionen, die dem Rennsport vorbehalten sind. Und es gibt Modelle, die beides können. Das eindrucksvollste von ihnen ist der GT3 RS, den wir jetzt in seiner jüngsten Ausprägung erleben durften – und zwar auf der traditionsreichen Rennstrecke von Silverstone.

Es muss tatsächlich eine Rennpiste sein, soll das spezifische Potential dieses Elfers ausgelotet werden. Denn er ist vielfach an Fahrwerk und Aerodynamik verstellbar, um die Bodenhaftung im Grenzbereich zu verbessern. Und dieser Grenzbereich liegt in geradezu stratosphärischen Höhen.

So eindrucksvoll der reguläre GT3 sich fährt – die RS-Variante ist in extremer Weise modifiziert. Das beginnt bei der eigenständigen Karosserie, die auf der des breiteren 911 Turbo basiert. Doch auch Dach und Seitenteil (aus Aluminium) sind so stark verändert, dass man nicht mehr von Übernahmeteilen sprechen kann. Türen und Hauben sind vollständig aus Kohlefaser-Verbundstoff gefertigt, hinter den Achsen ist die Karosserie jeweils stark eingezogen, um die Durchströmung zu verbessern. Zwei Windsplits am Dach führen kältere Luft zum zentralen Motor-Lufteinlass am Heck; die seitlichen Einlässe am Kotflügel haben nur noch eine begrenzte aerodynamische Funktion.

Ein Flügelprofil vorn und der oben aufgehängte Heckflügel sind mehrstufig verstellbar. Der Luftwiderstandsbeiwert liegt im besten Fall bei 0,39, womit eine Vmax von immerhin 296 km/h ermöglicht wird. Das ist weniger als beim etwas schwächeren GT3. Doch beim RS kommt es auf Abtrieb an, auf den Bodeneffekt. Bei maximalem Abtrieb sinkt der cW-Wert auf 0,50 und der RS wird mit enormer Kraft auf den Boden gepresst.

Das Fahrwerk kann individuell an Strecke und Vorlieben des Fahrers angepasst werden. Erstmals können separat per Lenkrad Zug- und Druckstufe der Dämpfer einzeln verstellt werden. Gleiches gilt für die Sperrwerte der Hinterachs-Quersperre. Traktions- sowie Stabilitätskontrolle lassen sich ebenfalls mehrstufig variieren, und die DRS-Taste erlaubt es sogar, den Abtrieb zugunsten höherer Geschwindigkeit zu reduzieren.

Bei so viel Perfektion ist es nur folgerichtig, dass der 911 GT3 RS über ein Automatikgetriebe verfügt. So schnell wie das siebengängige Doppelkupplungs-Aggregat kann kein Mensch schalten. Doch persönliche Eingriffe sind immer noch über die Schaltpaddel am Lenkrad und den Hebel auf der Mittelkonsole möglich. Denn der RS soll nicht nostalgische Gefühle bedienen, sondern den Wunsch zu siegen.

Deshalb gehört übrigens auch eine Klimaanlage zum Serienumfang. Denn es ist der Leistungsfähigkeit des Fahrers nur zuträglich, wenn er in einem angenehm temperierten Ambiente auf die Piste geht. Und ohne das Navigationssystem geht ebenfalls nichts mehr: Es ist integraler Bestandteil der aufwendigen Fahrzeugelektronik. Falscher Purismus ist kein Thema beim GT3 RS.

Echten Purismus bietet hingegen der Motor. Porsche hat den 4,0-Liter-Sauger noch einmal angefasst und die Leistung auf 386 kW/525 PS gesteigert, die bei 8500 U/min anliegen. Das maximale Drehmoment liegt bei 465 Nm, die bei 6300 U/min erreicht werden. Und erst bei 9000 U/min erreicht das Aggregat den roten Bereich. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,2 Sekunden, 160 km/h werden nach 6,9 Sekunden erreicht.

Ganze 1430 Kilogramm wiegt dieser 911er, kaum mehr als ein regulärer 911 GT3, trotz

zahlreicher Zusatzfunktionen und -elemente. Dass es sich bei ihm um einen Solitär in der Modellpalette handelt, ist gut zu sehen: Die Designer haben sich erfolgreich bemüht, den Sonderstatus dieser Variante herauszustreichen.

Und dann gibt es noch das Weissach-Paket, stolze 31.833 Euro teuer. Es erleichtert den GT3 RS um weitere wertvolle Kilos, präsentiert sich mit Magnesium-Rädern, hochglanzlackierten Sichtkarbon-Elementen und ist sogar – dann kostet es 36.390 Euro – mit einem Überrollbügel aus Sichtkarbon spezifizierbar. Nur weniger GT3-RS-Modelle dürften das Werk ohne diese Spezifikation verlassen.

Ohne Extras kostet der Porsche 911 GT3 RS 230.112 Euro. Wer heute bestellt, muss sich auf eine lange Wartezeit gefasst machen.
(Jens Meiners/cen)

Daten Porsche 911 GT3 RS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,90 x 1,32
Radstand (m): 2,46
Antrieb: 6-Zyl.-Boxer, 3996 ccm, Heckantrieb, 7-Gang-PDK
Leistung: 386 kW / 525 PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 465 Nm bei 6300 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 296 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.
LTP-Durchschnittsverbrauch: 13,4 Liter
Effizienzklasse: G
CO2-Emissionen: 305 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1430 kg / max. 345 kg
Wendekreis: 10,5 m
Bereifung: 275/35 ZR 20 vorn, 335/30 ZR 21 hinten
Basispreis: 230.112 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Design Chronograph 911 GT3 RS

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Design Chronograph 911 GT3 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
