



PORSCHE



# Der neue Porsche 911 GT3

Pressemappe

# Inhalt

## Zusammenfassung

**Neuer 911 GT3 mit Motorsport-Triebwerk und noch mehr Performance** 4

## Neuer Saugmotor mit 368 kW (500 PS) und Fahrwerk aus dem Motorsport

**Elfer für Straße und Strecke: Der neue Porsche 911 GT3** 6

## Motor

**Hochdrehendes Renntriebwerk mit 368 kW (500 PS)** 8

## Getriebe

**Doppelkupplungsgetriebe für die schnellste Runde, Schaltgetriebe für Puristen** 10

Neues GT-Sportschaltgetriebe mit sechs Gängen 10

PDK für noch schnelle Rundenzeiten ausgelegt 11

Paddle-Neutral: Auskuppel-Funktion beim PDK im 911 GT3 11

PSM speziell für GT-Sportwagen abgestimmt 12

## Fahrwerk

**Rennsport-Chassis mit Hinterachslenkung** 13

PASM mit zwei streckenoptimierten Modi 13

Option für den Alltag: Pneumatischer Lift für die Vorderachse 14

## Karosserie

**Leichter und mit verbesserter Aerodynamik** 15

GT-Erkennungsmerkmal: Heckflügel aus Carbon 15

# Inhalt

## Interieur

### **Erlebniszentrum für außergewöhnliche Fahrdynamik 17**

Porsche Track Precision App serienmäßig 18

Optionales Chrono Paket mit Performance-Anzeige 18

Vernetztes PCM mit Connect Plus-Modul 18

### **Verbrauchsinformationen 20**

04/2017

---

## Zusammenfassung

# **Neuer 911 GT3 mit Motorsport-Triebwerk und noch mehr Performance**

Performance wie im Motorsport, systematischer Leichtbau und ein ungefiltertes Fahrgefühl – so lautet die Kurzformel für den Porsche 911 GT3. Die neue Generation des radikalen Elfers knüpft eine noch intensivere Verbindung zwischen Alltag und Rundstrecke. Im Mittelpunkt der Weiterentwicklung steht der neue Vierliter-Boxermotor. Der hoch drehende Saugmotor mit 368 kW (500 PS) wurde nahezu unverändert aus dem reinrassigen Rennwagen 911 GT3 Cup übernommen. Das überarbeitete Fahrwerk mit Hinterachslenkung und der systematische Leichtbau sind gezielt darauf ausgelegt, die Motorleistung in überragende Fahrdynamik umzusetzen. Neben dem serienmäßigen PDK-Getriebe steht erstmals auch ein Sechsgang-Sportschaltgetriebe zur Wahl.

- Motor** Der Vierliter-Saugmotor leistet 368 kW (500 PS) und entwickelt ein Drehmoment von 460 Nm. Gegenüber dem Vorgängermodell bedeutet das eine Steigerung um 25 PS und 20 Nm. Der konsequent auf hohe Drehzahlen optimierte Sechszylinder erreicht bis zu 9.000/min und bietet optimale Voraussetzungen für den sportlichen Einsatz.
- Performance** Das Leistungsgewicht liegt mit 3,88 kg/kW (2,86 kg/PS) nahezu auf Rennsport-Niveau. In 3,4 Sekunden beschleunigt der Hochleistungs-911 aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 318 km/h mit PDK, mit manuellem Schaltgetriebe bei 320 km/h.
- Antrieb** Das serienmäßige PKD-Getriebe mit sieben Gängen ist für den Rundstrecken-Einsatz optimiert. Auf Wunsch ist ein leichteres Handschaltgetriebe mit sechs Gängen lieferbar. Beide Getriebe sind mit Hinterachs-Quersperren (PTV Plus/PTV) kombiniert.

- Fahrwerk** Eine optimierte Abstimmung der Feder- und Dämpferkombination verbessert die Querdynamik. Das aktive Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) ermöglicht den Spagat zwischen Komfort und Sportlichkeit. Die Hinterachslenkung steigert die Agilität in Kurven und sorgt für Stabilität bei Fahrmanövern im Hochgeschwindigkeitsbereich.
- Design und Aerodynamik** Der Heckflügel aus Carbon – charakteristisches Erkennungsmerkmal für GT-Sportwagen von Porsche – liegt 20 Millimeter höher im Luftstrom als beim Vorgängermodell. Dadurch wird mehr Abtrieb erzeugt. Bug- und Heckteil sind aerodynamisch optimiert und bestehen zur Gewichtsreduzierung aus Leichtbau-Polyurethan.
- Interieur** GT-Sportlenkrad und Sportsitze Plus mit erhöhten Seitenwangen sind die Schnittstellen zum Fahrerlebnis 911 GT3. Ein Clubsportpaket – unter anderem mit Überrollkäfig, Sechspunktgurt und Feuerlöscher – ist optional lieferbar.
- Infotainment** Die serienmäßige Porsche Track Precision App gibt dem Fahrer via Smartphone die detaillierte Kontrolle über seine Leistungsdaten – zum Beispiel über die gefahrenen Rundenzeiten. Über das ebenfalls serienmäßige Connect Plus-Modul ist das PCM mit dem Internet vernetzt und bietet Zugang zu den Porsche Connect-Diensten.
- Produktion** Der 911 GT3 wird auf der gleichen Teststrecke entwickelt und auf der gleichen Produktionslinie gefertigt wie die Rennfahrzeuge.

---

Neuer Saugmotor mit 368 kW (500 PS) und Fahrwerk aus dem Motorsport

## **Elfer für Straße und Strecke: Der neue Porsche 911 GT3**

Der 911 GT3 ist Porsche pur. Er schlägt die Brücke zwischen Rennsport und Straße und steht damit für den Kern der Marke: Erfolgreich auf der Rundstrecke, zuverlässig im Alltag. Der neue 911 GT3 beherrscht den Spagat wie kaum ein anderer. Dafür stehen der komplett neue Sechszylinder-Saugmotor mit 368 kW (500 PS) und Hochdrehzahlkonzept, das überarbeitete Fahrwerk mit rennsportnaher Abstimmung und der systematische Leichtbau. Mit dem Vierliter-Boxermotor speist der 911 GT3 seine Leistung aus dem gleichen Triebwerk wie der reinrassige Rennwagen 911 GT3 Cup. Entwickelt auf der gleichen Teststrecke und gefertigt auf der gleichen Produktionslinie, fließt damit erneut Motorsport-Technologie von Porsche in einen straßenzugelassenen Sportwagen ein. Das Ergebnis: Mehr denn je bezieht der erfolgreichste GT-Sportwagen von Porsche seine Emotionalität aus hoher Performance und ungefiltertem Fahrgefühl.

Die überwiegende Zahl der GT-Sportwagen wird von ihren Fahrern auch auf der Rundstrecke eingesetzt. Dort spielt der neue 911 GT3 seine Trümpfe dank eines Leistungsgewichtes von 3,88 kg/kW (2,86 kg/PS) nachhaltig aus. Mit dem serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), das speziell für den Einsatz im GT3 abgestimmt ist, beschleunigt der vollgetankt 1.430 Kilogramm schwere Zweisitzer nach stehendem Start in 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 318 km/h. Für Verfechter des Fahrens in Reinkultur bietet Porsche den 911 GT3 wahlweise mit einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe an. Damit sprintet der Hochleistungs-911 in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 profitiert von der Porsche-Rennsport-Erfahrung und wurde zugunsten einer noch besseren Fahrdynamik neu abgestimmt. Gegenüber dem 911 Carrera S liegt der Zweisitzer um 25 Millimeter tiefer. Neben der noch präziseren Grundauslegung überzeugt das Chassis durch überlegene Handling-Eigenschaften. Wesentlichen Anteil daran hat die aktive Hinterachslenkung. Abhängig von der Geschwindigkeit lenken die Hinterräder gegen- oder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein. Das verbessert Agilität und Stabilität. Weitere Fahrdynamik-Bausteine sind die dynamischen Motorlager und die Hinterachs-Quersperre (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+).

Optisch lässt der 911 GT3 keinen Zweifel an seiner Bestimmung. Der dominante Heckflügel aus Carbon unterstreicht, dass die Form des Sportwagens von der Aerodynamik bestimmt wird. Das Leichtbau-Bugteil und der Frontspoiler sind auf eine verbesserte Strömung ausgelegt. Auch am Leichtbau-Heckteil mit Abluftöffnungen und neuem Diffusor wird die aerodynamische Weiterentwicklung sichtbar.

---

## Motor

# Hochdrehendes Renntriebwerk mit 368 kW (500 PS)

Herzstück des neuen 911 GT3 ist ein im Rennsport erprobtes Triebwerk. Oberste Entwicklungsziele für das Hochdrehzahl-Aggregat waren Leistungsfähigkeit und Standfestigkeit für den harten Einsatz auf der Rundstrecke. Der frei saugende Sechszylinder-Boxermotor mit vier Litern Hubraum sorgt sowohl im 911 RSR als auch im 911 GT3 R und 911 GT3 Cup für extrem dynamischen Vortrieb. Die Maschine ist der leistungsstärkste Saugmotor mit Direkteinspritzung und dem größten Hubraum, den Porsche je aus dem Sechszylinder-Boxermotor für den Straßeneinsatz abgeleitet hat. Er produziert eine Leistung von 368 kW (500 PS) und ein Drehmoment von 460 Nm. Gegenüber dem Vorgängermodell mit 3,8 Liter Hubraum entspricht dies einer Steigerung um 25 PS und 20 Nm. Die Leistungskurve gipfelt bei 8.250/min, das Nenndrehmoment erreicht seinen Höhepunkt bei 6.000/min.

Charakteristisch für das Triebwerk ist sein Hochdrehzahlkonzept: Die Kurbelwelle dreht bis zu 9.000 mal pro Minute, auch unter Sportwagenmotoren eine absolute Ausnahme. Hohe Drehzahlen ermöglichen eine höhere Leistungsausbeute. Um auch bei sehr hohen Drehzahlen präzise Gaswechsel garantieren zu können, entwickelten die Porsche-Ingenieure eine so genannte starre Ventilsteuerung. Das bedeutet, dass die Schleppebel sich nicht auf hydraulischen Ausgleichselementen abstützen, sondern auf Achsen gelagert sind. Das korrekte Ventilspiel wird dabei über austauschbare Plättchen werkseitig eingestellt, ein späteres Nachstellen ist nicht erforderlich. Zudem verringert der starre Ventiltrieb die Reibleistungsverluste.

Ein- und Auslassnockenwellen werden wie bisher vom Vario Cam-System gesteuert. Mit Hilfe der variablen Ventilsteuerung regelt das elektronische Motormanagement in Abhängigkeit von Drehzahlen und Lastzuständen die Steuerzeiten. Dies ermöglicht eine hohe Laufqualität, vor allem aber hohe Leistungs- und Drehmomentwerte über den gesamten Drehzahlbereich hinweg.

Ein weiteres Merkmal für die Leistungsausbeute ist das hohe Verdichtungsverhältnis von 13,3:1. Mit dem Grundmotor übernimmt der Antrieb des GT3 alle Merkmale eines typischen Rennsport-Triebwerks. Dazu zählen unter anderem die Trockensumpfschmierung mit separatem



Öltank, Titanpleuel und die neu entwickelte Kurbelwelle mit höherer Steifigkeit und vergrößerten Lagerabmessungen. Sie verfügt zur optimalen Ölversorgung der Pleuellager über eine zentrale Öleinspeisung. Auch die Ölentschäumung über eine Zentrifuge vor dem Einleiten in den separaten Öltank ist eine Neuerung und entstammt dem Motorsport.

Die variable Sauganlage aus Kunststoff mit zwei schaltbaren Resonanzklappen sorgt im Zusammenspiel mit der Sportabgasanlage für einen effizienten Ladungswechsel. Der Fahrer profitiert davon durch die sehr gleichmäßige Leistungs- und Drehmoment-Entfaltung über das gesamte Drehzahlband – und den emotionalen Sound.

---

## Getriebe

# **Doppelkupplungsgetriebe für die schnellste Runde, Schaltgetriebe für Puristen**

Porsche bietet den 911 GT3 erstmals mit zwei Getriebevarianten an. Im serienmäßigen Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen finden Fahrer, deren Ziel eine möglichst niedrige Rundenzeit ist, den idealen Partner. Wahlweise kann der neue Hochleistungssportwagen ohne Aufpreis mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe geordert werden.

## **Neues GT-Sportschaltgetriebe mit sechs Gängen**

Ein kurzer Schalthebel und kurze Schaltwege, präzise Schaltrasten und sechs optimal abgestimmte Gänge: Für die Puristen unter den 911 GT3-Fahrern hat Porsche das neue GT-Sportschaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad entwickelt. Die Übersetzung der sechs Gänge ist exakt auf die Leistungsentfaltung des Motors abgestimmt und bietet eine besonders sportliche Schaltcharakteristik. Für sportliche Gangwechsel bei Rückschaltungen sorgt die automatische Zwischengasfunktion. Sie wird über die SPORT-Taste auf der Mittelkonsole aktiviert und bietet durch eine schnellere Synchronisation der Zahnräder hoch dynamische Schaltvorgänge. Insbesondere auf kurvigen Strecken sorgt diese Funktion für ein noch emotionaleres Fahrerlebnis.

Anders als beim PDK-Getriebe gibt das handgeschaltete Modell die Kraft an eine mechanische statt eine elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre (PTV) weiter. Deren Sperrwerte liegen bei 30/37 Prozent (Zug/Schub). Ein weiterer Pluspunkt: Die Kombination von manuellem Getriebe und mechanischer Quersperre wiegt rund 15 Kilogramm weniger als die PDK-Variante, reduziert das Leergewicht auf 1.413 Kilogramm und verbessert so das Leistungsgewicht auf 3,84 kg/kW (2,83 kg/PS). Damit sprintet der Hochleistungs-911 in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h.

## **PDK für noch schnelle Rundenzeiten ausgelegt**

Das PDK ist Teil der Porsche-Motorsportgeschichte. 1986 und 1987 gewann der Porsche 962 seine Gesamtsiege in Le Mans mit einem Doppelkupplungsgetriebe. Heute setzt das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe Maßstäbe für Seriensportwagen. Mit Gangwechseln in Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung sorgt es für optimale Beschleunigungswerte und reduziert den Kraftstoffverbrauch.

Für den neuen 911 GT3 ist das PDK speziell abgestimmt. Alle sieben Gänge sind performance-orientiert ausgelegt. So wird auch die Höchstgeschwindigkeit im siebten Gang erreicht. Die spezielle elektronische Getriebesteuerung des Intelligent Shift Program (ISP) sorgt für noch spontanere und schnellere Zughochschaltungen und Rückschaltungen im Schub. Im PDK SPORT-Modus sind die Rückschaltungen beim Bremsen aggressiver. Beim Beschleunigen verlagern sich die Schaltpunkte weiter nach hinten.

Die Schalt-Paddle bieten mit ihrem exakten Druckpunkt auch mit Rennhandschuhen eine genaue haptische Rückmeldung. Wer den Wählhebel zum Schalten nutzt, findet die gleiche Schaltrichtung vor, wie sie auch in Rennfahrzeugen zu finden ist: Ziehen zum Hochschalten. Drücken zum Zurückschalten.

## **Paddle-Neutral: Auskuppel-Funktion beim PDK im 911 GT3**

Die Fahrdynamik eines auf optimale Rundenzeiten gefahrenen Sportwagens wird von der Kupplung mitbestimmt. Deshalb verfügt das PDK über die Funktion „Paddle-Neutral“. Zieht der Fahrer an beiden Schalt-Paddle gleichzeitig, öffnen die Kupplungen des PDK und der Kraftfluss zwischen Motor und Antrieb unterbricht. Werden die Schalt-Paddle wieder gelöst, schließt die Kupplung bei ausgeschaltetem PSM blitzartig. Ist das PSM eingeschaltet, wird die Kupplung schnell, aber weniger impulsartig geschlossen.

Diese Funktion bietet im Wesentlichen zwei Vorteile: So kann der Fahrer zum Beispiel das Fahrverhalten eines bei Nässe in der Kurve untersteuernden Fahrzeugs durch Ziehen der Paddle neutralisieren und so zusätzliche Seitenführungskraft an den Rädern der Vorderachse aufbauen. Der zweite Aspekt betrifft die individuelle Beeinflussung der Fahrdynamik durch das impulsartige Einsetzen der Antriebskraft beim Einkuppeln. Vergleichbar einer traditionellen Kupplung in Verbindung mit einem Handschaltgetriebe kann so bei dynamischem Einlenken das Fahrzeugheck bewusst destabilisiert werden. Weiterhin kann der Fahrer Paddle-Neutral zur Beschleunigung aus dem Stand nutzen. Wie bei einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe bestimmt allein der Fahrer mit Kupplung und Gasfuß wie er beschleunigt, ohne Hilfestellung antriebstechnischer und fahrdynamischer Regelsysteme.

Zur optimalen Kraftübertragung auf die Straße ist das PDK im 911 GT3 mit dem Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) kombiniert, das eine elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre mit vollvariabler Momentenverteilung umfasst. Das System verbessert durch gezielte Bremsengriffe am kurveninneren Hinterrad das Lenkverhalten und die Fahrstabilität des Fahrzeugs.

### **PSM speziell für GT-Sportwagen abgestimmt**

PTV Plus ergänzt damit das Porsche Stability Management (PSM), das unter anderem über radselektive Bremseneingriffe Einfluss auf die Fahrdynamik nimmt. Wie schon beim Vorgängermodell ist das Fahrstabilisierungssystem auch beim neuen GT3 betont sportlich abgestimmt. Über die Funktionsumfänge ESC OFF und ESC+TC OFF ist das PSM in zwei Stufen abschaltbar.

In der ersten Abschaltstufe „ESC OFF“ steigt die mögliche Fahrdynamik auf Rundstrecken durch Deaktivierung der Querdynamikregelung ESC. So kann der Fahrer das Heck des 911 GT3 durch entsprechende Lenkbewegungen und/oder Steuerung des Gaspedals in Kurven gezielt destabilisieren. Die sportlich abgestimmten Funktionen zur Längsdynamikregelung werden in diesem Fahrmodus beibehalten. In der zweiten Abschaltstufe „ESC+TC OFF“ sind bis auf das Antiblockiersystem der Bremse alle fahrdynamischen Regelsysteme deaktiviert. Damit hat der Fahrer allein die Kontrolle und kann seinen individuellen, rennsportorientierten Fahrstil umsetzen.

---

## Fahrwerk

# **Rennsport-Chassis mit Hinterachslenkung**

GT-Sportwagen von Porsche definieren die markentypische fahrdynamische Spreizung auf eigene Weise: Ihr Zuhause sind Strecken zwischen Nürburgring und Flugplatzrennen, zwischen Agilität bei starker Fahrwerkanregung und Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Nach diesem motorsportlichen Prinzip ist das Fahrwerk des neuen 911 GT3 aufgebaut und abgestimmt. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde das Ansprechverhalten der Feder-/Dämpferkombination weiter optimiert. Gewichtssparende integrierte Helper-Federn an der Hinterachse sorgen dafür, dass die Hauptfeder auch bei schnellem und vollständigem Ausfedern – etwa nach dem Überfahren einer Kuppe mit hoher Geschwindigkeit – unter Spannung bleibt. Das weiterentwickelte Rennsportfahrwerk ermöglicht zusammen mit der serienmäßigen Hinterachslenkung, dem variablen Dämpfungssystem PASM und den dynamischen Motorlagern eine weitere Performance-Steigerung.

Bei den Hochleistungs-Elfern hat sich die aktive Hinterachslenkung längst als Garant für exzellente Fahrdynamik bewährt. Beim neuen 911 GT3 kann der Lenkwinkel der Hinterräder über elektromechanische Aktuatoren je nach Geschwindigkeit um bis zu 1,5 Grad in beide Richtungen variiert werden. Unterhalb von 50 km/h schlagen Vorder- und Hinterräder in entgegengesetzte Richtungen ein. Der Sportwagen lässt sich dadurch besonders dynamisch einlenken und ist noch agiler in Kurven. Ab 80 km/h lenken die Räder beider Achsen in die gleiche Richtung, wodurch sich bei hohen Geschwindigkeiten die Stabilität bei Spurwechseln und Fahrmanövern erhöht.

## **PASM mit zwei streckenoptimierten Modi**

Das variable Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) wurde ebenfalls speziell auf den 911 GT3 abgestimmt. Dabei stehen zwei Kennfelder zur Wahl. Bereits der Normal-Modus ermöglicht eine hohe Fahrdynamik bei wechselnden Fahrbahnverhältnissen und unebener Fahrbahn. Mit dem Sport-Modus lässt sich das fahrdynamische Potenzial des neuen 911 GT3 besonders auf ebenen Strecken nochmals steigern. Durch die auf ein Minimum reduzierten Aufbaubewegungen ergibt sich ein besonders präzises und zielgenaues Fahrverhalten.

Vom Vorgängermodell übernimmt der neue 911 GT3 die dynamischen Motorlager. Sie binden das Triebwerk in Kurven straffer an die Karosserie an und unterbinden so unerwünschte Einflüsse der Motormasse auf das Fahrverhalten.

Überarbeitete UHP-Reifen (Ultra High Performance) leisten einen weiteren Beitrag zu den möglichen höheren Kurvengeschwindigkeiten des neuen GT-Elfers. Aus dem Werk rollt der 911 GT3 auf Reifen der Dimensionen 245/35 ZR 20 vorn und 305/30 ZR 20 hinten. Die geschmiedeten Leichtmetallräder mit Zentralverschluss sind serienmäßig silberfarben und an der Vorderachse neun, an der Hinterachse zwölf Zoll breit. Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem (RDK) warnt nicht nur bei schleichendem oder gar plötzlichem Druckverlust. Es verfügt zusätzlich über einen Rundstreckenmodus, der den niedrigeren Luftdruck mit kalten Reifen bei Beginn eines Streckeneinsatzes berücksichtigt.

### **Option für den Alltag: Pneumatischer Lift für die Vorderachse**

Wie beim Vorgängermodell wird auch beim neuen 911 GT3 optional ein pneumatisches Liftsystem an der Vorderachse angeboten. Damit besteht die Möglichkeit, die Alltagstauglichkeit durch Anhebung der vorderen Karosserie um rund 30 Millimeter zu erhöhen. Dies erfolgt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Dadurch können Beschädigungen an der Karosserie durch grobe Unebenheiten in der Fahrbahn verhindert werden.

Die für motorsportliche Einsätze ausgelegte Serienbremsanlage umfasst Aluminium-Monobloc-Festsättel vorn mit sechs, hinten mit vier Kolben. Diese nehmen Verbund-Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 380 Millimetern in die Zange, deren Bremstöpfe aus Aluminium bestehen. Optional steht die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Mit großen Bremsscheiben (Durchmesser vorne/hinten: 410/390 mm) erreicht die PCCB noch mehr Brems-Performance und Verschleißfestigkeit.

---

## Karosserie

### **Leichter und mit verbesserter Aerodynamik**

Aerodynamik und Gewicht: Diese beiden Faktoren bestimmten die Weiterentwicklung der 911 GT3-Karosserie. Nach dieser Vorgabe wurden Bug- und Heckteil weiter optimiert. Beide bestehen zur Gewichtsreduzierung aus Leichtbau-Polyurethan mit Glashohlkugeln und Kohlefaserelementen. Der neue Heckdeckel, der Heckflügel und die Flügelstützen sind aus Carbon gefertigt.

Große, für den 911 GT3 charakteristische Lufteinlässe prägen die Frontansicht. Die größeren Öffnungen links und rechts verbessern zusammen mit den neuen seitlichen Airblades die Kühlluftzufuhr. Gleichzeitig verbessert die GT3-typische Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel die Durchströmung des mittleren Wasserkühlers und erhöht den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse. Die Lufteinlassgitter aller Kühlluftöffnungen sind titanfarben beschichtet. Die breite Bugspoilerlippe sorgt für zusätzlichen Abtrieb an der Vorderachse.

Serienmäßig bietet der neue 911 GT3 Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive dynamischer Leuchtwertenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage. Optional stehen LED-Hauptscheinwerfer in Schwarz zur Wahl. Blinker, Tagfahr- und Positionslichter in LED-Technik sind beim neuen 911 GT3 schmaler ausgearbeitet, was den Konturen zusätzliche Schärfe verleiht. Insgesamt wirkt die Front des neuen 911 GT3 noch austrainerter und sportlicher.

### **GT-Erkennungsmerkmal: Heckflügel aus Carbon**

Das Heck des 911 GT3 weist unmissverständlich darauf hin, dass die Kraft an dieser Stelle auf die Straße übertragen wird. Optisch auffälligstes Merkmal ist dabei der feststehende Heckflügel mit schwarzen Sideblades. Er ist rund 20 Millimeter höher als beim Vorgängermodell, was für einen gesteigerten Anpressdruck an der Hinterachse sorgt. Heckdeckel, Flügel und Flügelstützen sind aus Carbon gefertigt und in Wagenfarbe lackiert. Der zentrale Belüftungsschlitz des Heckdeckels ist höher positioniert und größer als beim Vorgängermodell, was die Wärmeabfuhr zusätzlich verbessert. Die zwei schwarzen Ram Air-Hutzen auf dem Heckdeckel versorgen den Motor durch die Staudruckfunktion optimal mit Verbrennungsluft. Sie bestehen aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK).

Für zusätzlichen Abtrieb sorgt die weiterentwickelte Motor-Unterbodenverkleidung mit einer vergrößerten Fläche und vier zusätzlichen Finnen. Die aus geprägtem Aluminium-Blech gefertigte Unterbodenverkleidung ist als nach hinten ansteigende Fläche ausgeformt. Damit erfüllt sie die Funktion eines Diffusors. Die Kunststoff-Finnen kanalisieren die Strömung unter dem Heck. Das beschleunigt die Luft zusätzlich und verstärkt den Diffusor-Effekt. Auch diese Technologie stammt direkt aus dem Rennsport.

Im Vergleich zum 911 Carrera ist die Karosserie im Bereich der hinteren Radhäuser 44 Millimeter breiter. Die Breitenwirkung wird durch die Tieferlegung um 25 Millimeter noch verstärkt. Das zentrale in schwarz ausgeführte Doppelendrohr der Sportabgasanlage senkt den optischen Schwerpunkt. Die abgedunkelten LED-Heckleuchten sind sehr flach und dreidimensional ausgeformt, was die horizontale Ausrichtung weiter betont.



---

## Interieur

# **Erlebniszentrum für außergewöhnliche Fahrdynamik**

Das Interieur des neuen Hochleistungssportwagens ist auf ein maximales Fahrerlebnis zugeschnitten. Das GT-Sportlenkrad mit einem Durchmesser von 360 Millimetern stammt ursprünglich aus dem 918 Spyder und ist manuell längs und in der Höhe verstellbar. Die Schalt-Paddle für die manuelle Gangwahl beim PDK weisen sehr kurze Schaltwege und ein äußerst präzises Schaltverhalten auf. Fahrer und Beifahrer erleben die Dynamik in Porsche Sportsitzen Plus mit erhöhten Seitenwangen und mechanischer Längsverstellung. Lehnen- und Höhenverstellung erfolgen elektrisch. Die Sitzbezüge sind in schwarzem Leder und die Sitzmittelbahn in schwarzem Alcantara ausgeführt. Die Kopfstützen tragen den eingestickten „GT3“-Schriftzug in Platingrau. Da der 911 GT3 traditionell ein Zweisitzer ist, sind die Sitzmulden im Fond abgedeckt.

Als Optionen bietet Porsche für den 911 GT3 drei weitere Sitzvarianten an. Die adaptiven Sportsitze Plus zeichnen sich durch die elektrische Verstellung aller Sitzfunktionen (18 Wege) aus. Zweite Option sind Sportschalensitze mit klappbarer Rückenlehne, integriertem Thorax-Airbag und manueller Längsverstellung. Die Sitzschale ist aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff gefertigt, die Oberfläche in Sichtcarbon gehalten. Als dritte Variante stehen Vollschalensitze aus leichtem kohlefaserverstärktem Kunststoff in Sichtcarbon zur Wahl. Die neuen Sitzbezüge zieren GT3-Streifen und ein geprägtes Porsche-Wappen in den Kopfstützen. Die Schalensitze enthalten einen integrierten Thorax-Airbag, sowie eine elektrische Höhen- und eine manuelle Längsverstellung.

Zusätzlich wird beim neuen 911 GT3 wie schon beim Vorgängermodell optional ein Clubsportpaket angeboten. Neben einem Überrollkäfig in geschraubter Ausführung, beinhaltet das Paket die Vorrüstung für einen Batterie Hauptschalter, einen Sechs-Punkt-Gurt für die Fahrerseite in Rot und einen Feuerlöscher mit Halterung.

## **Porsche Track Precision App serienmäßig**

Neben dem Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zählen auch das Connect Plus-Modul und die Porsche Track Precision App zur Serienausstattung. Mit der App bietet Porsche 911 GT3-Fahrern die Möglichkeit, detaillierte Fahrdaten auf dem Smartphone anzuzeigen, aufzuzeichnen und zu analysieren. Rundenzeiten können automatisch über ein präzises 10-Hz-GPS-Signal des PCM oder manuell über die Bedienhebel des optionalen Chrono-Pakets gestoppt und auf dem Smartphone verglichen werden. Die App visualisiert im Rundstreckeneinsatz auf dem Smartphone die Fahrdynamik. Neben den Sektor- und Rundenzeiten werden auch Abweichungen gegenüber einer definierten Referenzrunde angezeigt. Grafische Analysen der Fahrdaten sowie eine Videoanalyse unterstützen den Fahrer bei der Verbesserung seiner Fahr-Performance. Die Verwaltung und der Austausch von Aufzeichnungen, Strecken- und Fahrer-Profilen sind direkt auf dem Smartphone möglich. Ohne Chrono-Paket gelangen über die App präzise Messungen der Rundenzeiten mit dem über Porsche Tequipment erhältlichen Laptrigger. Dieser kann neben der Start-/Ziellinie an der Strecke positioniert werden, automatisch die Rundenzeiten stoppen und diese dann an das PCM und das Smartphone übermitteln.

## **Optionales Chrono Paket mit Performance-Anzeige**

Das optionale Chrono Paket bietet zusätzlich zur analogen und digitalen Stoppuhr auf der Schalttafel folgende Funktionen: Für die Anzeige, Speicherung und Auswertung von gemessenen Rundenzeiten wird das PCM um die Performance-Anzeige erweitert. Der Fahrer kann sich damit über Zeit und gefahrene Strecke der aktuellen Runde sowie die bisherige Rundenzahl und die jeweils erreichten Zeiten informieren. Außerdem werden die schnellste Runde sowie die Tankreichweite angezeigt. Es lassen sich sowohl beliebige Wegstrecken aufzeichnen als auch Referenzstrecken definieren.

## **Vernetztes PCM mit Connect Plus-Modul**

Das serienmäßige Connect Plus-Modul verfügt über ein LTE-Telefonmodul mit SIM-Kartenleser für hohen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität sowie über einen drahtlosen Internetzugang. So können im Fahrzeug WLAN-fähige Endgeräte wie zum Beispiel Laptop, Tablet oder

Smartphone mit dem Internet verbunden werden, bei Bedarf auch gleichzeitig. Eine Smartphone-Ablage in der Mittelkonsole überträgt das Signal des Mobiltelefons akkuschonend auf die Fahrzeugaußenantenne und optimiert so die Empfangsqualität. Darüber hinaus bietet das Connect Plus-Modul die Nutzung zahlreicher Porsche Connect-Dienste.

Über das PCM steuert der Fahrer auch das serienmäßige Sound Package Plus mit acht Lautsprechern und 150 Watt Leistung. Als Option steht das Bose Surround Sound-System zur Wahl, das speziell für die 911-Modelle entwickelt wurde. Das Audiosystem mit einer Gesamtleistung von 555 Watt verfügt über zwölf vollaktive Lautsprecher und Verstärkerkanäle inklusive eines patentierten, rohbaufesten 100-Watt-Hochleistungstieftöners. Die vollaktive Systemauslegung ermöglicht eine optimale Anpassung jedes einzelnen Lautsprechers an den Fahrzeuginnenraum und verwandelt jeden 911 in einen Konzertsaal.

## Verbrauchsinformationen

**911 GT3:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,9–12,7 l/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen 290–288 g/km;