

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 Alltagsauglichkeit 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.