ニュー911 GT3

プレスキット

**目次**

[ハイライト 4](#_Toc65154362)

[ニューポルシェ911 GT3：かつてないほどモータースポーツに接近 4](#_Toc65154363)

[概要 7](#_Toc65154364)

[レースサスペンションと効率的なエアロダイナミクスを備えた高性能スポーツカー 7](#_Toc65154365)

[モデル 10](#_Toc65154366)

[ニューポルシェ911 GT3の概要 10](#_Toc65154367)

[エンジンとトランスミッション 13](#_Toc65154368)

[エモーショナルなサウンドを備えた高回転自然吸気エンジン 13](#_Toc65154369)

[シャシー 17](#_Toc65154370)

[性能基準を設定するモータースポーツホイールサスペンション 17](#_Toc65154371)

[ボディとエアロダイナミクス 22](#_Toc65154372)

[力強いボディ、流線型のフォルム 22](#_Toc65154373)

[インテリアと装備 24](#_Toc65154374)

[意欲的なスポーツドライバーのためのコックピット 24](#_Toc65154375)

[歴史：第7世代ポルシェ911 GT3 28](#_Toc65154376)

[定着した抜群にスポーティーなファミリー 28](#_Toc65154377)

**燃料消費量とCO2排出量**

**Porsche 911 GT3：**燃料消費量（複合）13.2–12.4リッター/100km、CO2排出量（複合）304–283g/km

全ての情報はEUモデルについてのものです。

燃料消費量とCO2排出量の値は、新しい「乗用車などの国際調和排出ガス・燃費試験法」（WLTP）に従って算出されています。当面は、これをベースにしたNEDC値を引き続き明記する必要があります。これらの値は、従来のNEDC試験を基に計算された値と比較することはできません。乗用車の新しい公式燃料消費量と公式CO2排出量に関する詳細は、全ての販売店およびDeutsche Automobil Treuhand GmbH（DAT）から無料で入手することができる「新しい乗用車の燃料消費量、CO2排出量、および電力消費量に関するガイドライン」をご覧ください。

ハイライト

ニューポルシェ911 GT3：かつてないほどモータースポーツに近づく

* ニュルブルクリンク・ノルドシュライフェのマスター

全長20.8kmのニュルブルクリンク・ノルドシュライフェのような世界で最も難易度の高いクローズドサーキットでその性能を最大限に発揮するニュー911 GT3は、このサーキットを先代を17秒以上も上回る6分59秒927で走破しました。開発ドライバーのラース・ケルンが、車の最終的なチューニング作業のなかでこのタイムを打ち立てました。ポルシェブランドアンバサダーのヨルグ・ベルグマイスターは、連続して何度も同様のラップタイムを記録し、新しいトップパフォーマンススポーツカーの確かな性能を示しています。

* **エモーショナルな高回転水平対向エンジン**

ニュー911 GT3に傑出した特性を与える375kW（510PS）の4.0リッター高回転水平対向GTエンジンは、エモーショナルなサウンドでそのキャラクターを強調します。先代のGT3を10PS上回る最高出力と、先代と同じ9,000rpmの最高回転数を発生する水平対向6気筒自然吸気エンジンの最大トルクは、460N・mから470N・mに増加しました。インテークシステムは、モータースポーツのものと同様に6つの単独のスロットルバルブを備えます。軽量スポーツエグゾーストシステムは、2つのガソリンパティキュレートフィルターを装備しながら先代よりも軽量です。

* **マニュアルまたはオートマチックギアシフト**

ダイナミックな「オートブリップ」機能を備えた6速GTマニュアルトランスミッションに加えて、7速PDKトランスミッションも用意されています。PDKはレーシングカー同様に駆動力を中断することなく数ミリ秒内のギアシフトを可能にして、優れた加速度値のための基礎をもたらします。ニュー911 GT3は、静止状態から100km/hまで3.4秒で加速し、10.8秒で200km/hに達します。リヤ駆動の911 GT3は、第7世代へと生まれ変わりました。

* **モータースポーツのDNAを備えたフロントアクスル**

ル・マン優勝を飾った911 RSRですでに知られている総合的に新開発されたダブルウィッシュボーンフロントサスペンションが、ポルシェ市販モデルに初めて採用されています。これは、とりわけキャンバー剛性を高め、ショックアブソーバーの障害となる横方向の力を軽減し、非常に俊敏なターンイン挙動と予測可能なドライバビリティーを実現します。

* **さらに精確なガイダンスを備えたリアアクスルステアリング**

“LSA”（軽量、安定、俊敏）コンセプトに基づいた実績のある5リンク式リアサスペンションは、特に大きなストレスのかかるロアウィッシュボーン にボールジョイントを追加して、ホイールをさらに高い精度でガイドします。専用のショックアブソーバーは、サスペンションの快適性とサーキットのパフォーマンスを高めます。標準装備されるリアアクスルステアリングは、走行速度に応じて、後輪を、前輪と同じ方向または反対方向に最大2度回転させます。これにより、高速でのコーナリングの安定性が向上し、駐車操作の回転半径が小さくなります。

* **軽量な大径ブレーキ**

フロントの軽量ブレーキディスクは、直径が先代の380mmから408mmに増加しているにもかかわらず、重量は17%軽量化されています。これは、センターロック式軽合金製鍛造ホイールとともに回転質量を減らします。高性能スポーツタイヤに加えて、公道認定サーキットタイヤも初めてオプションとして利用可能になりました。フロントアクスルリフトシステムは、「スマートリフト」メモリー機能を備えます。

* **軽量設計**

ニュー911 GT3のような高性能スポーツカーは、あらゆる方法で軽量化されます。全てのウインドウへの軽量ガラスの使用、軽量ステンレススチール製スポーツエグゾーストシステム、ブレーキディスク、LiFePO4スターターバッテリーに至るまで、総合的に重量最適化されています。バッテリー単体でも、先代911 GT3よりも10kg軽量です。その結果、マニュアルトランスミッション仕様車のパワーウエイトレシオは2.8kg/PSで、純粋なレーシングカーの水準にさらに近づいています。

* **多数のカーボンファイバー製コンポーネント**

軽量化の課題は、ニュー911 GT3のアルミニウム・スチール構造の力強いボディにも影響を与え、高い割合の炭素繊維強化プラスチック（CFRP）が含まれています。フロントリッド、リアウイング、およびスポイラーにもこの軽量複合材料が使用されており、オプションでルーフにもCFRPを使用することができます。

* **高速のラップタイムを打ち立てるさらに大きなダウンフォース**

ニュー911 GT3の効果的なエアロダイナミクスはル・マン優勝を果たしたレーシングカー、911 RSRのに由来しています。機能的なリアディフューザーは先代の4倍ものダウンフォースを発生します。これは、フロントディフューザーとワイドなスポイラーリップの相互作用が完全にフラットなアンダーボディに沿って安定した空気の流れを確保し、「スワンネック」型マウントによって、リアウイングの下をより自由に空気が流れるようになったことによります。ニュー911 GT3は、工場のエアロダイナミクス設定においても、全体で先代を約50%上回るダウンフォースを発生します。サーキット走行専用のパフォーマンスポジションでは、200km/hの走行速度でダウンフォースが150%増加します。

* **オプションのロールケージ**

ポルシェのGTモデルは、ワインディングロードと同様にサーキットにも精通しています。ニュー911 GT3にも、特に人気の高いクラブスポーツパッケージが無償オプションで用意されており、フロントシート後部の認定ロールケージに加えて、運転席側6点式シートベルト、モータースポーツ用携帯消火器、バッテリー切断スイッチが含まれています。

概要

レースサスペンションと効率的なエアロダイナミクスを備えた高性能スポーツカー

ポルシェAGは、ポルシェモータースポーツと緊密に協力して開発された第７世代高性能スポーツカーのニュー911 GT3を発表します。フロントアクスルのダブルウィッシュボーンレイアウトや、成功を収めたGTレーシングカー、911 RSR由来のスワンネック型リアウイングと印象的なディフューザーを備えた高性能エアロダイナミクスなど、これまで以上に純粋なレーステクノロジーを市販モデルに移行します。911 GT3 Rのドライブトレインをベースにする375kW（510PS）の4リッター水平対向6気筒エンジンは、耐久レースですでにその実力が証明されており、印象的なサウンドを誇るこの高回転エンジンは新型911 GT3カップにもほぼ変更を加えずに使用されています。その結果、素晴らしいドライビングマシンが生まれました。効率的でエモーショナル、精確で高性能なこのモデルはサーキットにおいて完璧ながら日常の使用にも最適です。

911 GT3の際立ったメリットは、特性の総和にあります。最高速度は320km/h（PDK仕様車：318km/h）で、先代の911 GT3 RSよりもさらに高速です。また、静止状態から100km/hまで3.4秒で加速します。ポルシェは、特に純粋なドライビングエクスペリエンスのために、6速マニュアルトランスミッションも提供しています。モータースポーツから得られた経験に基づく高性能なエアロダイナミクスは、空気抵抗係数に目立った影響を与えることなく、非常に大きなダウンフォースを生み出します。パフォーマンスポジションでは、手動で設定されるウイングとディフューザーエレメントが、高速コーナリングに有効な空力を大幅に高めます。

サーキット専用のこのポジションによって、911 GT3はレースで華々しい活躍を見せることができます。最終的なチューニング作業のなかで、これまで全てのポルシェスポーツカーのベンチマークを設定してきた全長20.8kmのニュルブルクリンク・ノルドシュライフェのフルラップを、開発ドライバーのラース・ケルンは、先代を17秒以上も上回るわずか6分59秒927で走破しました。かつてベンチマークに使用されていた20.6kmのショートトラックは、6分55秒2のタイムでした。また、オプションのミシュランパイロットスポーツCup 2 Rタイヤを装着したニューモデルのステアリングを握るポルシェブランドアンバサダーのヨルグ・ベルグマイスターは、同じようなラップタイムを連続して達成し、安定したパフォーマンスを発揮しました。「グリーンヘル」の経験豊富なプロドライバーであるベルグマイスターは、「群を抜いた最高のプロダクションカー」だと述べています。

ワイドなボディ、大径ホイール、そして新たに採用された技術装備にもかかわらず、911 GT3の重量は先代と同じで、マニュアルトランスミッション搭載車では1,418kg（PDK仕様車：1,435kg）です。炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製のフロントリッド、軽量ガラスウインドウ、最適化されたブレーキディスク、軽合金製鍛造ホイール、およびリアシートコンパートメントカバーが軽量化に寄与します。軽量スポーツエグゾーストシステムも10kg軽くなりました。無段階電動調節式エグゾーストフラップを備えており、非常にエモーショナルなサウンド体験をEuro 6d ISC FCM（EU6 AP）排出ガス基準に適合させます。911 GT3の燃料消費量（複合）は13.3リッター/100km（PDK：12.4リッター/100km）です。

新型911 GT3のほぼ全てのディテールにモータースポーツのDNAが表現されています。コックピットは現行のモデル世代に従います。新機能のトラックスクリーンは、スイッチを押すだけで中央レブカウンター（最高回転数10,000rpm）の左右にあるデジタル表示を、タイヤ空気圧インジケーター、油圧、油温、燃料残量、水温などのサーキット走行に不可欠な情報に単純化します。ここには、レブカウンター左右のカラーバーによるビジュアルシフトアシストと、モータースポーツ由来のシフトライトも含まれます。

特にポルシェGTモデルの場合、お客様はますますカスタマイズされた装備を求めています。そのため911 GT3でもポルシェエクスクルーシブマニュファクチャーの利用が可能で、織目模様が美しいカーボンファイバー製軽量ルーフなどのGT3専用オプションが用意されています。その他のハイライトには、カーボン製エクステリアミラートップ、ティンテッドLEDマトリックス ヘッドライト、エクスクルーシブデザインリアライト（レッド コンポーネントなし）が含まれます。インディアンレッドまたはシャークブルーで塗装されたホイールリムが、ブラックの軽合金製ホイールを引き立てます。インテリアでは、エクステリアカラーまたはその他の希望するカラーのレブカウンターとスポーツクロノ ストップウォッチの文字盤、シートベルト、トリムストリップなどの装備ディテールが、エレガントなアクセントを加えます。

ポルシェデザインが高性能スポーツカーのお客様専用に提供するエクスーシブなクロノグラフは、911 GT3と同様に、ダイナミックなデザイン、確かな性能、高品質の仕上げを備えます。モータースポーツのDNAを反映するケースは、GT3エンジンのコンロッドと同じように頑丈かつ軽量なチタンから成り、GT3ホイールを彷彿とさせる巻き上げ式ローターを装備します。文字盤のカラーリングは、911 GT3のエクステリアカラーでカスタマイズすることができます。

1999年に発売された初代911 GT3は、996をベースにして3.6リッターの排気量から265kW（360PS）を発生しました。ヴァルター・ロールがステアリングを握る調整されたフルパッケージは、ニュルブルクリンク・ノルドシュライフェを8分を切って周回した初のロードゴーイングスポーツカーとなりました。2006年には第2世代GT3が続き、911（997型）をベースに305kW（415PS）を発生。そして2013年の後継モデルは3.8リッター、350kW（475PS）で発売され、2年後には、4.0リッターに増やした排気量が368kW（500PS）を供給しました。

モデル

ニューポルシェ911 GT3の概要

ドライブシステム：

最高出力：375kW（510PS）、最高回転数（最大9,000rpm）、最大トルク470N・m。オートスタート/ストップ機能、ガソリンパティキュレートフィルター（GPF）、および中央に2つのブラック テールパイプを備えた軽量ステンレススチール製スポーツエグゾーストシステム。個別に設定可能なノーマル、スポーツ、サーキット（シフトアシスタントを含む）のドライビングモード。後輪駆動。電子制御リアディファレンシャルロック、ポルシェトラクションマネジメント（PTM）による完全可変トルク配分、ポルシェトルクベクトリングプラス（PTV+）を備えた7速デュアルクラッチトランスミッション（PDK）。非対称ロック率機械式リアディファレンシャルロック（トラクションモード時30%、オーバーランモード時37%）とポルシェトルクベクトリング（PTV）を含むオプションの6速GTマニュアルスポーツトランスミッション。燃料消費量（複合）（NEDC）：13.2–12.4リッター/100km、CO2排出量（複合）304–283g/km

性能（PDK /マニュアルトランスミッション）：

0–100km/h加速タイム：3.4/3.9秒、0–200km/h加速タイム：10.8/11.9秒、最高速度：318/320km/h

シャシー：

調整式スポーツシャシー。車高を20mm低く設定してスポーツチューニングを備えた可変ダンパーコントロールシステムのポルシェアクティブサスペンションマネジメント（PASM）。スタビライザー付ダブルウィッシュボーン フロントサスペンション、全てのシャシーマウントにボールジョイントを装備。マルチリンク リアサスペンション、スタビライザー、一部のシャシーマウントにボールジョイントを装備、統合ヘルパースプリング。電気機械式パワーステアリング。GT3スポーツ設定のリアアクスルステアリング。ABSを含むポルシェスタビリティーマネジメント（PSM）、オプションで2段階解除（ESC OFFおよびESC+TC OFF）。フロントホイール：9.5 J x 20 ET 46（スポーツタイヤ255/35 ZR 20）、リアホイール：12 J x 21 ET 45（スポーツタイヤ315/30 ZR 21）。

アクスルスプリット付デュアルサーキットブレーキシステム、真空ブレーキブースター、ブレーキアシストシステム、電動デュオサーボパーキングブレーキ、オートホールド機能、マルチコリジョンブレーキ、アルミニウム製モノブロック固定キャリパーブレーキ、アルミニウム製ブレーキディスクポット付ディンプル加工内部ベンチレーション灰鋳鉄製コンポジットブレーキディスク、ディスク径（フロント/リア）：408/380mm、ピストン数（フロント/リア）：6/4

エクステリア装備：

エクステリアカラー仕上げフロントエプロン（ブラックのロアパーツ、アンスラサイトカラーのグリルとブラックのスポイラーリップを統合するクーリングエア開口部）。2つのエアアウトレットを備えたエクステリアカラー仕上げ炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製軽量フロントリッド。スワンネック型マウントとアルミニウム製ボディマウントウイングサポートを備えた新しいCFRP製固定式リアウイング、CFRP製固定式リアスポイラー、追加エアアウトレット付リアエプロン。フィンを含むリアディフューザー付アンダーボディパネル。ポルシェダイナミックライトシステムプラス（PDLS Plus）を含むブラックのLEDヘッドライト。サテングロスブラックの統合“PORSCHE”ロゴ付連続テールライトストリップ。エクステリアカラー仕上げエクステリアミラートップおよびボトムカバー、サテングロスブラックのミラーベース。軽量・遮音ウインドウ。パーシャルリセス ドアハンドル。GPSに基づく「スマートリフト」機能を備えたフロントアクスルリフトシステム。シルバー塗装リムエッジ付サテングロスブラックの新しい911 GT3軽合金製鍛造ホイール（オプション：シャークブルー）

インテリア装備

サイドサポートを深くしたスポーツシートプラス（4way電動調節機能付）、ブラック Race-Texシートセンターパネルを備えたブラックのレザーシートカバーとGTシルバーの“GT3”刺繍ロゴ付ヘッドレスト。ブラック Race-Texエレメントを用いたブラック インテリアデザイン。360mmのGT3マルチファンクションスポーツステアリングホイール、モードスイッチとブラック Race-Texステアリングホイールリム付。PDKパドルシフト（マニュアルトランスミッション仕様車には非装備）。アナログ式レブカウンターと新しいトラック画面を備えた2つの高解像度7インチディスプレイによる911 GT3専用メータパネル。10.9インチタッチディスプレイとオンラインナビゲーションを含むポルシェコミュニケーションマネジメント（PCM）。マニュアルシフトゲート（マニュアルトランスミッション仕様車には非装備）とRace-Texグリップエリアおよびギアシフトブーツを備えたGT専用PDKセレクターレバー。ブラックのトリムストリップ、アンスラサイト ブラッシュアルミニウム製インレー付。アンスラサイト ブラッシュアルミニウム製ドアエントリーガード、“GT3”ロゴ付。ポルシェトラックプレシジョンアプリ。クロノパッケージ（オプション）。軽量リアコンパートメントカバー

エンジンとトランスミッション

エモーショナルなサウンドを備えた高回転自然吸気エンジン

ハイパフォーマンスアスリートとして生まれたポルシェ911 GT3の心臓部は、伝統にしたがいリアで鼓動しています。排気量4.0リッターの6気筒自然吸気エンジンは、魅力的な出力展開と見事なサウンドの組み合わせによって感動的な体験を生み出します。911 GT3 Rのレーシングエンジンをベースに、911スピードスターの水平対向エンジンと同じ375kW（510PS）の出力を発生します。これは先代GT3を10PS上回ります。このエンジンは高回転コンセプトにより8,400rpmで最高出力を発生し、9,000rpmの最高回転数で電子制御レブリミッターが作動します。最大トルクは先代の460N・mから470N・mに増加しています。

アクセルを踏むと瞬時に応答するニューGTモデルのドライブと、純粋なレースエンジンとしてのクォリティーは、この直噴ガソリンエンジンが、2021年シーズンから導入される新型911 GT3カップにほぼ変更なしで使用されるという事実によっても明らかです。911 GT3カップは、ポルシェモービル1・スーパーカップとカレラカップで使用されます。つまり、両モデルは同じレーステクノロジーを共有しています。たとえば、吸気側では、6つのシリンダーが可変レゾナンスインテークシステム端部のインテークバルブの横に独自のスロットルバルブを備えており、給気と制御の精度を高めます。バックアップとして機能する中央のスロットルバルブは、通常作動中は常に開いています。

リジッドバルブトレイン、高性能オイル供給システム

モータースポーツと同様に、リジッドバルブレバーを介してスピードレジスタントバルブが作動します。ポルシェは代替可能シムを使用して、後で調整する必要がないように工場で正しいバルブクリアランスに調整します。これによって、サーキットと日常使用の両方で必要なメンテナンス作業が軽減されます。実績のあるバリオカムテクノロジーによって、カムシャフト制御がエンジン回転数と負荷条件に正しく適合されます。大きなベアリング径、ワイドなコンロッドベアリング、およびプラズマコーティングされたシリンダーライナーを備えたクランクシャフトは、摩擦損失と摩耗を低減します。

ニュー911 GT3がサーキット上で生み出す大きな前後Gと横Gによって、高回転エンジンへのオイル供給が特に重要になります。モータースポーツと同様に独立したオイルタンクを備えたドライサンプ潤滑システムによって、これが行われます。システムは、合計7つのサクションステージによってエンジンオイルを迅速かつ効率的に外部のリザーブタンクに戻し、クランクシャフトを介してオイルポンプで高負荷のコンロッドベアリングを直接潤滑します。

2つのパティキュレートフィルターを備えた軽量エグゾーストシステム

911 GT3は、ステンレススチール製スポーツエグゾーストシステムによって力強く応答し、独特のサウンドを奏でます。このシステムは、高回転の水平対向6気筒自然吸気エンジンに、心を高ぶらせる非常にエモーショナルなサウンド体験を付加します。無段階電動調整式エグゾーストフラップは、迫力あるサウンドに微妙な表情を与えることもできます。同時に、GTスポーツカーは厳格なEuro 6d-ISC-FCM（EU6 AP）排出ガス基準に準拠しており、そのために2つの単独のガソリンパティキュレートフィルターと、触媒コンバーター用ステレオラムダ制御が使用されています。高度な軽量設計コンセプトによって、避けられない重量追加を補うこともできます。ニュー911 GT3のステンレススチール製スポーツエグゾーストシステムは、先代のコンポーネントよりも約10kg軽量です。このコンセプトの一環として、パティキュレートフィルターのパーツをサイレンサーに移してスペースを節約しています。

軽量化と性能最適化されたPDKトランスミッション

ニューモデルの顧客は、先代GT3と同様に、マニュアルトランスミッションとPDKデュアルクラッチトランスミッションのどちらかを自由に選択することができます。モータースポーツで開発されたPDKは、現行の911カレラとは異なり、8つの前進ギアの代わりに7つの前進ギアを備えます。エンジン回転数を下げるオーバードライブギアのギアセットを削除することで、軽量化され、ニュー911 GT3のパフォーマンス志向が強化されます。PDKテクノロジー特有のメリットに変わりはなく、モータースポーツと同様に、駆動力と最適な加速度値を中断することなくミリ秒単位でギアシフトすることができます。高度な操作利便性を提供するインテリジェントなオートマチックモードが燃料消費量を低減します。

マニュアルモードについて人間工学に基づいた設計を備えるPDKセレクターレバーは、スポーツステアリングホイール後部の実用的なパドルシフトの代わりに、独立したマニュアルシフトゲートを装備します。モータースポーツと同様に、引くとシフトアップし、押すとシフトダウンします。

スロットルブリップ機能による純粋なGTギアシフトの喜び

6速GTマニュアルスポーツトランスミッションは、純粋でエモーショナルな、ドライバーを夢中にさせるドライビングエクスペリエンスを提供します。7速PDKより17kg軽量で、エンジン特性に完全に適合されており、短いギアレバーとシフトストロークによってマニュアルギアシフトから得られる喜びを高めます。シフトダウンするときは、“AUTO BLIP”スロットルブリップ機能を使用して、ギアの同期をアシストすることができます。これはリアホイールのオーバーブレーキを解消し、ハンドリングを安定させて摩耗を減らします。

ニュー911 GT3のPDK仕様車には、電子制御リアディファレンシャルロックが装備されています。マニュアルトランスミッション仕様車では、機械式システムが、オーバーランモード時に37%のロック率で2つのホイール間の駆動トルクを補正します。トラクションモード時のロック率は30%です。

先代より17秒以上高速

総合的にアップグレードされた駆動装置、十分な空力グリップ、適度に増加したエンジン出力、改善されたパワーウエイトレシオなどの要因が、911 GT3に抜群のダイナミックレスポンスを与えています。つまり、ポルシェモータースポーツの最新GTモデルは高い水準を設定しています。加速度値がこれを明確に示します。ニューGTスポーツカーのPDKトランスミッション仕様車は、静止状態から100km/hまで3.3秒（先代より0.1秒速い）で加速し、10.8秒で200km/hに到達します。ニュー911 GT3の6速マニュアルトランスミッション仕様車の同様の数値は3.9秒と11.9秒で、最高速度は320km/hに達します。PDK仕様車の最高速度は318km/hです。

このモータースポーツ指向のドライビングマシンの真の特性をさらに適切に反映するもうひとつの値：6分59秒9。これは911 GT3が、日常の開発作業においてニュルブルクリンク・ノルドシュライフェで打ち立てた認定ラップタイムです。自然吸気エンジンを搭載した市販スポーツカーのニュー911 GT3は、この新しいラップレコードによって先代を17秒5、911 GT3 RSをわずかに上回ることができました。ラース・ケルンは、ポルシェブランドアンバサダーのヨルグ・ベルグマイスターと同様に数周連続で7分を大幅に下回りました。これは、ニュー911 GT3の持続的な性能に加えて、バランスに優れたハンドリングを証明しています。

「ニュー911 GT3は、バランスの面で私がこれまで運転した最高の市販車です」と元ワークスドライバーのベルグマイスターは認めています。「先代に比べて出力の増加はわずかにもかかわらず、非常に速く走りました。これは明らかに、コーナリングに優れているからです。常にレスポンスの予測が可能で、パフォーマンスが非常に安定しています。ノルドシュライフェでの私の全てのラップタイムの差は0.8秒以内でした。」

比較のために：996をベースにした初代911 GT3で2度の世界ラリーチャンピオンに輝き、現在はポルシェブランドアンバサダーであるヴァルター・ロールは、1999年に7分56秒3のタイムによって、ロードゴーイングスポーツカーで初めて8分の壁を破りました。しかし、このときはまだ、T13グランドスタンド前のショートストレートを除くタイムが使用されていました（長い間ベンチマークに使用されていた）。ニュー911 GT3のステアリングを握るテストドライバーのラース・ケルンは、このコースをわずか6分55秒2で走破します。つまり、911 GT3ファミリーが過去21年間に達成した進歩を精確に測定することが可能です。世界で最も難易度の高いサーキットで短縮された1分にこの21年間が反映されています。

シャシー

性能基準を設定するモータースポーツホイールサスペンション

ニュー911 GT3のシャシーは、これまでの他のポルシェ市販モデルとは異なり、純粋なモータースポーツテクノロジーを広範囲に使用しています。特にフロントサスペンションにこれが当てはまります。完全に新開発されたF1由来のダブルウィッシュボーンレイアウトは、伝説的な2005年のRSスパイダーLMP2プロトタイプにすでに使用されており、2017年にル・マンのクラス優勝を飾った911 RSRにも採用されていました。ポルシェの公道走行可能車に今回初めて使用され、優れたターンインの俊敏性、コーナリング性能、ブレーキ安定性を兼ね備えます。つまり、GTスポーツカーをさらに高速で予測可能にしながら、同時にドライバビリティーを高めます。

新しいダブルウィッシュボーン フロントサスペンションは、従来のマクファーソンスプリングストラットレイアウトに比べて多くのメリットを提供します。高圧縮下での優れたキャンバー剛性を備え、特にコーナー外側のホイールを一定してサポートします。これにより、スプリングストローク全体にわたってより大きなコーナリング力を要求することができます。同時に、ダブルウィッシュボーンレイアウトは、アーム支軸の角度の違いによりブレーキダイブの動きをほぼ解消します。硬いスプリングレートによって解決する方法もあります。そのメリットは明らかです。柔らかいスプリングは、ニュルブルクリンク・ノルドシュライフェなどに特有の起伏のある路面では、より敏感に反応します。斜めに取り付けられたスプリングストラットは同じ目的を果たし、ホイールは、上方向だけでなくリア方向への作用も回避することができます。

さらに、ダブルウィッシュボーン フロントサスペンションは、コーナリング時にショックアブソーバーにかかる横方向の力も除きます。横方向の力は、曲げ荷重による歪みと大きな摩擦損失の原因となります。GTロードカーのプロジェクトディレクターであるアンドレアス・プレウニンガーは、目を輝かせながら次のように説明します。「あなたが膝を曲げるエクササイズをしていて、誰かがあなたを横から押した場合、マクファーソンサスペンションを使用するとバランスが崩れます。ダブルウィッシュボーンサスペンションは肩の部分であなたを安定させるので、邪魔されることなく運動を続けることができます…」

ボールジョイントを追加したマルチリンク式リアサスペンション

シャシーのバランスを保つために、実績のあるLSA（軽量、安定、俊敏）5リンク構成リアサスペンションは、特に大きなストレスのかかるロアウィッシュボーンにボールジョイントを追加します。弾性運動学的ラバーエレメントの代わりに使用されるボールジョイントは、ほぼ遊びがなく、内側および外側ボディへの接続が特に精確です。その結果、非常にダイレクトに路面に接続します。フロントと同様に、キャンバーとスタビライザーの剛性を個別に調整して、全てのサーキットに最適なセットアップを見つけることができます。剛性の高いスプリングがヘルパースプリングでサポートされており、これは、ポルシェレーシングカーのものと同様にスプリングストロークを延ばし、スプリングレートが高いにもかかわらず、車両が最高位置にあるときも地面との接触を失わないようにします。専用のショックアブソーバーが、総合的にアップグレードされた駆動装置を補完し、ソフト特性とハード特性の間の幅を広げ、バルブシステムの応答をさらに迅速かつ精確にします。つまり、優れた日常走行の快適性と抜群のサーキット性能の間のバランスをうまく制御します。

俊敏性と安定性を向上させるリアアクスルステアリング

リアアクスルステアリングは、911 GT3の素晴らしいドライビングダイナミクスにも大きく貢献します。50km/hまでの走行速度のときは、後輪が前輪と反対の方向に最大2.0度回転し、ホイールベースを仮想的に短縮して回転半径を小さくし、駐車操作などを容易にします。同時に、コーナリング時のダイレクトなターンイン挙動も実現します。一方、80km/hを超える走行速度のときは、後輪が、前輪と同じ方向に最大2.0度回転します。その結果、ホイールベースを仮想的に6mm長くして、コーナリング時の安定性を高めます。50～80km/hの走行速度のときは、リアアクスルステアリングは状況に応じて応答します。

ポルシェは先代同様に、オプションでニュー911 GT3のフロントアクスルリフトシステムを提供しています。50km/hまでの走行速度のときは、スイッチを押すと最低地上高が30mm増加し、底面を擦ることなくスピードバンプを乗り越えることができます。新しいインテリジェント「スマートリフト」メモリー機能は、障害物の位置を保存し、車がこの場所を通るたびに自動的に車高を持ち上げます。

高性能の特徴を強化するアクティブシャシーシステム

ポルシェスタビリティーマネジメントは、控えめにニュー911 GT3を保護します。高性能スポーツカーのダイナミックな特徴にふさわしい専用の特にスポーティーな設定は、アシスタンスで介入する前に、より大きな自由を許容します。ポルシェは、原則として、電子制御システムを使用しなくても可能な限り最高の性能と安全なハンドリングをすでに兼ね備えているモデルにシャシーを設定しています。ポルシェの全てのGTカーと同様に、ニュー911 GT3のPSMは、完全に解除することも、トラクションコントロール（TC）を残して解除することも可能です。これにより、サーキット走行などにおいて最大限のポテンシャルを活用することができます。

可変ダンパーコントロールシステムのポルシェアクティブサスペンションマネジメントは、クローズドサーキットと日常走行の両方でメリットがあります。GT3専用の構成は、911カレラより車高が20mm低く設定されています。2つの制御マップを選択することが可能で、「スポーツ」は長距離走行に十分なサスペンションの快適性を実現し、「トラック」はスポーツ走行でボディの動きを安定したレベルに低減します。

重量最適化と高い負荷抵抗を備えたブレーキシステム

ニュー911 GT3の強力なブレーキシステムは、改善された性能に確実に対処することができます。内部ベチレーション灰鋳鉄製ブレーキディスクが標準装備されており、クロスドリル加工の代わりにディンプル加工が施されています。つまり、主にブレーキダストを取り除く働きをする穴が円錐形の開口部を備えており、より高い材料強度と強力な制動作用が得られます。フロントディスク径は、先代の380mmを大きく上回る408mmです。薄いフリクションリングは17%軽量で、スポーツカーの俊敏性についてバネ下重量と回転質量にメリットをもたらします。

2つの専用の空気経路がフロントブレーキの冷却を最適化します。上部経路はブレーキ内部を冷却し、下部経路はアンダーボディの空気の流れを利用してフリクションリングを冷却します。フリクションリングを締め付けるのは剛性の高い対向6ピストン式アルミニウム製モノブロック固定キャリパーです。キャリパーは迅速に応答して、高負荷時にも精密な圧力ポイントを提供します。リアブレーキのディスク径は380mmで、フロント同様にレッドに塗装された対向4ピストン式モノブロックキャリパーを備えます。ハイグロスブラックのキャリパーも用意されています。初めて銅を使用しないブレーキパッドが採用されています。

オプション装備されるポルシェセラミックコンポジットブレーキ（PCCB）

ニュー911 GT3には、ポルシェセラミックコンポジットブレーキ（PCCB）システムがオプション装備されます。特に要請がない限り、ブレーキキャリパーはイエローで塗装されます。使用されているセラミックコンポジット材料は高い熱負荷性能を備えながら、大幅な軽量化を可能にします。PCCBブレーキディスク（フロント径410mm、リア径390mm）は、同等の灰鋳鉄製コンポーネントよりも50%軽量です。その結果、バネ下重量と回転質量をさらに削減してドライビングダイナミクスに大きなメリットをもたらします。

ダブルミックスタイヤを採用した軽量鍛造ホイール

さらにポルシェは、911 GT3ホイール&タイヤに関して新しいアプローチを採用しており、初めてフロントとリアに異なるサイズのホイールを装着します。以前はポルシェRSモデルの専用仕様でした。フロントは20インチ、リアは21インチのホイールを使用し、フロントのリム幅は、9.0から9.5インチに拡大されています。それにもかかわらず、フィリグリーでありながら非常に頑丈な軽合金製鍛造ホイールは、先代のホイールよりも合計で0.8kg軽量です。とりわけ、モータースポーツから採用されたセンターロック方式を採用しながらこの重量が達成されています。標準装備の911 GT3ホイールはシルバー塗装仕上げで、サテングロスダークシルバー、ネオジム、ブラックも用意されています。オプションで、リムエッジをシャークブルーまたはガーズレッドに塗装してグレードアップすることもできます。

高性能スポーツタイヤと初めてオプション装備されるサーキットタイヤ

タイヤは、もちろんニュー911 GT3のパフォーマンスに大きな影響を与えます。パワフルなGTカーには、優れたグリップを保証する高性能スポーツタイヤ（フロント：255/35 ZR 20、リア：315/30 ZR21）が標準装備されます。4本のタイヤは全て先代よりも10mmワイドになっています。大きくなった接触面積が、コーナリング速度、トラクション、およびブレーキングにメリットをもたらします。新しいオプションとして公道認可サーキットタイヤが用意されています。ポルシェは、ディーラーネットワークを通して、911 GT3 RSに続いて911 GT3にこれらのタイヤを提供します。トレッドコンパウンドとトレッドデザインについては、特に乾燥路面での性能が重視されています。

911 GT3の新機能が、標準装備されるタイヤ空気圧モニタリングシステム（TPM）のサーキット専用モードで、以前は911 GT2 RSのみに装備されていました。このモードは、サーキット走行時にコールドタイヤとウォームタイヤのタイヤ空気圧の差を考慮します。

ボディとエアロダイナミクス

力強いボディ、流線型のフォルム

ニュー911 GT3は、静止しているときでさえ途方もなく高速に見えます。そのアグレッシブな外観は、エアロダイナミクス機能を実現しながらパフォーマンスにプラスの影響を与える目立つボディエレメントに基づきます。大きな開口部によって最適化されたフロントエンドから、フロントホイールのブレーキとラジエーターに的を絞って空気を送り、この空気が、中央に配置されたラジエーター後部の新設計の2パーツアウトレット（軽量フロントリッド上）を通って排出されます。エアダクトの精確な計算によって空気の流れが改善されて冷却効率が向上し、同時にフロントアクスルの揚力が低減されています。フロントホイール後方の全面的に改良されたエアガイドエレメントにも同じことが当てはまります。これは、先代と空力抵抗は同じままで2倍のダウンフォースを発生します。

これによってフロントディフューザーは、特に高速走行時に、ワイドなスポイラーリップとともに、完全にフラットなアンダーボディに沿って安定した空気の流れを確保します。この空力設計の成果はリアアクスルで得られます。すなわち、大型フィンが追加された機能的なリアディフューザーが、そこに向けられた空気を加速し、このとき真空が発生して911 GT3をさらに強力に路面に引き付けます。これは車両の空気抵抗にほとんど影響を与えないため、非常に効率的にダウンフォースを発生するという大きなメリットを備えます。

サーキットで最大のダウンフォースを実現するパフォーマンス設定

911 GT3の華やかにデザインされた非常に効果的なリアウイングは、ダウンフォース特性の重視が強調されています。そのスワンネック型マウントは、GT耐久レーシングカーやル・マンのクラス優勝を飾った911 RSRでも同じフォルムが使用されています。2つのアルミニウム製ブラケットがウイングエレメントを上から保持するため、空気流が空力的に重要な下部周囲を邪魔されることなく流れます。このような空気流の損失低減がダウンフォースを増大し、数多くのきめ細かな対策とともにバランスに優れた揚力削減につながります。工場出荷時の設定において、このダウンフォースはすでに先代の値を50%上回っています。

エアロダイナミクスコンポーネントのパフォーマンスポジションでは、200km/hの走行速度のときにダウンフォースが150%増加します。サーキット専用のこの設定は、幅広い調整オプションを提供します。リアウイングの迎え角は4段階の手動調整が可能で、「エアカーテン」と呼ばれるスライドエレメントがフロントディフューザーの空気の流れに影響を与えます。その効果により、速度が増すと、追加されるダウンフォースが輪荷重を増やしてグリップを高め、コーナリング速度を向上させます。レースにおいても、ニュー911 GT3の空力バランスは、サーキットのコンディションやドライビングスタイルに合わせて個別に調整することができます。

インテリジェントな軽量設計、スポーティーなパワーウエイトレシオ

911 GT3の開発に当たって、ポルシェは特にパワーウエイトレシオに注意を払いました。この車のための“BMI”（肥満指数）は、レーシングカーやロードカーの性能を説明する際に最も参考になる値のひとつです。ニューGTスポーツカーの6速マニュアルトランスミッション仕様車では、510PSのうちの1PSあたり2.8kg（3.8kg/kW）の加速を担います。これによって第7世代911 GT3は、先代よりもさらに純粋なレーシングカーの水準に近づいています。

ポルシェモータースポーツのスペシャリストは、落とすことのできる余分な重さを探すために、ニューGTモデルのほぼ全てのコンポーネントと細部を調べました。改良点には、新しい炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製軽量フロントリッド、重量最適化ブレーキディスクと軽合金製鍛造ホイール、全てのウインドウの軽量ガラス、ステンレススチール製軽量スポーツエグゾーストシステムが含まれます。フロントシート後部の新しいリアコンパートメントカバーとPDKデュアルクラッチトランスミッションも、大幅な軽量化に貢献しています。標準装備の60Ah LiFePO4スターターバッテリーのみでも、先代911 GT3に比べて10kg以上軽量です。40Ahバージョンも用意されており、これはさらに3.5kgの軽量化が可能です。

インテリアと装備

意欲的なスポーツドライバーのためのコックピット

コックピットと呼ばれるのにふさわしいニュー911 GT3の2シーターインテリアは、明らかにドライバーズポジションと直接手が届く範囲内に重点が置かれています。サイドサポートを深くした標準装備のスポーツシートプラスは、4wayバックレストとシート高さの電動調節、そしてトリムによって快適性が確保されています。シートカバーは魅力的なブラックレザーで、シートセンターパネルにはブラックのRace-Texが使用されています。レザー ヘッドレストにはシルバーカラーの“GT3”ロゴが施され、バックレストシェルはコントラストカラーのダークシルバーで仕上げられています。18way電動調節機能付アダプティブスポーツシートプラスがオプションに用意されています。

さらに、ポルシェ918スパイダーから採用されたオプションの胸部エアバッグ統合フルバケットシートは、織目模様が魅力的な炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製です。深く造られたサイドサポートが、スポーティーなドライビングスタイルの場合も骨盤と肩を安全に固定します。さらに、マルチポイントシートベルト用のカーボンファイバー製開口部も重量最適化に寄与します。フルバケットシートは、標準装備のスポーツシートプラスよりも12kg（運転席+助手席）軽量です。運転席シートと助手席シートの高さ調節は電動で、前後調節は手動で行われます。ブラックのセンターセクションは、パンチングとカラーの裏打ちを施したRace-Tex製です。センターセクションとヘッドレストの“GT3”ロゴには、エクステリアカラー仕上げとともに、GTシルバー、ガーズレッド、シャークブルーのコントラストカラーを使用することができます。

モードスイッチ付GT3マルチファンクションスポーツステアリングホイール

高さと前後方向の調節が可能な3本スポークGT3マルチファンクションスポーツステアリングホイールは、最適な着座位置を確保するために重要な役割を果たします。ダークシルバーのPDKパドルを備え、Race-Tex製のブラックカバーがグリップ力を高めます。911 GT3のステアリングホイールに初めて統合された標準装備のモードスイッチは、アクセスが容易で、「ノーマル」、カスタマイズ可能な「スポーツ」と「トラック」の各モードを迅速に切り替えることができます。

アナログ式レブカウンターとトラック画面を備えたダッシュボード

ステアリングホイール後方にあるメータパネルの専用機能は、ニュー911 GT3のハイライトのひとつで、丸型5連メータによる従来の911デザインと、2つの高解像度TFTディスプレイのメリットを組み合わせます。10,000rpmまで拡張された中央のアナログ式レブカウンターの目盛りは、911 GT3の4リッター水平対向6気筒エンジンの9,000rpmの最高回転数に対応します。左右の7インチディスプレイには、選択した構成に応じて各種の車両情報が表示されます。左側ディスプレイは“Speed & Assist”エリア、右側ディスプレイは“Car & Info”エリアです。マルチファンクションステアリングホイールのスイッチで機能が制御されます。

新しいトラック画面は、とりわけスポーツ志向のドライバーにアピールします。この911 GT3専用装備は、サーキット上で重要な情報に表示を限定し、右側ディスプレイに燃料残量、油温、油圧、左側ディスプレイ（自由に構成できない）に水温とタイヤ空気圧モニタリングシステムの情報を表示します。タイヤ空気圧モニタリングシステムは、コールドタイヤとウォームタイヤのタイヤ空気圧を区別することができます。レブカウンター横のシフトアシスタントは、最新のレーシングカーと同様に、カラーライトの段階でギアシフトに最適な瞬間を示します。

サーキット性能のために最適化されたデジタルツール

911 GT3のクロノパッケージは、ダッシュボードのアナログ式ストップウォッチと、メータパネルのデジタル式ストップウォッチ機能を組み合わせます。ポルシェコミュニケーションマネジメント（PCM）の10.9インチフルHDタッチディスプレイには、パフォーマンスオーバービューも追加されます。オプションでラップトリガーも装備できます。ポルシェテクイップメントから入手可能なこの装備は、ラップタイムを高精度で自動記録します。収集されたデータは、モータースポーツと同様に、スマートフォンやノートパソコンのポルシェトラックプレシジョンアプリで分析・比較することができます。ニュー911 GT3には、工場出荷時にラップトリガーに必要な配線がすでに装備されています。

アドバンストコックピットの中心エレメントのひとつがPCMディスプレイです。ニュー911 GT3が現行の911世代（992型）の全てのモデルと共有するこのディスプレイは、サウンドシステム、オンラインナビゲーション、車両設定と状態に関する一般情報、統合スマートフォンの各機能に至るまで、各種機能の操作のベースとなります。

オプションの認定ロールケージ付クラブスポーツパッケージ

ポルシェGTモデルの大部分がサーキットでも使用されるため、ポルシェは、オプションで911 GT3用クラブスポーツパッケージを提供します。パッケージには、フロントシート後方にボルト固定されるDMSB認定ロールケージをはじめ、バッテリー切断スイッチ、モータースポーツ携帯消火器、およびFIA（国際自動車連盟）要件を満たす運転席側6点式シートベルトが含まれます。

カスタマイズオプションを追加するエクスクルーシブマニュファクチャー

特にポルシェGTカーについては、カスタマイズ装備を望まれる顧客が増えており、全てのGTモデルの半数以上が、エクスクルーシブマニュファクチャーの製品でさらに強化されています。エクスクルーシブマニュファクチャーによる70を超える911 GT3専用カスタマイズオプションには、カーボン製エクステリアミラートップカバー、ポルシェダイナミックライトシステムプラスを組み込んだティンテッドLEDマトリックスヘッドライト、マッチング エクスクルーシブデザイン テールライトクラスターが含まれます。ブラックの軽合金製ホイールは、ガーズレッドまたはシャークブルーで塗装されたリムエッジでさらにグレードアップされます。インテリアでは、レブカウンターやスポーツクロノ ストップウォッチのカラー文字盤、カラーシートベルト、エクステリアカラー仕上げトリムストリップなどの装備ディテールが、エレガントなアクセントを加えます。オプションのカーボン製軽量ルーフは、車両の重心をさらに低くします。

さらに、カスタマイズプログラムの一環として、世界中の顧客は約100色に拡張されたカラーレンジから選択することもできます。カラーレンジには、多数のクラシックカラーに加えてポルシェのヒストリックカラーも含まれており、車のエクステリアに個性的なタッチを加えます。

911 GT3カスタマー専用の911 GT3クロノグラフ

ポルシェデザインが高性能スポーツカーのカスタマー専用に提供する個性的なクロノグラフは、911 GT3と同様に、ダイナミックなデザイン、確かな性能、高品質の仕上げが特徴です。ハイパフォーマンスなモータースポーツとの緊密なつながりを反映するケースは、GT3エンジンのコンロッドと同じように、頑丈・軽量な低アレルギー性チタンで造られています。フライバック機能を備えたポルシェデザインWERK 01.200ムーブメントは、スタート、ストップ、リセットをひとつのプロセスに統合。911 GT3ホイールを彷彿とさせる巻き上げ式ローターによって動力が供給されます。ポルシェデザインは、文字盤のカラーリングがシャークブルーのスポーツバージョンと、ブラックの純粋バージョンの2種類の911 GT3クロノグラフを提供しています。巻き上げ式ローターは、お客様の車両構成に合わせたカラーになります。ポルシェデザイン特注ウォッチの入手可能市場では、クロノグラフのカスタマイズオプションも利用することができます。ポルシェデザイン クロノグラフ911 GT3の基本価格は7,750ユーロです。

歴史：第7世代ポルシェ911 GT3

定着した抜群にスポーティーなファミリー

ポルシェは1999年の夏に、911 GT3によってレジェンドの基礎を築きます。熱狂的に受け入れられたこのロードゴーイングスポーツカーは、アイコニックなカレラRSモデルの跡を継いで市販車とレーシングカーの間をつなぎました。F1サポートプログラムの一環でポルシェスーパーカップ ニューモデルとして前シーズンにデビューしていた911 GT3カップが直接のベースになりました。GT3の名称は、1994年にモータースポーツに導入された新しいカテゴリークラスの名前に因みます。これは、GTシーンで成功を収めたコンセプトだと今も考えられています。996モデルシリーズの質実剛健な911 GT3と後継車は、その国際的な躍進に大きく貢献しました。

レースバージョンとロードバージョンの両方が、ポルシェの膨大なモータースポーツの経験を反映した独自のDNAとコンポーネントからメリットを受けています。その好例がエンジンです。排気量3.6リッターの水平対向6気筒自然吸気エンジンは、1998年のル・マンでワンツーフィニッシュを飾った911 GT1の水冷式ターボエンジンに由来し、そのクランクケースにはグループC時代のポルシェ962のDNAが組み込まれていました。この市販モデルでは、水冷式シリンダーライナーとヘッドが高速の熱放散を保証し、軽量鍛造ピストンとチタン製コンロッドがエンジンの可動部品を軽量化しました。クランクシャフトは、デュアルマスフライホイールとレーシングクラッチによって補完されました。

その結果は、サーキットでスポーツカーを楽しむ情熱的な911のドライバーにふさわしい非常にエモーショナルな車です。100PS/リッターの比出力が印象的な360PSの4バルブエンジンは、豊かなサウンドと際立つ吹き上がり性能を備えており、精緻な6速マニュアルトランスミッションの5つの上位ギアは、各サーキットに合わせて変速比を簡単に変えることができました。スタビライザーも適合可能でした。30mm低く設定された強化シャシーは、レーシングタイヤの性能を活用するためにホイールキャンバーの調整範囲が拡張されており、リアウイングは、リアアクスルの空力ダウンフォース調整用の6つのポジションを備えました。

最高速度302km/hの911 GT3は、ステアリングを握るヴァルター・ロールによって、ニュルブルクリンク・ノルドシュライフェで8分を切って周回した初の公道仕様市販車として最高の称賛を受けました。正確に述べると、当時のショートラップにおいて7分56秒3のラップレコードを打ち立てました。第7世代のニュー911 GT3は、ノルドシュライフェでの日常の開発作業の中で、7分の壁を破る6分59秒9のタイムを打ち立てています。当時のヴァルター・ロールと同じ方法で測定する場合、テストドライバーのラース・ケルンはわずか6分55秒2で1周したことになります。つまり、911 GT3を基準にして過去21年間の自動車の進歩を精確に測定することが可能です。つまり、この世界で最も難易度の高いサーキットにおいて、1分を超えるタイムが短縮されています。

1973年に登場した911カレラRS 2.7の成功を再現した新しいスポーツモデルである911GT3の需要は、予想を大幅に上回りました。当初予定されていた1,350台を超えて合計1,868台が販売されました。必要最小限まで削減された911 GT3は定着し、ポルシェは、2003年にさらに強化されたバージョンを発表します。主な特徴は、新しいヘッドライト、リアウイングの変更、381PSへの出力増加で、0－100km/h加速タイムが4.8秒から4.5秒に短縮され、最高速度は306km/hに達しました。PCCBセラミックブレーキも初めてオプション装備され、バネ下重量を18kg削減しました。

第2章：さらなる排気量、出力、そして性能

2006年には第3世代GT3が続きます。ジュネーブモーターショーでデビューしたこのモデルは、911（997型）をベースに305kW（415PS）を発生しました。ほぼ変更のない6気筒エンジンは3.6リッターの排気量を維持し、0－100km/h加速タイムは4.3秒、最高速度は310km/hに達しました。911 GT3は、初めてラゲッジコンパートメントリッド前部のブラックのラジエーターベントによって視覚的に差別化され、その後このディテールがモデルシリーズの特徴となります。さらに、エアロダイナミクスの分野で大きな前進を遂げたニュースポーツカーは、フロントスポイラーリップとガーニーフラップ付スポイラーの追加で強化されたリアウイングにより、市販車で初めて揚力がゼロになりました。標準装備されたポルシェアクティブサスペンションマネジメントも911 GT3とともに初公開されました。

911（997型）のモデルチェンジから1年後の2009年に、ポルシェはGT3バージョンも強化します。特にエンジンが関連しており、排気量は3.6リッターから3,797ccに、最高出力は435PSに増加します。その結果、ロードゴーイングスポーツカーは静止状態から4.1秒で100km/hまで加速し、最高速度は312km/hに達しました。シングルピースのリアウイングは、現在も特に際立つ特徴となっています。

第3章：新しいエンジンと控えめな代替品

2013年に発売された後継車は、991シリーズをベースにした911 GT3で、排気量3.8リッターでした。最高出力475PSの新しいエンジンファミリーの水平対向エンジンは、直噴を採用して9,000rpmの最高回転数を達成します。ファンをさらに喜ばせたのが、体系的な軽量素材の使用による軽量化で、 車両重量  
が40kg低減されて1,350kgになりました。これはパフォーマンスのさらなる向上に直接貢献しました。7速PDKデュアルクラッチトランスミッション仕様車の0-100km/h加速タイムは3.5秒、最高速度は315km/hに達しました。さらに、常にポルシェ車のベンチマークを設定してきたニュルブルクリンク・ノルドシュライフェにおいても、7分30秒を下回るラップタイムを打ち立てます。

2017年に準備が完了した次の進化段階が911 GT3の991.2モデル世代で、以前の911 GT3 RSと同様に、6気筒エンジンの排気量は4.0リッター、最高出力は500PSでした。PDKトランスミッションに加えて、さらに純粋なドライビングエクスペリエンスのために6速マニュアルギアボックスが再び装備されます。911 GT3 4.0のPDK仕様車は、0－100km/h加速タイムが3.4秒、最高速度が318km/hという素晴らしい性能値を達成します。新規事項：ポルシェは、GT3モデルの印象的な特徴をより控えめな形で求めている顧客のために、911 GT3ツーリングを発表します。これは、1968年の911 Tと2016年の911 Rの伝統に回帰し、リアウイングの代わりに911カレラGTSと同じ展開式リアスポイラーを採用しました。

最新の章：分単位で進化したラップタイム

最新の第7世代911 GT3は、再び新しい基準を設定します。最高出力は375kW（510PS）となり、純粋なレーステクノロジーをこれまで以上に体系的に使用しています。複雑な開発作業の結果、市販911で初めてフロントにダブルウィッシュボーンサスペンションが使用されました。この原理は、ル・マンで成功を収めた911 RSRに由来します。4段階調整位置を備えたスワンネック型リアウイング、機能的なリアディフューザー、そしてワイドな調整式フロントディフューザー付スポイラーリップは、911 RSRから市販車への技術移転に基づきます。これらのコンポーネントの相互作用により、ニュー911 GT3の空力ダウンフォースは、先代に比べて大幅に向上しています。その結果は、6分59秒927という素晴らしいタイムです。テストドライバーのラース・ケルンが、日常の開発作業においてニュルブルクリンク・ノルドシュライフェのフルラップで打ち立てました。これは1999年の初代911 GT3のタイムを1分以上短縮したことになります。