



PORSCHE



Der neue 911 GT3

PRESSEMAPPE

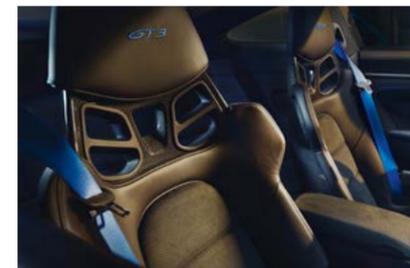
Inhalt



- 08_ HIGHLIGHTS**
Der neue Porsche 911 GT3: Näher am Motorsport denn je



- 12_ KURZFASSUNG**
Porsche 911 GT3 mit Know-how aus dem Motorsport



- 18_ TECHNISCHE DATEN**
28_ NOTIZEN

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 GT3 (MT): Kraftstoffverbrauch innerorts 19,2 l/100 km, außerorts 9,9 l/100 km, kombiniert 13,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 304 g/km

911 GT3 (PDK): Kraftstoffverbrauch innerorts 17,3 l/100 km, außerorts 9,5 l/100 km, kombiniert 12,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 283 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Stand: April 2021



Digital mehr erfahren

Über die QR-Codes in dieser Broschüre erhalten Sie weiterführende Informationen zum jeweiligen Thema.

<https://porsche.link/911-gt3>



6:59,927 min

Rundenzeit auf der
Nürburgring-Nordschleife



„In puncto Balance ist der neue 911 GT3 das mit Abstand beste Serienauto, das ich je gefahren bin.“

Jörg Bergmeister, Porsche Markenbotschafter

Näher am Motorsport denn je



MEISTER DER NORDSCHLEIFE

Sein volles Potenzial ruft der neue 911 GT3 auf abgesperrten Rundkursen ab. Zum Beispiel auf der 20,8 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife: Er umrundete die schwierigste Rennstrecke der Welt in 6:59,927 Minuten. Entwicklungsfahrer Lars Kern gelang dies im Rahmen der finalen Abstimmungsarbeit. Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister erreichte vergleichbare Rundenzeiten gleich mehrfach in ununterbrochener Folge. Ein Zeichen für die konstante Performance des neuen Hochleistungs-Sportwagens.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-historie>

EMOTIONALER HOCHDREHZAHL-BOXERMOTOR

Der 4,0 Liter große, 375 kW (510 PS) starke Hochdrehzahl-GT-Boxermotor verleiht dem neuen 911 GT3 ein souveränes Temperament und untermalt es mit einer emotionalen Klangkulisse. Er ist 10 PS stärker als im Vorgängermodell und erreicht wie dieser bis zu 9.000 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment des frei ansaugenden Sechszylinders stieg von 460 auf 470 Nm. Die Ansaugseite setzt wie im Rennsport auf sechs Einzeldrosselklappen. Trotz zweier Ottopartikelfilter wiegt die Leichtbau-Sportabgasanlage weniger als beim Vorgänger.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-motor>

SCHALTEN ODER SCHALTEN LASSEN

Neben einem manuellen Sechsgang-GT-Schaltgetriebe mit „Auto-Blip“-Zwischengasfunktion steht auch ein Sport-PDK-Getriebe mit sieben Gängen zur Wahl. Es ermöglicht Gangwechsel im Millisekunden-Bereich ohne Unterbrechung der Zugkraft. Damit liefert es die Grundlage für atemraubende Beschleunigungswerte: Der neue 911 GT3 katapultiert sich in 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht 200 km/h in 10,8 Sekunden. Porsche bietet auch die siebte Auflage des 911 GT3 ausschließlich mit Heckantrieb an.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-getriebe>



VORDERACHSE MIT RENNSPORTGENEN

Erstmals kommt in einem Serienmodell von Porsche die aufwändig neu entwickelte Doppelquerlenker-Vorderachse zum Einsatz, die bereits aus dem erfolgreichen Le-Mans-Sieger 911 RSR bekannt ist. Sie wartet unter anderem mit einer höheren Sturzsteifigkeit auf und befreit die Stoßdämpfer von störenden Querkraften. Das Ergebnis ist ein außergewöhnlich agiles Einlenkverhalten und ein hohes Maß an Fahrbarkeit im Grenzbereich.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-fahrwerk>



GELENKTE HINTERACHSE MIT NOCH PRÄZISERER FÜHRUNG

Die bewährte LSA-Fünflenker-Hinterachse (leicht, stabil, agil) führt die Räder mit zusätzlichen Kugelgelenken für die besonders belasteten unteren Querlenker noch präziser. Spezielle Stoßdämpfer vereinen größeren Fahrkomfort mit verbesserter Rundstrecken-Performance. Hinzu kommt die serienmäßige Hinterachslenkung: Sie schlägt die Hinterräder je nach Fahrgeschwindigkeit um bis zu 2 Grad im oder entgegen der Lenkrichtung der Vorderachse ein.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-fahrwerk>

GRÖßERE BREMSEN MIT BISS

Die Leichtbau-Bremsscheiben an der Vorderachse fallen mit 408 statt 380 Millimeter Durchmesser deutlich größer aus als beim Vorgängermodell. Optional stehen neben High-Performance-Sportpneus erstmals auch straßenzugelassene Rundstreckenreifen zur Wahl. Das Vorderachs-Liftsystem erhält eine „Smart-Lift“-Memoryfunktion.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-fahrwerk>

KONSEQUENTER LEICHTBAU

Bei einem Hochleistungs-Sportwagen wie dem neuen 911 GT3 stört jedes überflüssige Kilo. Darum hat Porsche ihn umfangreich gewichtsoptimiert – von Leichtbauglas für alle Scheiben über die Leichtbau-Sportabgasanlage bis hin zur LiFePO₄-Starterbatterie. Das Ergebnis: Das Leistungsgewicht von 2,8 kg/PS für das Modell mit Schaltgetriebe rückt noch näher an das Niveau reinrassiger Rennwagen heran.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-karosserie>

VIELE KOMPONENTEN AUS KOHLEFASER

Das Thema Gewichtsersparnis betrifft auch die muskulöse Aluminium-Stahl-Karosserie des neuen 911 GT3: Sie besitzt einen nochmals höheren Anteil kohlefaserverstärkter Kunststoffe (CfK). Das leichte Verbundmaterial kommt für die Fronthaube ebenso zum Einsatz wie für Heckflügel und -spoiler. Auf Wunsch besteht auch das Dach aus CfK.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-karosserie>



MEHR DOWNFORCE FÜR SCHNELLERE RUNDENZEITEN

Der funktionale Heckdiffusor des neuen 911 GT3 erzeugt viermal so viel Abtrieb wie beim Vorgängermodell, da schon die Frontdiffusoren im Zusammenspiel mit der breiten Spoilerlippe für die konstantere Anströmung des vollverkleideten Fahrzeug-Unterbodens sorgen. Und dank der sogenannten Schwanenhals-Aufhängung kann der Luftstrom die Unterseite des Heckflügels störungsfrei umfließen. In der Summe generiert der neue 911 GT3 bereits in der Aerodynamik-Werkseinstellung rund 50 Prozent mehr Downforce als sein Vorgänger. In der Performance-Position für den Einsatz auf der Rundstrecke steigt der Abtrieb bei Tempo 200 sogar um 150 Prozent.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-karosserie>

WAHLWEISE MIT ÜBERROLLBÜGEL

Besonders wohl fühlt sich der 911 GT3 auf der Rundstrecke. Entsprechend beliebt ist das Clubsport-Paket, das ohne Aufpreis zur Verfügung steht. Es umfasst neben einem Überrollbügel hinter den Vordersitzen auch einen Sechspunktgurt auf der Fahrerseite, einen Motorsport-Handfeuerlöscher und einen Batterietrennschalter.

➤ Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter <https://porsche.link/911-gt3-ausstattung>



Einen ganz besonderen Stellenwert hatte bei der Entwicklung der Technologietransfer vom Motorsport auf die Straße. Das Ergebnis: deutlich verbesserte Performance auf der Rundstrecke und im Alltag.

Porsche 911 GT3 mit Know-how aus dem Motorsport

Porsche lässt den neuen 911 GT3 von der Leine. Auch die siebte Auflage des Hochleistungs-Sportwagens ist in enger Zusammenarbeit mit Porsche Motorsport entwickelt worden. Sie transferiert pure Renntechnologie noch konsequenter in ein Serienmodell als je zuvor: Das Doppelquerlenker-Vorderachs-Layout und die ausgefeilte Aerodynamik mit Schwannenhals-Heckflügel und markantem Diffusor stammen vom erfolgreichen GT-Rennwagen 911 RSR, der 375 kW (510 PS) starke Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor basiert auf dem in Langstreckenrennen erprobten Antrieb des 911 GT3 R. Das akustisch eindrucksvolle Hochdrehzahl-Aggregat kommt praktisch unverändert auch im neuen 911 GT3 Cup zum Einsatz. Das Ergebnis ist eine fulminante Fahrmaschine: effizient und emotional, präzise und hoch performant, perfekt für die Rundstrecke und problemlos im Alltag.

Die charakteristische Stärke des 911 GT3 liegt in der Summe seiner Eigenschaften. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h (318 km/h mit PDK) ist er noch schneller als der bisherige 911 GT3 RS. Der neue 911 GT3 beschleunigt von null auf 100 km/h in 3,4 Sekunden. Porsche bietet das neue Modell für ein besonders puristisches Fahrerlebnis auch mit Sechsgang-Schaltgetriebe an. Die ausgefeilte Aerodynamik profitiert von den Erfahrungen aus dem Rennsport und generiert deutlich mehr Abtrieb, ohne den Luftwiderstandsbeiwert nennenswert zu beeinflussen. In der Performance-Position steigern die manuell einstellbaren Flügel- und Diffusor-Elemente den aerodynamischen Anpressdruck für höhere Kurvengeschwindigkeiten signifikant. Diese ist jedoch Rundstreckenausflügen vorbehalten.

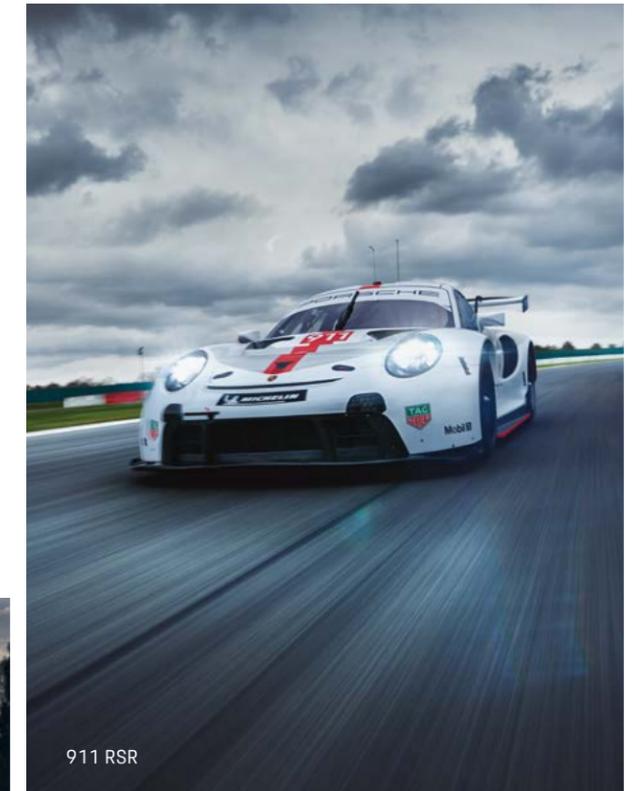
Dort kann der 911 GT3 seine Trümpfe voll ausspielen. Die Nordschleife des Nürburgrings, bei Porsche traditionell die Messlatte für alle Sportwagen, umrundete er im Zuge der finalen Abstimmungsarbeiten mehr als 17 Sekunden schneller als sein Vorgänger.

Entwicklungsfahrer Lars Kern benötigte für eine Runde über die kompletten 20,8-Kilometer lediglich 6:59,927 Minuten. Die kürzere, bislang als Vergleichsmaßstab dienende Variante mit 20,6 Kilometer Länge absolvierte der 911 GT3 in 6:55,2 Minuten. Dabei lieferte das neue Modell auf den optional erhältlichen Reifen des Typs Michelin Pilot Sport Cup 2 R seine Performance in den sachkundigen Händen von Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister konstant über mehrere Runden ab. Für Bergmeister ist es „mit Abstand das beste Serienauto“, das der erfahrene Profipilot jemals in der „Grünen Hölle“ bewegt hat.

Trotz breiterer Karosserie, größeren Rädern und zusätzlicher technischer Features ist das Gewicht des neuen GT3 auf vergleichbarem Niveau mit dem Vorgänger. Mit Schaltgetriebe wiegt er 1.418 Kilogramm, mit PDK 1.435 Kilogramm. Die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Leichtbau-Glasscheiben, optimierte Bremsscheiben und geschmiedete Leichtmetallräder sorgen ebenso für Gewichtsdisziplin wie die Fondabdeckung. Gleich zehn Kilogramm spart die Leichtbau-Sportabgasanlage ein. Mit stufenlos elektrisch verstellbaren Abgasklappen bringt sie ein höchst emotionales Sound-Erlebnis mit der Abgasnorm Euro 6d ISC FCM (EU6 AP) in Einklang. Der kombinierte Verbrauch des 911 GT3 liegt bei 12,4 (mit Schaltgetriebe: 13,3) Litern/100 km.



911 GT3 Cup



911 RSR

Die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), Leichtbau-Glasscheiben, optimierte Bremsscheiben und geschmiedete Leichtmetallräder sorgen ebenso für Gewichtsdisziplin wie die Frontabdeckung.



911 GT3



Porsche Design bietet seinen anspruchsvollen Kunden exklusiv zum Hochleistungs-Sportwagen den passenden Chronographen an.

Die Nähe zum Rennsport drückt sich in praktisch allen Details des neuen 911 GT3 aus. Das Cockpit entspricht der aktuellen Modellgeneration. Neu ist der Track-Screen: Per Knopfdruck reduziert er die Digitalanzeigen links und rechts des zentralen, bis 10.000 Touren reichenden Drehzahlmessers auf Informationen wie Reifendruckanzeige, Öldruck, Öltemperatur, Füllstand des Kraftstofftanks und Wassertemperatur, die für den Rundstreckeneinsatz wesentlich sind. Hierzu zählt auch ein optischer Schaltassistent mit farbigen Balken links und rechts des Drehzahlmessers sowie einem aus dem Motorsport abgeleiteten Schaltblitz.

Gerade bei GT-Modellen von Porsche wünschen sich immer mehr Kunden individualisierte Ausstattungen. Auch für den neuen 911 GT3 steht daher das Programm der Porsche Exclusive Manufaktur zur Wahl, ergänzt um GT3-spezifische Optionen wie zum Beispiel ein Leichtbaudach aus Sicht-Carbon. Weitere Highlights sind Außenspiegel-Oberschalen aus Carbon, abgedunkelte LED-Matrix-Hauptscheinwerfer und hierzu passende Exklusiv Design-Heckleuchten mit einem Lichtbogen ohne Rotanteile. Indischrot oder Sharkblue lackierte Felgenränder werten die schwarzen Leichtmetallräder auf. Im Interieur setzen Ausstattungsdetails wie die Zifferblätter für Drehzahlmesser und Sport Chrono-Stoppuhr, Sicherheitsgurte und Zierleisten elegante Akzente in Wagen- oder Wunschfarbe.

So exklusiv wie der 911 GT3 selbst ist auch der individuelle Chronograph, den Porsche Design Kunden des Hochleistungs-Sportwagen exklusiv anbietet. Wie sein motorisiertes Vorbild setzt dieser auf dynamisches Design, konsequente Performance und hochwertige Verarbeitung. Sein Gehäuse spiegelt die Nähe zum Motorsport wider: Wie die Pleuel des GT3-Motors besteht es aus widerstandsfähigem und leichtem Titan. Die Uhr wird von einem individuellen Aufzugsrotor angetrieben, der den 911 GT3-Rädern nachempfunden ist. Der Zifferblatt-Farbring kann in den Lackfarben des 911 GT3 gestaltet werden.

Porsche bietet den neuen 911 GT3 ab 167.518 Euro inklusive Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung¹ an. Die Auslieferung beginnt im Mai 2021.

¹ Änderung von Ausstattungsumfang und Preis bei Modelljahreswechsel möglich.



Digitale Galerien

Weiteres Bildmaterial finden Sie online.

<https://porsche.link/911-gt3-fotos>

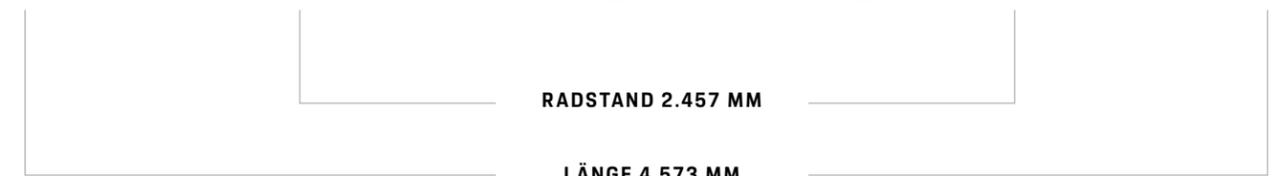


Das zweisitzige Interieur des neuen 911 GT3 trägt die Bezeichnung „Cockpit“ zu Recht. Erstmals wurde hier der serienmäßige Mode-Schalter ins Lenkrad integriert. Auch das Kombiinstrument hinter dem Lenkrad zählt mit seinen speziellen Funktionen zu den besonderen Highlights des neuen 911 GT3.

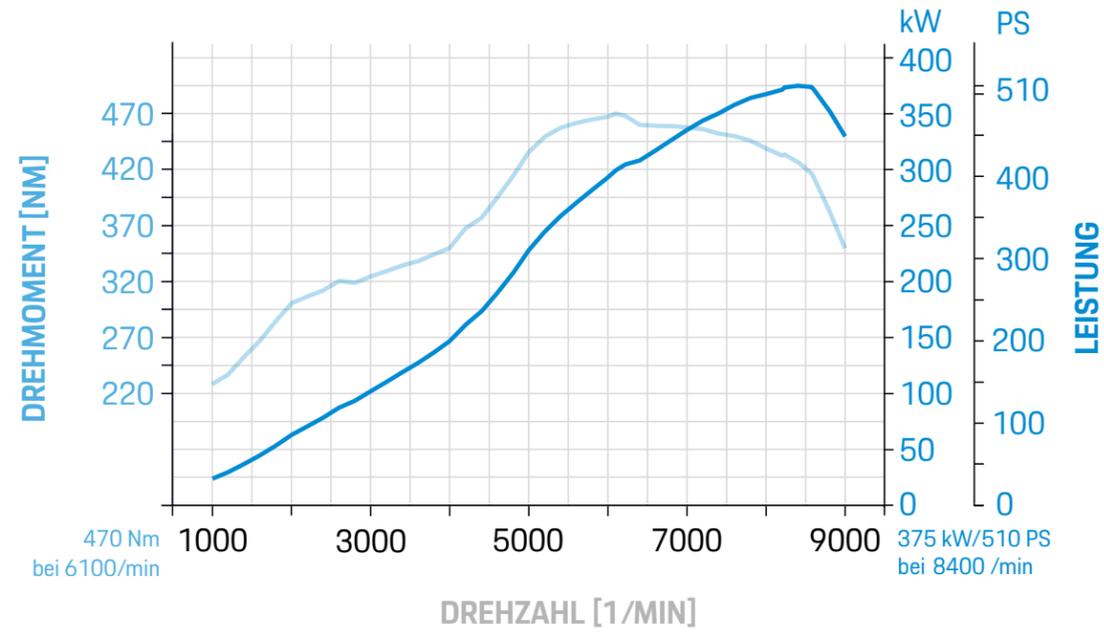
911 GT3 (MT)

911 GT3 (PDK)

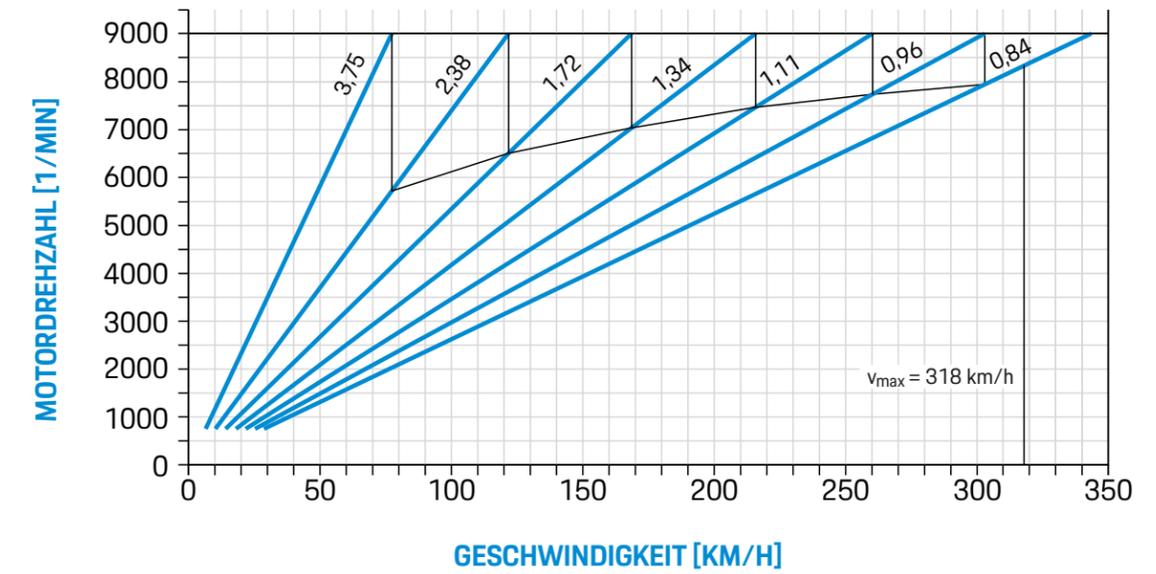
MOTOR	SECHSZYLINDER-BOXER-SAUGMOTOR MIT OTTOPARTIKELFILTER	SECHSZYLINDER-BOXER-SAUGMOTOR MIT OTTOPARTIKELFILTER
HUBRAUM	3.996 CM ³	3.996 CM ³
GETRIEBE	SECHSGANG-GT-SPORTSCHALTGETRIEBE; PORSCHE TORQUE VECTORING (PTV) INKL. MECHANISCHER HINTERACHS-QUERSPERRE MIT ASYMMETRISCHER SPERRWIRKUNG (30% IM ZUG, 37% IM SCHUB)	SIEBENGANG-DOPPELKUPPLUNGSGETRIEBE (PDK); PORSCHE TORQUE VECTORING PLUS (PTV+) INKL. ELEKTRONISCH GEREGLTER HINTERACHS-QUERSPERRE MIT VOLLVARIABLER MOMENTENVERTEILUNG
MAXIMALE LEISTUNG	375 KW (510 PS) BEI 8.400 1/MIN	375 KW (510 PS) BEI 8.400 1/MIN
MAXIMALES DREHMOMENT	470 NM BEI 6.100 1/MIN	470 NM BEI 6.100 1/MIN
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	320 KM/H	318 KM/H
BESCHLEUNIGUNG 0-100 KM/H	3,9 S	3,4 S
BESCHLEUNIGUNG 0-200 KM/H	11,9 S	10,8 S
KRAFTSTOFFVERBRAUCH KOMBINIERT (NEFZ)	13,3 L/100 KM	12,4 L/100 KM
CO₂ EMISSIONEN KOMBINIERT (NEFZ)	304 G/KM	283 G/KM



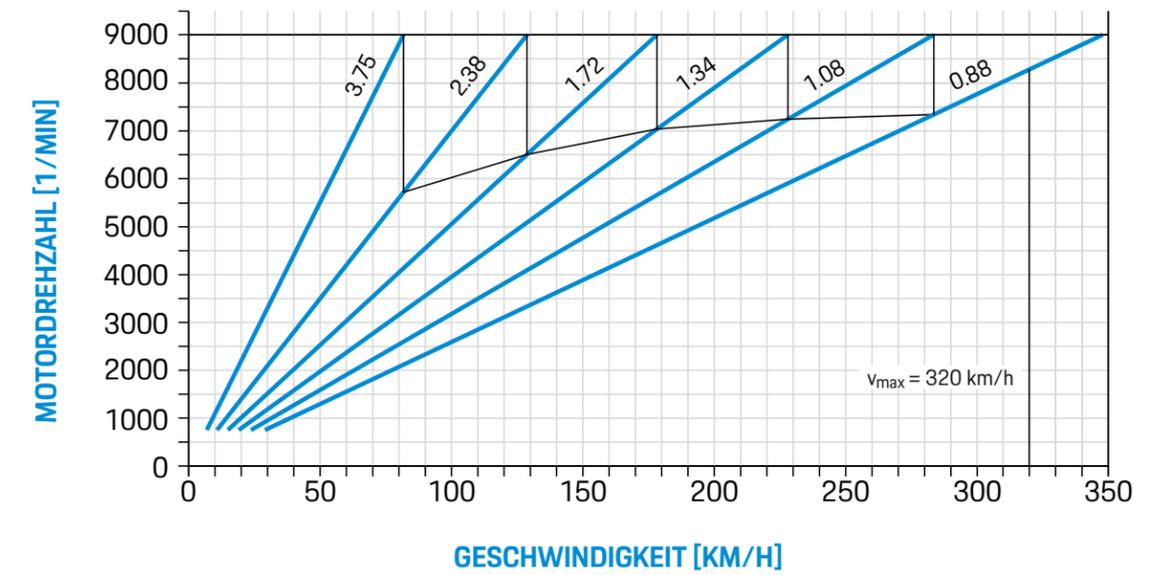
911 GT3 Leistung und Drehmoment



911 GT3 PDK Getriebe-Diagramm



911 GT3 MT Getriebe-Diagramm





Die neue Doppelquerlenker-Vorderachse bietet vielfältige Vorteile gegenüber konventionellen McPherson-Federbein-Layouts. Sie befreit die Stoßdämpfer bei Kurvenfahrt von störenden Querkräften.

Der neue 911 GT3 im Vergleich mit seinem Vorgänger



1/10 s
schneller von
0 auf 100 km/h



Technische Daten

Alle Angaben zu den technischen
Daten finden Sie online.



<https://porsche.link/911-gt3-td>

10 Nm
mehr
Drehmoment



10 PS
mehr Leistung



10 kg
Leichtere
Sportabgasanlage

17,5 s
schneller auf
der Nordschleife



28 mm
größere Brems-
scheiben vorne







<https://porsche.link/911-gt3>

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Öffentlichkeitsarbeit und Presse
D-70435 Stuttgart

Telefon +49(0)711/911 – 24234

Telefax +49(0)711/911 – 26372

<https://newsroom.porsche.com>

<https://media.porsche.com>



Porsche hat sich bei der Herstellung der vorliegenden Broschüre für nachhaltige und umweltgerechte Produktionsstandards entschieden. Die für Umschlag und Innenteil verwendeten FSC®-zertifizierten Papiere „PERGRAPHICA Rough High White“ und „PERGRAPHICA® High White“ stammen aus nachhaltiger Waldwirtschaft und wurden klimaneutral bedruckt. Mit dem Begriff der Klimaneutralität durch Kompensation werden Prozesse bezeichnet, bei denen CO₂-Emissionen an einem Ort durch Treibhausgasersparungen an einer anderen Stelle ausgeglichen werden. Weitere Informationen zu den Themen Nachhaltigkeit und Kompensation finden Sie unter: <https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/responsibility/>