

CLASSIC DRIVER

Das ist neu an den Porsche 911 GT3 der 992.2-Baureihe

Lead

Es ist Zeit für ein Midlife-Makeover: Porsche stellt zur Feier des 25-jährigen Jubiläums der GT3-Modelle die 911 GT3- und GT3 Touring der Generation 992.2 vor. Die Unterschiede zu den 992.1-Typen sind nicht auf Anhieb zu erkennen, daher tauchen wir ein und decken alle Neuerungen auf...



Wenn es nicht kaputt ist, dann reparieren Sie es auch nicht. Das scheint Porsches Mantra für den 911 GT3 und den GT3 Touring der Baureihe 992.2 zu sein, die heute erstmals zusammen in Hockenheim und in Anwesenheit von Walter Röhrl und Jörg Bergmeister enthüllt wurden. Während es auf den ersten Blick ein Spiel zu sein scheint, bei dem man als Beobachter die Unterschiede erkennen muss, ist die auffälligste optische Veränderung an der Frontpartie zu finden. Dank der Entscheidung, beim 992.2 die Zusatzleuchten aus der Frontschürze zu entfernen und alle Lichtfunktionen zu bündeln, konnte Porsche den Bug des GT3 neugestalten. Als Folge verbessern ein neu konturierter Frontdiffusor, eine optimierte Frontlippe und modifizierte Finnen am Unterboden den Abtrieb und glätten den Luftstrom.



Auch das Heck wurde ähnlich neu modelliert, mit einem neuen Diffusor, neuen Lufteinlässen und einem modifizierten Heckdeckel, während die seitlichen Endplatten (Sideplates) des GT3-Heckflügels angewinkelt wurden. Das Touring-Modell erhält als Erkennungszeichen ein neues und spezielles Emblem auf dem Kühlgitter des Motordeckels und der ab einer bestimmten Geschwindigkeit ausfahrende Heckspoiler einen die Aerodynamik noch besser ausbalancierenden Gurney-Flap. Eine weitere Neuheit beim Touring-Modell ist die Option „Hintersitzanlage“. Was diese Version endgültig zum ultimativen 911 für den Alltag macht.



Unter der vertrauten Hülle beider GT3 verbergen sich auch eine Reihe von gezielten Verbesserungen. Darunter aerodynamisch geformte Längslenker mit Tropfenprofil an der Doppelquerlenker-Vorderachse und ein neu abgestimmtes Fahrwerks-Set-up, bei dem Erkenntnisse aus dem ballistischen GT3 RS einfließen. Die vielleicht größte mechanische Veränderung betrifft sowohl das 6-Gang-Schalt- als auch das 7-Gang-PDK-Getriebe. Eine jeweils acht Prozent kürzere Achsübersetzung dürfte den Fahrspaß mit dem unverändert 510 PS starken 911ern auf Nebenstraßen nochmals steigern.



Darüber hinaus hat Porsche bei beiden 992.2 GT3 die Umstellung auf digitale Instrumentenanzeigen beibehalten (der Drehzahlmesser lässt sich bei Bedarf so drehen, dass sich die Abregeldrehzahl von 9.000 U/min auf der 12-Uhr-Markierung befindet). Die GT3-Modelle verfügen weiterhin über einen links vom Lenkrad angebrachten Drehschalter zum Einschalten der Zündung, während der [Carrera](#) per Knopf gestartet wird.





Dann gibt es noch die optionalen Pakete, welche Sammler auch in zehn Jahren noch in Ekstase versetzen dürften. Das „Leichtbau“-Paket kehrt für das Touring-Modell zurück. Es umfasst ein Dach in Wagenfarbe sowie Stabilisatoren, Koppelstangen und Schubfeld an der Hinterachse aus CFK plus besonders leichte Türverkleidungen und geschmiedete Magnesium-Felgen. Als Sahnehäubchen gibt es den kurzen Schaltknüppel aus dem 911 S/T und eine vor dem Schalthebel angebrachte Plakette („Leichtbau“), die auf das Paket verweist.



Mit dem erstmals verfügbaren Weissach-Paket kann der 911 GT3 noch individueller für den Einsatz auf Rundstrecken konfiguriert werden. Zu dessen Highlights zählen viele Exterieur-Teile aus CFK, eine mit reflexionsarmem Race-Tex bezogene Oberseite der Schalttafel und ein optionaler CFK-Überrollkäfig.

Wenn man bedenkt, wie unglaublich gut schon der 992.1 GT3 war, fallen die Änderungen verständlicherweise nicht revolutionär aus. Dennoch können wir es kaum erwarten zu erleben, um wie viel besser die 992.2-Version geworden ist. Wir ordern einen GT3 Touring mit Handschaltgetriebe und Leichtbau-Paket, vielen Dank!

Galerie

