911 GT3 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

Pur und nah am Motorsport: Der neue Porsche 911 GT3

24/07/2026 Pur und nah am Motorsport: Der neue Porsche 911 GT3

Die größtmögliche Nähe zum Motorsport bei gleichzeitiger Alltagstauglichkeit kennzeichnet den 911 GT3 seit seiner Einführung im Jahr 1999. Zum 25-jährigen Jubiläum debütiert die Neuauflage des Straßensportwagens mit erweiterter Leichtbaustrategie sowie einem frei saugenden 4,0-Liter-Boxermotor mit 375 kW (510 PS) und 450 Nm. Zum ersten Mal startet das neue Modell zeitgleich in zwei Varianten: als Rundstrecken-affiner Sportwagen mit Heckflügel und als dezentere Variante mit Touring-Paket. Mit maßgeschneiderten Paketen und innovativen Optionen lassen sich die GT3-Varianten je nach Kunden-Geschmack und Einsatzzweck zusätzlich individualisieren. So ist erstmals für den 911 GT3 ein Weissach-Paket erhältlich, mit dem man das Fahrzeug noch individueller für den Einsatz auf Rundstrecken konfigurieren kann. Darüber hinaus erhält der Sportwagen eine umfangreichere Serienausstattung und weitere Optionen, die seine Präzision und Sportlichkeit zusätzlich steigern.

911 GT3 mit modernem Styling

Die neuen 911 GT3 Modelle verfügen über ein geschärftes Design an Front und Heck sowie eine daran angepasste Aerodynamik. Bei beiden Varianten optimieren eine neue Kontur des Frontdiffusors, eine verbesserte Form der Buglippe und modifizierte Finnen am Unterboden den Luftstrom. Neu gestaltete Matrix LED-Hauptscheinwerfer, die beim 911 GT3 optional mit weißem Akzentring erhältlich sind, bündeln alle Lichtfunktionen des 911 und machen die Zusatzleuchten in der Frontschürze überflüssig. Dies ermöglicht eine vergrößerte Lufteinlassfläche und eine klar strukturierte Optik. Am Heck sind Diffusor, Lufteinlässe und Heckdeckel neu gestaltet. Der Heckflügel des 911 GT3 erhält neue, angewinkelte Sideplates.

An der Doppelquerlenker-Vorderachse setzt Porsche speziell entwickelte, aerodynamisch geformte Längslenker mit Tropfenprofil ein. Sie erhöhen bei hohen Geschwindigkeiten den Abtrieb im Radhaus und verbessern die Bremsenkühlung. Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken (Antidive). An der Vorderachse des neuen 911 GT3 wurde zu diesem Zweck das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers nach unten versetzt. Diese Modifikationen übernimmt der 911 GT3 vom aktuellen 911 GT3 RS. Serienmäßig rollt der 911 GT3 auf Sportreifen mit verbesserter Nasshaftung in den Dimensionen 255/35 ZR 20 vorn und 315/30 ZR 21 hinten, optional sind Track-Reifen mit Straßenzulassung erhältlich.

Touring-Paket ab Marktstart und noch individueller

Mit dem Modellwechsel definiert Porsche die Derivate des 911 GT3 noch klarer. Erstmals ist das beliebte Touring-Paket direkt ab Marktstart erhältlich. Die Bezeichnung „Touring-Paket“ geht auf eine Ausstattungsvariante des 911 Carrera RS 2.7 aus dem Jahr 1973 zurück. Es gehört seit 2017 zum GT3-Programm. Im neuen 911 GT3 gewinnt es noch mehr an Eigenständigkeit, symbolisiert durch den Schriftzug „911 GT3 touring“ auf dem Heckdeckelgitter. Der 911 GT3 mit Touring-Paket verzichtet auf den feststehenden Flügel und bewahrt so die zeitlos elegante Linie des 911. Ein ausfahrbarer Heckspoiler mit Abrisskante, der so genannte Gurney-Flap, und ein angepasstes Finnen-Design am Unterboden sorgen für die aerodynamische Balance. Der Innenraum bietet eine hochwertige Lederausstattung und ein klassisch-sportliches Ambiente.

Erstmals ist optional eine Hintersitzanlage für den 911 GT3 mit Touring-Paket erhältlich. Damit lässt sich der alltagstaugliche Sportwagen für höchsten Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen noch individueller an die Wünsche der Kunden anpassen. „Gerade auf kurvigen Landstraßen spürt man deutlich, dass die Lenkung noch besser abgestimmt ist als beim Vorgänger“, sagt Porsche-Markenbotschafter Walter Röhrl. „Sie vermittelt noch mehr Vertrauen ins Auto, weil sie aus der Mittelposition heraus ruhiger anspricht, ohne an Direktheit zu verlieren. Auch die kürzere Übersetzung des Getriebes steigert den Fahrspaß auf Landstraßen erheblich.“

Konsequenter Leichtbau

Zum agilen und direkten Fahrverhalten des 911 GT3 trägt sein geringes Gesamtgewicht bei. Auch der neue 911 GT3 setzt konsequent auf Leichtbau. So reduziert ein neues, silberfarbenes Aluminium-Leichtbaurad die ungefederten Massen im Vergleich zum Radsatz des Vorgängers in Summe um mehr als 1,5 Kilogramm. Optional stehen mit dem Weissach-Paket bzw. dem Leichtbau-Paket Magnesium-Räder zur Wahl. Sie sparen neun Kilogramm ein. Eine neue 40-Ah-Lithium-Ionen-Leichtbau-Batterie trägt mit rund vier Kilogramm Gewichtseinsparung zum athletischen Body-Mass-Index bei. In der leichtesten Konfiguration wiegt der neue 911 GT3 nur 1.420 Kilogramm.

Prozent kürzere Übersetzung

Der 4,0-Liter-Saugmotor des neuen 911 GT3 wurde auf die aktuellen, deutlich verschärften Abgasnormen ausgelegt und mit zwei Partikelfiltern und vier Katalysatoren ausgestattet. Auch mit dieser äußerst leistungsfähigen Abgasreinigung erreicht Porsche eine emotionale Klangkulisse. Die Motorleistung des Sechszylinder-Boxermotors konnte durch eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen erhalten werden. Die Zylinderköpfe wurden überarbeitet, die schärferen Nockenwellen vom 911 GT3 RS sorgen für eine noch dynamischere Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich.

Zusätzlich kommen strömungsoptimierte Einzeldrosselklappen sowie optimierte Ölkühler zum Einsatz. Der Boxer leistet unverändert 375 kW (510 PS). Jedes Kilowatt des überarbeiteten Hochdrehzahl-Saugmotors muss damit in der leichtesten Fahrzeugkonfiguration lediglich 3,8 Kilogramm Gewicht bewegen (2,8 kg/PS). Zudem verfügen sowohl das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) als auch das 6-Gang-GT-Schaltgetriebe über eine im Vergleich zum Vorgänger um acht Prozent kürzere Achsübersetzung. Beide Getriebeoptionen sind sowohl für den 911 GT3 als auch für den 911 GT3 mit Touring-Paket verfügbar. Der neue 911 GT3 beschleunigt mit PDK in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 311 km/h (Handschaltgetriebe: 3,9 s; 313 km/h).

„Auf der Rundstrecke lässt sich der neue 911 GT3 noch besser kontrollieren, weil er auf Bodenwellen und beim Überfahren von Curbs dank der optimierten Dämpferabstimmung noch ruhiger bleibt und besser liegt“, sagt Markenbotschafter Jörg Bergmeister. „Durch das Anti Dive System ist die Nickbewegung beim Anbremsen spürbar reduziert. Dadurch bleibt die Balance des Autos unter allen Bedingungen deutlich konstanter.“

Leichtbau-Sportschalensitz

Für den neuen 911 GT3 ist optional ein neuer Leichtbau-Sportschalensitz mit klappbarer Rückenlehne und Sitzschale aus CfK erhältlich. Der Sitz ist mit einem integrierten Thorax-Airbag, elektrischer Höhen- und manueller Längseinstellung ausgestattet, optional ist eine dreistufige Sitzheizung erhältlich. Die Kopfstützenpolsterung lässt sich herausnehmen. Dies verbessert für die meisten Fahrer die Ergonomie,

wenn beim Rundstreckeneinsatz ein Helm getragen wird. Die über eine Schlaufe aktivierbare Klappfunktion der Rückenlehne ermöglicht im 911 GT3 mit Touring-Paket den Zugang zur erstmals verfügbaren, optionalen Rücksitzanlage. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung zu bestellen.

Das in Schwarz gehaltene, serienmäßig zweisitzige Cockpit des neuen 911 GT3 orientiert sich am Design der aktuellen 911 Modelle. Anders als die Carrera-Modelle wird der 911 GT3 jedoch nicht mit einem Knopf, sondern nach wie vor mit einem Zünddrehschalter gestartet. Ein optional erhältlicher Überrollbügel demonstriert die Nähe zum Motorsport. Die digitale Instrumententafel in der Mitte unterstützt den Fahrer mit einem klar strukturierten Anzeige- und Bedienkonzept. Dank des Kontrast-Farbschemas sind Drehzahlmesser und Stoppuhr blitzschnell ablesbar. Der Anzeigemodus „Track-Screen“ reduziert die digitalen Anzeigen links und rechts des Drehzahlmessers auf wichtige Daten zu Reifen, Öl, Wasser sowie Kraftstoff und gibt dem Fahrer mittels Schaltblitz den optimalen Schaltzeitpunkt an. Die Anzeige des Drehzahlmessers kann auf Wunsch so gedreht werden, dass sich die Abregeldrehzahl von 9.000 1/min auf der 12-Uhr-Markierung befindet.

Pakete für 911 GT3 und 911 GT3 Touring

Für den neuen 911 GT3 bietet Porsche verschiedene Ausstattungspakete an. Mit dem erstmals verfügbaren Weissach-Paket kann der 911 GT3 noch individueller für den Einsatz auf Rundstrecken konfiguriert werden. Stabilisator, Koppelstangen und Schubfeld an der Hinterachse bestehen ebenso aus CfK wie Dach, Sideplates des Heckflügels, Außenspiegeloberschale, Spiegeldreieck und die Airblades im Frontbereich. Ein Sichtcarbon-Streifen zieht sich über Frontdeckel, Dach und Heckflügel. Zusätzliche Leder- und Race-Tex-Bezüge werten den Innenraum optisch auf. Erstmals ist die Oberseite der Schalttafel beim 911 GT3 somit mit reflexionsarmem Racetex bezogen. Türzuziehgriffe aus CfK und Ablagenetze optimieren die Türinnenverkleidungen auf Leichtbau. Optional sind ein CfK-Überrollkäfig und die Magnesium-Leichtbau-Schmiederäder erhältlich.

Für den 911 GT3 mit Touring-Paket bietet Porsche das Leichtbau-Paket an. Hier bestehen das in Wagenfarbe lackierte Dach sowie Stabilisator, Koppelstangen und Schubfeld an der Hinterachse aus CFK. Außerdem sind Leichtbau-Magnesium-Schmiederäder und Leichtbau-Türverkleidungen Bestandteil des Pakets. In Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe kommt der verkürzte Schalthebel aus dem 911 S/T zum Einsatz. Vor dem Schalthebel weist eine Plakette mit der Aufschrift „Leichtbau“ auf das Paket hin.

Ohne Aufpreis ist für den 911 GT3 mit Heckflügel das Clubsportpaket für den Rennstreckeneinsatz erhältlich. Es beinhaltet einen verschraubten Überrollkäfig aus Stahl im Heckbereich, einen 6-Punkt-Gurt für den Fahrer und einen Handfeuerlöscher. Voraussetzung hierfür sind die optionalen Leichtbau-Sportschalensitze.

„Der neue 911 GT3 ist noch emotionaler und individueller geworden. Wir haben an vielen Details gearbeitet und ihm viele Features spendiert, die sich unsere Kunden gewünscht haben. Somit lässt sich

der GT3 noch spezifischer auf den Einsatzzweck oder die Vorlieben des Fahrers anpassen“, sagt Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge.

Chronograph als „Sportwagen fürs Handgelenk“

Exklusiv für Besitzer des 911 GT3 und des 911 GT3 mit Touring-Paket präsentiert Porsche Design einen außergewöhnlichen Zeitmesser, der das Design und die Performance des Sportwagens an das Handgelenk überträgt. Der Chronograph 911 GT3 und der Chronograph 911 GT3 Touring sind mit dem präzisen, COSC-zertifizierten Porsche Design Kaliber WERK 01.200 ausgestattet, welches über eine Flyback-Funktion verfügt. Das Gehäuse aus ultraleichtem Titan, optional mit schwarzer Titancarbidbeschichtung, kombiniert Sportwagen-Design mit moderner Uhrmacherkunst.

Das Zifferblatt im GT3-Design mit gelben Akzenten und Hexagonstruktur spiegelt die Instrumententafel des Fahrzeugs wider, während der Aufzugsrotor dem Design der GT3-Felgen nachempfunden ist. Der Farbring des Zifferblatts ist in allen Exterieurfarben des 911 GT3 und des Touring-Pakets sowie in den Farben des „Farbe nach Wahl“-Programms erhältlich. Auch das Armband, gefertigt aus original Porsche Interieurleder und -garn, ist auf die jeweilige Konfiguration des Fahrzeugs abgestimmt.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 GT3 mit Touring-Paket (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

911 GT3 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer

Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/911-GT3/Kurzfassung.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart