Porsche 911 GT3

Der puristische Porsche-Renner heißt nicht Turbo, sondern kurz und knackig GT3. Sein Boxer Saugmotor rotiert scheinbar über alle Drehzahlgrenzen hinweg in kaum gekannte Höhenlagen. Emotionen fahren Achterbahn. Herzrasen. Wirre Blicke. Ein Tag im Reich des Drehzahlkönigs.

Welch ein trautes Bild: Akkurat geschorene Lorbeerhecken umsäumen den geschotterten Parcheggio der Villa del Quar. Vier sorgsam auf Hochglanz polierte Sterne zieren die stolze Messingplatte am südlichen Entree der Villa. Die italienische Frühlingssonne blinzelt schüchtern von Verona herüber. Das Azzurro tipico italiano ist noch aus der Übung. Vorsaison. Autofrühling in Italien.

Für den Pfeffer sorgt Porsche. Ein volles Dutzend farbenfroher frischer Zuffenhausener GT3 ist angerichtet und garniert das ländliche noch etwas wintermüde Domizil. In Rot, in Speed-Gelb, in Quecksilber, Asphaltgrau und Dunkelblau stehen sie da. Artig nebeneinander. Penibel ausgerichtet. Allzu friedlich fast, die bunte GT3 Rasselbande. Porsches neuestes Meisterwerk. Vollgetankt und fertig zur Testfahrt quer durch Venetien, die Lombardei oder das Trentino.

Wo bitte sind die Zündschlüssel?

„Signiori, prego, die Konferenz, sie beginnt!“ Der Concierge winkt hektisch. Konferenz? Ach ja, vor dem Vergnügen kommt die Arbeit. Das ist auch bei Porsche so. Ein Technik-Vortrag im ehemaligen Viehstall der Villa steht an. Die Kollegen der nationalen Motorpresse murren. „Sakra, I will endlich den Porschen foarn!“, grummelt der Kollege von der Sonntagszeitung – wie ein kleiner Junge, dem man sein Spielzeug weggenommen hat. Die Gesichtsmienen der Autojournalisten sprechen Bände: Wo bitte sind die Zündschlüssel?

Ruhig Blut. Porsche Projektmeister Andreas Preuninger referiert am liebsten mit der Gründlichkeit eines Stuttgarter Autoingenieurs über seinen neuen GT3. Im Wortlaut hört sich das beispielsweise so an – Thema Design des Kofferaumdeckels: „Die obere Abluftführung unterstützt dabei einerseits die Kühlerströmung des Mittenkühlers und trägt andererseits entscheidend zur Verminderung des Vorderachsauftriebs bei, indem unerwünschte Luftpolster unterm Fahrzeug verringert werden.“

Ein Tourbillion mit Trockensumpfschmierung

„Ah ja.“ Das Ganze fix in Umgangssprache und Kurzform: Der neue GT3 ist ein magisches Drehzahlwunder. Sein Sechs-Zylinder Boxermotor aus Aluminium schraubt sich in schwindelerregende Höhen. 8.400 Touren Maximal-Drehzahl pro Minute sind möglich. Ein wahnwitziger Höhenrausch. Der ganze Wagen gleitet dabei wie ein Learjet durch den Luftstrom. Dank Überdruck in den Staulufthutzen saugt der Motor gleich einem Industriestaubsauger gierig hektorliterweise Frischluft an, pumpt diese in die beiden Zylinderbänke des Kurbelgehäuses, wo ein mechanisches Kunstwerk aus vier obenliegenden Nockenwollen, 24 Ventilen und Titanpleuel zu Werke geht. Output: 415 PS bei 7.600 Umdrehungen pro Minute.

Damit dieser komplexe Tourbillion nicht auseinander fliegt, gibt eine aufwendige Trockensumpfschmierung brav den verläßlichen Schmiermaxen, während die Abgase aller Zylinder in eine gemeinsame Mischkammer strömen und dort für ihre Resozialisierung in Freiheit geräuschvoll aufbereitet werden. Stellen Sie sich das akustische Drehzahlband eines 911 ohne Endtöpfe in einer geräumigen und leeren Tiefgarage vor. Ungefähr so klingt der GT3. Nur eben noch besser: Stählern, brachial und unendlich souverän.

Beschleunigungswerte wie im freien Fall

Die gesamte Motorkraft knallt im Staccato eines Sechs-Gang Renngetriebes mit extrem kurzen Schaltwegen auf die Hinterachse, wo ein Sperrdifferenzial die Power auf zwei fein geschmiedete 19 Zöller mit Hochgeschwindigkeitsreifen der Dimension 305/30 ZR 19 verteilt. Das Ergebnis: Katapultartiger Vortrieb. Beschleunigungswerte wie im freien Fall. In Zahlen: 0 bis 100 km/h in 4,3 Sekunden, weitere 4,4 Sekunden verstreichen und der GT3 läuft 160. Spitzengeschwindigkeit: 310 Sachen in der Waagerechten. „Noch Fragen bitte?“

„Nein!“ Keine Fragen mehr. Furchtbar ungeduldig rutschen die Pressekollegen auf ihren Stühlen hin und her, scharren mit den Füßen auf den Terracotta-Fliesen. Jetzt mal her mit den Schlüsseln und ab dafür. Mit Blinkzeichen antwortet der GT3 gehorsam auf den Schlüssel-Tastendruck. Ganz so wie sein ziviler Bruder, der 997er. Überraschung: Auch das Cockpit schaut gutbürgerlich aus. Lediglich das dicke Alcantara Lenkrad und der rote Drehzahlbereich nördlich der Neuntausender Marke kennzeichnen den Athleten.

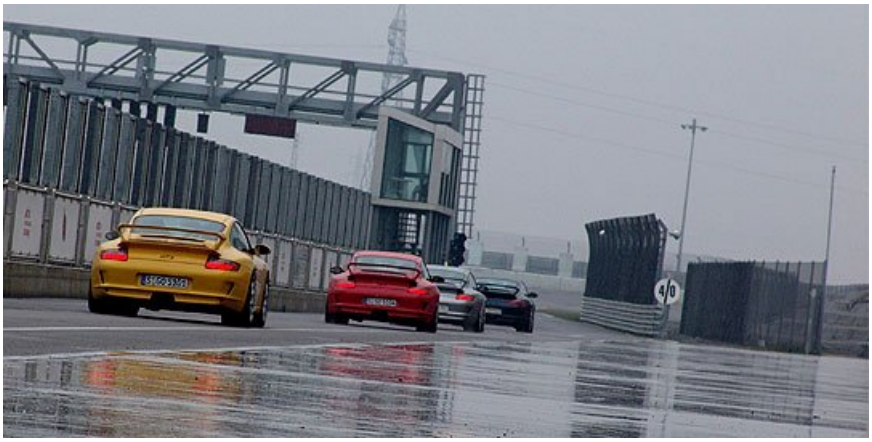
Dann aber: Sitze hat der Porsche GT3 nicht. Eher Rennschalen. Knalleng wie ein Gipsbett. Von den Beinen hoch bis zum Kragen. Und tief sind die. So tief, daß der erste Griff instinktiv nach der Höhenverstellung sucht. Doch Fehlanzeige. Die gibt es nicht. Dafür eine extrem griffige Alcantara Sitzbahn, so als ob das Gestühl und meine Hose ein einziger Klettverschluß wären. Mamma mia, wie komme ich da wieder raus?

Sechs Zylinder warten auf Marschbefehl

Am besten gar nicht! Denn in diesem Moment drehe ich den Zündschlüssel, der Boxer in meinem Rücken erwacht. Schlagartig. Der Doppellauf hinten am Heck gibt Feuer. Es grollt und donnert. Zornig. Respekteinflößend. Das Schotterbett erbebt. Sechs Zylinder warten auf ihren Marschbefehl. 415 PS – fertig zum Angriff.

„Oh la la!“ Erst einmal sachte Kontakt aufnehmen. Ein Gasstoß zuviel und der Hotelbedienstete dürfte einen Tag lang Kies harken. Nein, wir sind ja höfliche Menschen. Also schön gesittet im ersten Gang die schmale Hotelauffahrt runter zuckeln. Einer nach dem anderen. Die Porsche mögen das überhaupt nicht. Ihr Grollen wird durchdringender.

Die schwerste Übung: Im GT3 nicht die Contenance verlieren. Nein, so schwer es auch fällt, ich hole alle Vernunft hervor und rolle mit dem Porsche-Konvoi gen Osten. Zum Adria Raceway. Nur wer sich selbst bändigen kann, ist dem Porsche GT3 gewachsen.



„Verdammt noch mal!“ Am Adria Raceway öffnet nicht nur der italienische Pförtner die Schranke, sondern der mediterrane Himmel auch seine Schleusen. Regen auf der Rennstrecke! „Und mir san mit den Porsches da“, so der Bayer. Schöner Mist. Wer jetzt Gas gibt, kann lustig Brummkreisel spielen. Im Eiltempo rollt die Stuttgarter Rotte in den großen Hangar ein. Dort wartet Walter auf uns. Der heißt Röhrl mit Nachnamen und kann ziemlich gut Auto fahren. Auch bei Regen. Sein Wagen ist, na klar, ein GT 3 in Gelb und vielleicht das schnellste Bodentaxi der Welt. „Schnallen Sie sich bitte an!“ Klingt wie eine Drohung, ist aber nur ein gutgemeinter Rat. Und einfach nur sinnvoll, denn die Keramikbremsen verzögern fast so effektiv wie eine im Weg stehende Betonwand.

Auf Knopfdruck verabschieden sich alle elektronischen Helferlein. Stattdessen ist jetzt ein steinhartes Sportfahrwerk aktiviert. Mit dem Ende der Boxengasse verliert der GT3 endgültig alle Manieren. Wie mit einem Hammerschlag haut es den Wagen nach vorne. Der Motor grollt nicht mehr. Er brüllt. Er schreit. Und beißt immer wieder zu. Klack, klack, klack. Röhrl rührt im Getriebestrang. Die sechs Gänge haben alle Mühe, die Drehzahl in Zaum zu halten. Immer wieder streift die Nadel den roten Bereich. Und in den Momenten, in denen Sie diesen Absatz gelesen haben, läuft der GT 3 bereits 200 km/h. Aus dem Stand. Heilige Maria.

Doch auch diese Rennstrecke hat Kurven. Recht viele sogar. Und Leitplanken. Also den Anker werfen. Die Bremsen wirken wie Sekundenkleber. Peng und wir fahren nur noch 100. Immer noch recht viel für eine 90

Grad Linkskurve. Plötzlich sitze ich ganz vorne. Warum? Der Porsche geht seitwärts. Ich blicke aus dem Seitenfenster und habe die Piste vor mir. Gehabt. Denn genauso schnell ist der Drift vorbei, das Geschoß wieder auf Kurs und erneut jenseits der 200er Marke unterwegs. Jede Bodenwelle schickt herzliche Grüße an meine Wirbelsäule. Ich spüre Knochen, von denen ich nicht einmal wußte, daß es sie gibt. Bei 4.000 Umdrehungen öffnen sich Zusatzklappen im Auspuff. Es wird noch lauter, so als wäre der Motor gerade zu uns in Cockpit gefallen. Unterhaltung unmöglich. Denken schwierig. Bewegungen weichen bloßen Reflexen. Wie verrückt ist das Ganze hier bitteschön?

Ziemlich verrückt. Und gerade deswegen ein Riesenspaß. Doch nicht ganz ungefährlich. Denn führende Schienen gibt es auf der Piste nicht. Grasnarbe und Schotterbett liegen viel dichter als sie scheinen. Und die Leitplanke lauert nur darauf, daß der Porsche aufschwimmt und abfliegt. Sipp. Zack. Rumms. Game over. Der GT3 kennt keine Grenzen. Besser man weiß, wo seine eigenen liegen.

Auf der Rückfahrt zur Villa del Quar habe ich noch einmal den Ingenieur im Ohr: „Auf angenehmen Ballast wie Klimaanlage und CD-Radio muß auch der GT3-Kunde nicht verzichten. Das gehört zur Serienausstattung.“ Ich schmunzele. Auch wenn dieser Porsche über 108.000 Euro kostet. Nach solch einem Ritt, denkt an derartige Features niemand mehr.

Bei den kultivierten Lorbeerhecken begegnen mir ein paar Menschen, die ich heute schon einmal gesehen hatte: die Kollegen Motorjournalisten. Seltsam verzückt und ihrer Wirklichkeit entrissen. Selbst der Bayer ist ganz still und friedlich. Apathisch steigen wir in den Bus, der uns zum Flughafen bringt. Kein Zweifel, wir alle sind Gefangene des Drehzahlkönigs. Befreiung fraglich.

Sie möchten den Porsche GT3 als Bildschirmhintergrund? Klicken Sie hier in unsere Rubrik ‚Wallpaper'.

Text: Mathias Paulokat
Fotos: Mathias Paulokat / Dirk Weyhenmeyer

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-gt3
© Classic Driver. All rights reserved.