



996.2 GT3: Jahrgang 2003.



997 GT3: Jahrgang 2007.



997.1 GT3: Jahrgang 2009.



991 GT3: Jahrgang 2013.



1999 trifft 2019: 911 GT3 der Modellreihe 996 und ein 991.2 GT3. Beide teilen sich die unbedingte Nähe zum Motorsport.

Bilder: Porsche

Zeitlos sportlich

911 GT3 – seit zwanzig Jahren zieht das Kürzel Porsche-Puristen magisch an. Eine Zeitreise.

Philipp Aeberli

Während bei italienischen Marken klangvolle Namen wie «Superleggera», «Testarossa» oder «Corsa» an ausgesuchten Modellen prangen, geht es bei deutschen Herstellern meist pragmatischer zu. Knappe Kürzel aus Ziffern und Lettern zeigen dem Betrachter sofort und unmissverständlich, womit er es zu tun hat. Auch wenn die kryptischen Modellbezeichnungen auf den ersten Blick vielleicht nicht sonderlich aufregend wirken, können sie sich über die Jahre zu klangvollen Namen mausern – zumindest für all jene, die zu schätzen wissen, was sich dahinter verbirgt.

1999 prangte erstmals der Schriftzug «GT3» am Heck eines Porsche 911. Die Zusatzbezeichnung lieh sich der Strassensportler bei der in der GT3-Klasse eingesetzten Rennversion und beim «GT3 Cup», mit dem der Porsche-Markenpokal ausgetragen wurde und weiterhin wird. Damit wird klar, dass der GT3 der Rennwagen für die Strasse sein soll. Das vermittelt der GT3 der ersten Generation, Porsche-intern 996 genannt, auch heute noch glaubwürdig, wie er bei einer Ausfahrt über Schweizer Pässe anlässlich des 20. Geburtstags vermittelt.

Der Ur-GT3 wirkt, verglichen mit modernen Autos klein, geradezu zierlich und schlank. 4,43 Meter kurz, 1,76 Meter schmal und 1350 kg leicht. Markantestes Erkennungsmerkmal ist der geschwungene Heckflügel.

Auch im Innenraum ist Purismus angesagt: Enge Schalensitze nehmen Fahrer und Beifahrer in die Mangel, die Rücksitze wurden entfernt, um Gewicht zu sparen, und auf Wunsch

ist gar ein Überrollbügel zu haben. Mit heiserer Stimme meldet sich der Sechszylinder-Boxer im Heck zum Dienst; 3,6 Liter Hubraum, 360 PS lauten seine für damalige Verhältnisse beeindruckenden Eckdaten. In 4,8 Sekunden sprintet der Sportler auf 100 km/h.

Derartige Werte erreichen heute bereits sportliche Kompaktwagen. Was sie allerdings nicht bieten können, ist dieses ungefilterte, raue Fahrerlebnis. Der leichte Sportler wirkt hellwach – und fordert das – selbe auch von seinem Piloten. Zwar lenkt er spielerisch in Kurven ein, läuft aber auch Rinnen und Fugen in der Fahrbahn unweigerlich hinterher, sofern man das am dünnen Lenkrad nicht korrigiert.

Feiner, präziser und schneller

Genauso wie die zivileren 911er-Versionen lebt auch der GT3 von konstanter Evolution. Schon die zweite Generation des Strassenrenners fühlt sich deutlich anders an. Optisch unterscheidet sich der ab 2003 gebaute 996.2 GT3 hauptsächlich durch neue Frontleuchten und einen neuen Heckspoiler vom Ur-Modell. Der 3,6-Liter-Boxer erstarkte auf 381 PS, und vor allem das Fahrwerk wurde deutlich überarbeitet – vordergründig natürlich, um den GT3 auf der Rennstrecke noch schneller zu machen. Auf der Strasse wirkt die zweite Generation dadurch spurstabiler und gar ein wenig komfortabler, da das Fahrwerk mit Unebenheiten besser klarkommt. Geblieben sind dafür die funktionale Gestaltung des Innenraums und der Charakter des Sechszyl-

linders mit heiserer Stimme, der seine Leistung erst bei hohen Drehzahlen richtig freigibt.

2004 lancierte Porsche eine neue Generation des 911, den 997, auf dessen Basis 2007 konsequenterweise auch eine neue Version des GT3 folgte. Auch wenn sich dieser optisch durch die nun wieder klassisch runden Frontleuchten und den wiederum neuen Heckspoiler optisch deutlich von seinen Vorgängern unterschied, wagte es Porsche nicht, am Grundrezept des bei Fans der Marke äusserst beliebten Modells etwas zu verändern. Im Heck des Motorsport-Ablegers arbeitete weiterhin ein 3,6 Liter grosser Boxer mit sechs Zylindern, geschaltet wurde über ein präzises 6-Gang-Schaltgetriebe. Dank erhöhter Drehzahl stieg die Leistung des Saugmotors auf 415 PS bei 7600 Umdrehungen. Bremsanlage, Aerodynamik und Fahrwerk wurden weiter verbessert; erstmals verfügte der GT3 über verstellbare Dämpfer, die sich per Tastendruck härter oder weicher stellen lassen, womit der Sportwagen gerade bei schlechter Strasse besser liegt.

Im Zuge des Facelifts für den Porsche 997 wurde auch der GT3 2009 weiter verfeinert. Natürlich wollte Porsche weiterhin auf einen reinen Saugmotor setzen, der bei Sportfahrern aufgrund seiner direkten Gasannahme und der linearen Leistungsentfaltung die erste Wahl ist. Dafür wurde der Hubraum auf 3,8 Liter erweitert. So kam der Motor nun auf 435 PS. Feinschliff im Detail machte den GT3 auch in Kurven schneller und beherrschbarer, vor allem auch weil erstmals eine elektronische Stabilitäts-

kontrolle im GT3 zum Einsatz kam, die sich aber für den Einsatz auf der Rennstrecke komplett deaktivieren lässt.

Auf dem Weg zur Perfektion

Für Aufruhr unter den puristischen GT3-Fans sorgte die Einführung der Modellgeneration 991 im Jahre 2013. Er verfügte nicht nur über einen komplett neuen Motor, der aus 3,8 Litern Hubraum 475 PS bei atemberaubenden 9000 Umdrehungen schöpft, sondern auch über zahlreiche technische Neuerungen: eine elektromechanische Lenkung samt Hinterachslenkung und vor allem: ein automatisiertes Doppelkupplungsgetriebe anstelle der traditionellen Handschaltung. Natürlich ging dadurch etwas Nostalgie verloren. Schliesslich zählt aber: Der GT3 wurde dadurch schneller und effektiver als je zu vor.

Vorläufig auf die Spitze getrieben wurde dieses Konzept mit dem jüngst ausgelaufenen 991.2 GT3: 4-Liter-Boxer-Saugmotor, 500 PS bei 9000 Umdrehungen, wahlweise mit manuellem 6-Gang-Getriebe oder 7-Gang-Doppelkupplung. Er bietet begeisternden Klang, messerscharfes, präzises Fahrverhalten, perfekte Beherrschbarkeit und gleichzeitig so viel Fahrkomfort wie nie zuvor. Und man fragt sich, auch das gehört zu einem GT3: Wie wollen die Porsche-Ingenieure das noch übertreffen? Die Antwort darauf werden sie wohl bis spätestens 2021 liefern. Details zum GT3 der kommenden Modellreihe gibt es noch keine. Doch eins steht fest: Der Sechszylinder-Boxer-Saugmotor im Heck gilt als gesetzt.

Kompakte Sterne mit Stecker

Mercedes Unter dem Label «EQ Power» bietet Mercedes erstmals die A- und die B-Klasse als Plug-in-Hybrid an: die Modelle A250e (auch als Limousine) sowie der B250e. Die Markteinführung erfolgt noch im Laufe des Jahres.

Mercedes koppelt einen 1,3 Liter grossen Vierzylinder mit einem 102 PS starken Elektromotor, der auch als Anlasser dient. Sie bringen es gemeinsam auf eine Systemleistung von 218 PS und 450 Newtonmeter Drehmoment. Als rein elektrische Reichweite werden für den WLTP-Zyklus 56 bis 69 Kilometer angegeben. Daraus errechnen sich Normverbräuche von 1,4 bis 1,6 Liter pro 100 Kilometer.

Im reinen E-Betrieb kann der 250e bis zu 140 km/h schnell fahren. Die 235 km/h schnelle Kompaktlimousine A250e erreicht innerhalb von 6,6 Sekunden aus dem Stand Tempo 100. Alle e-Modelle sind mit einem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet.

A250e und B250e lassen sich an der rechten Fahrzeugseite mit Wechsel- oder Gleichstrom aufladen. An einer 7,4-kW-Wallbox mit Wechselstrom (AC) kann die Batterie innerhalb von einer Stunde und 45 Minuten von zehn auf 100 Prozent aufgeladen werden. Beim Gleichstromladen (DC) beträgt die Ladezeit etwa 25 Minuten von zehn auf 80 Prozent. Die Hochvoltbatterie ist wassergekühlt und wiegt etwa 150 Kilogramm. Dank einer Verlegung des Endschalldämpfers in den Mittelunnel und der Integration des Tanks in den Achsbauraum nimmt der Akku unter der Rücksitzbank weniger Platz weg, sodass es nur zu geringen Einschränkungen beim Kofferraumvolumen kommt.

Die streckenbasierte Betriebsstrategie berücksichtigt mithilfe des Navigationssystems die gesamte geplante Route und sieht den elektrischen Fahrmodus für die jeweils sinnvollsten Streckenabschnitte vor. (pd)



Mercedes A250e.

Bild: HO

Nachricht

Direkt auf die Strasse projiziert

Jaguar Land Rover entwickelt mithilfe von Virtual-Reality-Technologie und neuen 3-D-Verfahren die nächste Generation intelligenter Head-up-Displays. Dank Augmented-Reality-Verfahren könnten so sicherheitsrelevante Informationen in Echtzeit und statt in die Windschutzscheibe virtuell auf die vor dem Auto liegende Fahrbahn projiziert werden. Die verstärkte Tiefenwirkung des 3-D-Effekts verkürzt die Reaktionszeiten des Fahrers in kritischen Situationen.

Zugleich werden Gefahren aufgrund schlechter Sichtverhältnisse reduziert. Studien ergaben, dass der Einsatz von stereoskopischen 3-D-Displays in einem automatisierten Umfeld Reaktionszeiten verkürzen und das Urteilsvermögen während der Fahrt verbessern kann. Jaguar Land Rover arbeitet bei der Entwicklung mit Forschern der Universität Cambridge zusammen. (pd)