

# SEI EIN CHAMPION! JUST BE A CHAMPION!



*Ein 2014er  
Porsche 911 GT3  
...der neuen Generation 991,  
für den anspruchsvollen  
Clubsport konfiguriert.*

**2014er Porsche 911 GT3 (Typ 991)  
Clubsport-Aufbau durch AP Car Design**

Vor etwas mehr als drei Jahren, ganz genau am 12. September 2011, gab die siebte Generation des 911 in der Frankfurter Ballsporthalle ihren Einstand. Inzwischen sind die Cup-Ausführung und seit 2013, dem Jubiläumsjahr des Elfers, auch ein neuer GT3 auf dem Markt. Statistiker wissen, dass 80 Prozent aller ausgelieferten 911 GT3 auch auf Rennstrecken bewegt werden. Allerdings war es 1999, im ersten Jahr des Breitensport-Flaggschiffs von Porsche, kaum anders als heute: Besonders anspruchsvolle Kunden wünschen das gewisse Extra, geschärfte Konturen, vielleicht etwas weniger Ausstattung bei gleichzeitig etwas mehr Leistung und etwas mehr aerodynamischem Abtrieb. Für Thomas Nater war dies Anlass genug, vom aktuellen GT3 ausgehend, ein vielversprechendes Projekt in Angriff zu nehmen. Der amtierende Titelverteidiger im Porsche Sports Cup, dem erfolgreichsten Breitensport-Format, weiß aus eigener Anschauung, worauf es ankommt. Dass sich der Fachmann für automobiles Kulturgut einen Exkurs in die jüngere Motorsport-Historie nicht ganz verkneifen konnte, lag auf der Hand. Am 3. Oktober 2014, dem Tag der Deutschen Einheit, stellte sich das Ergebnis seiner Bemühungen bei sommerlichen Bedingungen bei einem Fotoshooting zur Schau. Ort der Handlung: das Paletten- und Sägewerk Heinrich Lüffebaak in Greffen. Dort war am 30. März 2014 bereits ein anderer Porsche exklusiv für werk1 ins rechte Licht gerückt worden.

Rückblende: „Driving Diversity“ – Vielfalt (er-)fahren – so lautet das Motto des traditionellen Volkswagen-Konzernabends am 12. September 2011. Es ist der Vortag der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) auf dem Gelände der Frankfurter Messe. In der Ballsporthalle vor den Toren der Main-Metropole anwesend: neben 2.352 Pressevertretern auch Ex-Fußballer Günther Netzer und Ex-Le-Mans-Sieger Jacky Ickx – sowie die Vorstandsvorsitzenden der VW-Konzernmarken von Audi bis Skoda, von Lamborghini bis Porsche. Ihnen gebührt die Ehre, die Konzeptfahrzeuge oder gar Produktneuheiten der jeweiligen Häuser persönlich vorzustellen. Für den Porsche-Steuermann Matthias Müller, zu diesem Zeitpunkt 58 Jahre alt, ist es ein herausragender Moment in seiner Karriere als Industriemanager. Seit etwas mehr als einem Jahr im Amt, wird ihm die Aufgabe zuteil, die siebte Generation des Porsche 911 zu enthüllen. Die vorherigen sechs Neunelfer-Präsentationen seit 1963 haben sich – vom 12. September 2011 – auf 48 Modelljahre verteilt.



lenkombination 991 rein inhaltlich? Nun, zunächst einmal für gelungenes, in sich schlüssiges Design. Die Formen wirken wie geschliffen – ohne jeden Zweifel eine Schönheit auf großen Rädern. Matthias Müller unterstreicht in seiner Festrede die erheblichen Verbesserungen in Sachen Performance und Energieeffizienz. Er erwähnt den verlängerten Radstand. Auf der Nürburgring-Nordschleife sei das Resultat all dieser Maßnahmen exakt messbar. Um dreizehn Sekunden, erläutert Müller, unterschieden sich die Rundenzeiten der Carrera-Baureihen 997 und 991 – zugunsten des Jüngeren notabene, wie in jeder Disziplin des Sports. Der 911 habe noch einmal erheblich verbessert werden können, dokumentiert Matthias Müller.

Von außen nachvollziehbar sind neben dem verlängerten Radstand drei Gesichtspunkte: Das Dach ist abgesenkt worden. Der Vorderwagen hat an Breite zugelegt – und beim Blick unter den Heckdeckel ist kein Motor mehr zu sehen. Lediglich eine Abdeckung mit zwei horizontal angeordneten Kühlgebläse-Lüfterrädern zeigt sich dem geneigten Betrachter.

Dass das Hinterteil des 991 mit etwas Phantasie an einen Aston Martin erinnert, wird allgemein als ein Zugeständnis an den Zeitgeist aufgefasst. Wie lange wird der siebte Elfer der Geschichte am Markt bleiben, wieviele Varianten werden im Laufe der Zeit freigegeben – und welche zuerst? Diese und andere Fragen schweben im Raum. Matthias Müller lässt Zahlen sprechen. 23 Derivate hätten vom Typ 997 existiert, der sieben Jahre zuvor ins Scheinwerferlicht vorgefahren ist. Es ist nicht die längste Laufzeit einer Ausführung des 911 gewesen. Das legendäre G-Modell dürfte für alle Zeiten unerreicht bleiben. Sieben Modelljahre oder nicht – seit dem 12. September 2011 ist die lange Ahnentafel um einen Spross reicher. Er erfreut sich anscheinend bester Gesundheit.

Am 6. März 2013 setzt sich der Weg der Generation 991 fort. Auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert Porsche den 911 GT3 als sportlichsten Elfer aller Zeiten. Beim zweisitzigen Straßen-Sportler wacht erstmals ein PDK-Getriebe über die 475 PS. Der Porsche 911 feiert 2013 seinen 50. Geburtstag. Zum Jubiläum wird nach 996, 997 und mehreren Evolutionsstufen die fünfte Generation des GT3 ak-

Seitenansicht wie bei einem aktuellen GT3 Cup: Aus dieser Perspektive ist nicht zu erkennen, dass das hoch aufgestellte Heckflügelblatt an den Seiten eingekürzt worden ist. Unter der Bugschürze lugt eine Frontspoiler-Lippe hervor, nach oben aufsteigende Flaps wirken dem Untersteuern entgegen.

tiviert. Es ist die Motorsport-affine Variante für die Straße und das fahrdynamische Spitzenmodell der gesamten Baureihe. Um die Kurvenlage des modernsten, nach wie vor heckgetriebenen 911 GT3 noch zu steigern, setzt Porsche erstmals in einem Serien-Elfer auf eine aktive Hinterachslenkung. Die funktioniert so: Dank zweier elektromecha-

Noch ist es eine ungewohnte Kombination: nacktes, lackiertes Blech, Dreispeichen-Volant mit Alcantara-Lenkkranz und PDK-Wählhebel im Halbschatten – (nicht nur) das Schaltsystem des neuen GT3 mit seiner Stahl-Aluminium-Karosserie ist bahnbrechend.

Dass die neue Baureihe die interne Typbezeichnung 991 erhalten und die altbewährte Designlinie sich fortsetzen würde, ist zu diesem Zeitpunkt hinlänglich bekannt. Auch ist lange vorher durchgesiebert, dass eine Aluminium-Stahl-Bauweise neue Akzente setzen wird. Auf den Autobahnen der Bundesrepublik fallen immer wieder Versuchsträger, häufig solche mit den angedeuteten „Luft-einlässen“ eines vermeintlichen 911 turbo, auf. Die Dramaturgie der Wachablösung des 997 durch den Typ 991 baut sich in aller Öffentlichkeit auf. Vor mehr als zwei Jahrzehnten ist die Markteinführung der Generation 964 kaum anders verlaufen. Wofür aber steht die neue Zah-





nischer Aktuatoren an der Hinterachse lenken die Räder geschwindigkeitsabhängig bis zu 1,5 Grad gegen- oder zu den Vorderrädern gleichsinnig ein und verbessern so die Agilität, die Stabilität und den Wendekreis. Darüber hinaus besitzt der GT3 eine elektronisch geregelte, vollvariable Hinterachs-Quersperre anstelle der mechanischen Sperre. Das neu entwickelte Vollaluminium-Fahrwerk ist in Höhe, Spur sowie Sturz einstellbar und legt das Fahrgestell um 30 Millimeter tiefer als einen Carrera des Typs 991.



Laut Datenblatt erzielt der auf der Waage mit immerhin 1.430 Kilogramm angezeigte Zweisitzer eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h. Die Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife liegt unter 7:30 Minuten. Während der GT3 des Typs 997 serienmäßig noch auf 19-Zoll-Rädern gestanden hat (und natürlich auch gefahren ist), sind die Räder nun um ein Zoll größer – und an der Vorderachse um ein halbes Zoll breiter. So rollt der neue GT3 vorn auf Sportreifen im Format 245/35



Äußerlich unterscheidet sich der 911 GT3 von der aktuellen Carrera-Baureihe durch den feststehenden Heckflügel sowie eigenständige Bug- und Heckteile. Zudem ist der GT3 an der Hinterachse 44 Millimeter breiter als ein Porsche 911 Carrera S – das alte, mit Erfolg über die Generation 997 in die Modellfamilie eingebrachte Prinzip. Der Vorgänger, noch auf 997-Basis und im Rahmen der 63. IAA in der Frankfurter Messe als dritte Generation des GT3 RS positioniert, schöpft aus 3.797 ccm Hubraum 450 PS bei 7.900/min. Bei diesem Volumen bleibt es auch, als der Sechszylinder-Boxermotor, nun aber mit Benzin-Direkteinspritzung und Trockensumpfschmierung, für den Einsatz im GT3 des Typs 991 fit gemacht wird. Das Aggregat legt 25 Kilogramm an Gewicht ab, es leistet jetzt 475 PS. Durch eine völlig neu entwickelte Ventilsteuerung wird eine maximale Drehzahl von 9.000/min erreicht. Ebenfalls neu ist die aus Kunststoff gefertigte Resonanz-Sauganlage, die leichter ist als die Aluminium-Ausführung des GT3 des Typs 997. Statt eines manuellen Getriebes ist der Sport-Elfer ausschließlich mit Porsche-Doppelkupplungs-Getriebe (PDK) erhältlich, dass allerdings eher einem sequenziellen Schaltgetriebe aus dem Rennsport gleicht als dem für die Straße adaptierten PDK der Serienmodelle. Dank verkürzter Schaltwege und schnellerer Schaltzeiten liegt die Beschleunigung von null auf 100 km/h bei 3,5 Sekunden, und in weniger als zwölf Sekunden soll die Tempo-200-Marke zu knacken sein.

Leichtbau und diskrete Leistungssteigerung: 110 Kilogramm holte Thomas Nater mit seinem Team aus dem GT3 heraus. Der Motor leistet statt 475 PS im Original-Trimmm nun dynamische 502 PS.

ZR 20 und hinten auf 305/30 ZR 20. Zudem kommen an der Hinterachse GT-kompatible Bremscheiben mit 380 Millimetern Durchmesser zum Einsatz. Im August 2013 erreicht der Leistungsträger – pünktlich zum 50. Geburtstag des 911 – die Porsche Zentren. In Deutschland wird er für 137.303 Euro angeboten. Schnell erreicht der Beau eine solide Verbreitung. Insbesondere bei den unverändert beliebten Trackdays, so zum Beispiel auf der Nürburgring-Nordschleife, hält der Dreiachter mit seinen 475 PS unaufhaltsam Einzug. Das stellt nicht zuletzt Thomas Nater, der sich zuhause, im niedersächsischen Göttingen, längst nicht nur mit luftgekühlten Klassikern beschäftigt, fest. Im Porsche Sports Cup stellt sein Einsatzteam AP Car Design zwei-

SEI EIN CHAMPION! JUST BE A CHAMPION!

mal hintereinander den Gesamtsieger. Mike Essmann aus Rheine heißt der erfolgreiche Fahrer, den wir Ihnen in der werk1-Ausgabe Mai/Juni 2014 nähergebracht haben. Nater also konfiguriert für sich und seine anspruchsvolle Klientel eine erste Clubracing-Variante, den GT3 APC. Im ersten Schritt bleibt das hochklassige Original-Fahrwerk zumindest von der Hardware-Seite her unangetastet. Aufgrund vorliegender Grundlagen-Erkenntnisse wird allerdings eine spezielle Einstellung vorgenommen. Inzwischen ist in Zusammenarbeit mit KW auch ein spezifisches Sonderfahrwerk in Arbeit.

Einen Zugewinn an aerodynamischem Anpressdruck – und nochmals gesteigerte Attraktivität – stellt das vom aktuellen GT3 Cup übernommene Spoilerpaket bereit. Der Heckflügel, der aus Karbon besteht, wird an den Seiten eingekürzt. Ansonsten entspricht die Optik des GT3 APC der Cup-Version. Mit 502 PS bei 448 Newtonmetern maximalem Drehmoment sind die hervorragenden

### Sporthistorisches Vorbild:

Dave Maraj, Spross einer Dynastie indischer Diamantenhändler, war mit seinem Rennstall Champion Racing jahrelang im US-Profisport sowie in Le Mans hochklassig aktiv.

Gene des GT3-Original-Motors konsequent genutzt und mittels einer Leichtbau-Abgasanlage hervorgehoben worden. Überhaupt Leichtbau – in Detailarbeit gelingt es, das Gewicht um satte 110 Kilogramm auf 1.355 Kilogramm zu reduzieren. Dennoch konnte ein Überrollkäfig aus Stahlrohr-Material verbaut werden, der ausschließlich an den vorgegebenen Original-Befestigungspunkten montiert wird. Das bedeutet: Bodenteppich und Armaturentafel bleiben ohne jeglichen Beschnitt – eine beruhigende Nachricht für Puristen. Im Inneren des Sports cars konnten weitere interessante Details berücksichtigt werden, so zum Beispiel ein HANS-fähiger, vom DMSB zertifizierter Profilschalensitz. Das womöglich prägnanteste Feature: das durch Uwe Kern realisierte Klebefolien-Design im Stil der US-amerikanischen Champion-Porsche und Audi R8. Die Botschaft liegt auf der Hand: „Ein jeder kann ein Champion sein“. Und: „Nach der (Clubsport-)Saison ist vor der (Clubsport-)Saison“.

werk1.8 words: Carsten Krome  
werk1.8 pics: Carsten Krome

Mit besonderem Dank an: Heinrich Lüffe-Baak GmbH & Co. KG, D-33428 Harsewinkel-Greffen; Thomas Nater, Uwe Kern, Stefan Latta



WERK1  
big.data

Fahrzeugtyp

## 2014er Porsche 911

### GT3 (Typ 991)

Clubsport-Aufbau durch AP Car Design zum GT3 APC

#### Karosserie (Serienumfang bei Werksauslieferung)

zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in neuer Aluminium-Stahl-Bauweise mit Kotflügeln, Türen, Kofferraum- sowie Motorraumdeckel aus Aluminium

#### Sonderaufbauten Karosserie (AP Car Design, Göttingen):

nachgerüstetes Original-Spoilerpaket Typ 911 (991) GT3 Cup, Karbon-Heckflügelblatt (auf Hochstellern) in der Breite reduziert; Klebefolien-Design (Polished Art, Uwe Kern)

#### Motor

wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder, per Schleppebel betätigt; ein- und auslassseitig variable Steuerzeiten (VarioCam); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; je ein Dreiwege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung

**Bohrung:** 102,0 mm

**Hub:** 77,5 mm

**Hubraum:** 3.799 cm<sup>3</sup>

**Verdichtung:** 12,9 : 1

**Motorleistung:** 475 PS (350 kW) bei 8.250/min

**maximales Drehmoment:** 440 Nm bei 6.250/min

**Höchstzahl:** 9.000/min

**Kraftstoffart:** Super Plus

**Tankinhalt:** 64 l (optional: 90 l)

#### leistungsoptimierende Maßnahmen (AP Car Design)

Leichtbau-Sportabgasanlage mit Abstimmung der digitalen

Motorsteuerung auf dem Prüfstand, statt 475 PS im Ergebnis 502 PS bei 448 Newtonmetern maximalem Drehmoment

#### Kraftübertragung

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre sowie PTV Plus

#### Radaufhängungen (Vorderachse)

Federbeinachse mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern sowie Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; speziell für AP Car Design konfiguriertes KW-Sportfahrwerk

#### Radaufhängungen (Hinterachse)

Mehrlenkerachse mit einzeln an jeweils fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen, innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachslenkung; Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Kennfelder

#### Bremssystem

Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM)

#### Bremsen (Vorderachse)

Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Sattelgehäuse; gelochte und innenbelüftete Scheiben mit 380 mm Durchmesser und 34 mm Dicke

#### Bremsen (Hinterachse)

Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Sattelgehäuse, gelochte und innenbelüftete Bremscheiben mit 380 mm Durchmesser und 30 mm Dicke

#### Räder und Reifen

vorn 9J x 20 mit 245/35 ZR 20, hinten 12J x 20 mit 305/30 ZR 20

**Leergewicht nach DIN (Serienumfang bei Werksauslieferung):** 1.430 kg

**Leergewicht (Leichtbau-Maßnahmenpaket durch AP Car Design):** reduziert auf 1.355 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 315 km/h

**Beschleunigung (0 – 100 km/h):** 3,5 sec.

#### Interieur

weitgehender Verzicht auf die Original-Innenausstattung