
Neuer Rennwagen für die Porsche-Markenpokalserien

Porsche hat die jüngste Generation des meistverkauften Rennwagens der Welt vorgestellt: den neuen 911 GT3 Cup. Er dient ab der Saison 2021 als neues Wettbewerbsfahrzeug für den Porsche Mobil 1 Supercup sowie die nationalen Porsche Carrera Cups in Deutschland, Frankreich, Asien und Benelux sowie erstmals auch in Nordamerika. Das Cup-Auto ist die erste Rennversion auf Basis der aktuellen Generation 992 und das erste Markenpokal-Auto des Sportwagenherstellers, das mit einer turbobreiten Karosserie auftritt.

Mit einer Leistung von rund 510 PS (375 kW) übertrifft der GT3 seinen direkten Vorgänger um 25 PS. Der Neue ist zudem für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen ausgelegt, die eine signifikante CO₂-Reduzierung im Rennbetrieb ermöglichen. Die Rundenzeiten mit dem komplett neu entwickelten Cup-Elfer sollen sich je nach Streckenprofil um gut ein Prozent verbessern. Die Auslieferung an die Teams beginnt im Februar 2021. Porsche bietet den neuen 911 GT3 Cup ab sofort zum Preis von 225.000 Euro zuzüglich länderspezifischer Mehrwertsteuer an.

Zu den Besonderheiten des 911 GT3 Cup zählen seine Aerodynamik mit der Leichtbaukarosserie, die erstmals beim Cup-Auto in der Breite der Turbomodelle zum Einsatz kommt. Mit einer Gesamtbreite von 1902 Millimetern übertrifft sie das Vorgängermodell an der Hinterachse um 28 Millimeter und zeichnet sich durch einen zusätzlichen Kühlluft einlass vor den Rädern aus. Die Generation 992 des Elfers steuert zudem grundsätzlich eine deutlich breitere Vorderachse bei. Dank zusätzlicher Kotflügelverbreiterungen misst der neue 911 GT3 Cup an der Vorderachse jetzt sogar 1920 Millimeter. Dies macht den Weg frei für eine harmonische Rad-Reifen-Kombination mit zwölf Zoll breiten Felgen an der Vorder- und 13-Zoll-Rädern an der Hinterachse. Sie ist für den GT-Sport typisch und wirkt sich positiv auf das Handling und die Fahrbarkeit des Rennwagens aus.

Zeitgleich generiert die siebte Generation des Cup-Fahrzeugs spürbar mehr aerodynamischen Abtrieb. Er resultiert aus der Kombination des Heckbürzels mit dem größeren Heckflügel und der Frontschürze, die mittels einer Bugspoilerlippe sowie gezielt platzierten Abrisskanten spezifisch an den Rennbetrieb angepasst wurde. Die elfach verstellbare Schwannenhals-Aufhängung des Heckflügels sorgt für eine ungestörte Unterströmung. Die gesteigerte aerodynamische Effizienz bewirkt auch ein stabileres Fahrverhalten, vor allem in schnellen Kurven.

Die Karosserie des Cup-Fahrzeugs aus der Generation 991.2 bestand zu 70 Prozent aus Stahl und zu 30 Prozent aus Aluminium. Beim Nachfolger hat sich dieses Verhältnis umgekehrt. Dass er mit einem Leergewicht von 1260 Kilogramm dennoch rund 35 Kilogramm mehr auf die Waage bringt, ist beispielsweise der nochmals um zusätzliche Streben erweiterten Sicherheitszelle aus Stahl geschuldet.

Großes Augenmerk widmeten die Entwickler der Ergonomie rund um den Fahrer. Außer in der Neigung lässt sich der neue Rennsitz nun auch in der Höhe zweifach anpassen. Dies sichert im Zusammenspiel mit der zweiachsigen Lenkradverstellung eine individuelle Anpassung an jegliche Fahrer-Staturen. Verschiedene Polsterstärken erhöhen die individuellen Einstellmöglichkeiten zusätzlich. Das neu gestaltete, oben offene Motorsport-Multifunktions-Volant aus Kohlefaser ist eine Weiterentwicklung aus dem 911 GT3 R. Seine beleuchteten Tasten wurden auf Anregung der Fahrer neu angeordnet. Das sogenannte Rubber Switch Panel (RSP) rechts daneben greift mit seinen zehn großen Tasten ein Bedienelement des Porsche 919 Hybrid auf. Sie lassen sich auch in der Hitze des Rennbetriebs treffsicher erreichen und sind mit zentralen Funktionen wie Licht und

Belüftung oder auch dem Abstimmungswechsel von Trocken- auf Regenreifen belegt.

Die Elektronik stellt sich deutlicher in den Dienst der Teams, da sie Fehleranalysen erleichtert. Rund 700 Diagnose-Möglichkeiten stehen zur Verfügung. Eine spezifische Software fasst alle Informationen verständlich und übersichtlicher zusammen. Optionale Fahrzeugfunktionen wie ABS oder Traktionskontrolle sind im System bereits hinterlegt. Sie lassen sich mittels eines digitalen Codes freischalten. Im Porsche Mobil 1 Supercup und bei den meisten nationalen Carrera Cups bleiben diese Fahrhilfen auch weiterhin deaktiviert: Hier soll allein das fahrerische Talent der Teilnehmer den Ausschlag geben.

Das Fahrwerk des Cup-Elfers bietet Rennsporttechnik. Während die Hinterachse gegenüber der Serie prinzipiell unverändert bleibt, werden die Vorderräder fortan von Doppelquerlenkern und spielfreien Uniball-Lagern geführt – wie beim 911 RSR, dem aktuellen Rennsport-Topmodell von Porsche. Hierdurch nehmen die Dämpfer keine lateralen, sondern nur noch axiale Kräfte auf.

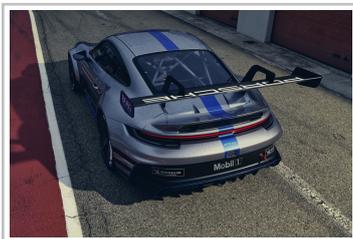
Auf der Motorenseite bleibt der 911 GT3 Cup beim Saugerprinzip. In der Rennversion entwickelt der 4,0 Liter große, wassergekühlte Sechszylinderboxer 510 PS. Seinen Leistungszenit erreicht das trockenumpfgeschmierte Hochdrehzahl-Aggregat bei 8400 Umdrehungen pro Minute (U/min). Zuvor waren es 7500 U/min. Die Maximaldrehzahl liegt bei 8750 Touren und das maximale Drehmoment von 470 Newtonmetern fällt bei 6150 U/min an. Eine Einzeldrosselklappen-Sauganlage mit zwei Resonanzklappen sorgt für ein noch spontaneres Ansprechverhalten und in Verbindung mit der Katalysator-Rennabgasanlage für eine begeisternde Klangkulisse. Je nach Rennserie, Reglement und Strecke stehen drei verschiedene Abgasanlagen zur Wahl. Das elektronische Motormanagement MS 6.6 stammt von Bosch. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



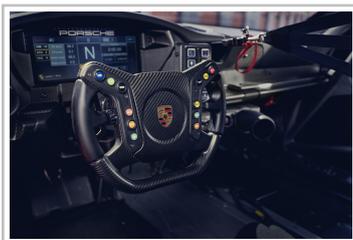
911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



911 GT3 Cup, Generation 992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
