

Neuer Porsche 911 GT3
im Promi-Test

Prüllt jetzt Lauda



Alter Ego-Trip: Stimmenimitator Alex Kristan testet als Niki Lauda und Heinz Prüller den neuen Porsche 911 GT3

Wenn **Heinz Prüller & Niki Lauda** den **neuen Porsche 911 GT3** testen, dann sitzt mit Sicherheit **Stimmenimitator & Comedian Alex Kristan** hinterm Lenkrad.

Von Alex Kristan, Fotos von Achim Hartmann

Prüller: Ein herzliches Grüß Gott und Bonjour, lieber Niki, bin plus minus relativ sehr sehr happy, dass ich mit dir den neuen 911 GT3 testen darf. *Erinnert mich an 1967, als ich mit dem Cousin von Jackie Stewart...*

Lauda: Heinz, bitte verschon' mich. Das interessiert mich relativ wenig. Wir sind nicht hier um Blech zu reden, sondern um Blech zu fahren.

Prüller: Du sagst es, Niki, und WAS für ein Blech! Mit dem neuen 911 GT3 setzt Porsche einerseits seine Modelloffensive konsequent fort und andererseits einmal mehr Maßstäbe in den verschiedenen Meisterschaften wie z.B. FIA GT, Le Mans oder bei diversen Langstrecken-Serien. Niki, wie ist dein erster Eindruck vom Auto?

Lauda: Erster Eindruck ist gut. Der GT3 verkörpert schon am ersten Blick den Begriff Sportwagen in dessen ursprünglichem Sinn, das heißt, competitive im Motorsport. Und nichts anderes erwarte ich von so einem Auto.

Prüller: Genau Niki, aber lange Rede, kurzer Sinn,



oder wie Michael Schumacher gesagt hätte, „kurze Rede, langes Kinn“, lass uns eine Runde mit dem Auto drehen oder let us a round with the car turn, wie es im Racing-Englisch heißt. Niki, are you ready for take off?

Lauda: Logisch, Heinz. So wie der Motor am Stand klingt, würd' ich mich an deiner Stelle fest anschnallen.

Prüller: Jaja, der Motor. Gutes Stichwort, ich hab' ja mit den Ingenieuren von Porsche gefrühstückt, und die haben mir exklusiv beim Abendessen verraten, dass die Maximal-Drehzahl um

100 Umdrehungen auf nun 8500 Touren gesteigert wurde.

Lauda: Ahso? Na dann schau'ma mal, ob das stimmt, was du da erzählst. Los geht's.

Prüller: Um Gottes Willen!

Lauda: Na Heinz, da geht die Post ab, was? Schub ohne Ende, wie im Flieger. Geiles Gerät!

Prüller: Huuuuuuuu, das waren jetzt 4,1 Sekunden von 0 auf 100! Plus minus relativ sehr sehr schnell,



Rotkäppchen im bösen Wolf: der beste falsche Lauda im besten wahren Porsche

Alex Kristan „prüllt“ mit Perücke, der Sechszylinder-Boxer jetzt bis 8500 Touren. Und er leistet 20 PS mehr als im alten GT3



GT3 im artgerechten Aggregatzustand: eine Fahrmachine, deren einziger natürlicher Feind der Stillstand ist

Arbeitsplatz für Fortgeschrittene. Und Alcantara, wohin man greift. Der Schalthebel will mit starker Hand über die kurzen Wege geführt werden

Du erinnerst dich vielleicht an Monaco 1983, das war plus minus der Rückstand von Riccardo Patrese auf Eddie Cheever in der 24. Runde. Unglaublich eigentlich...

Lauda: Is' mir relativ wurscht, erzähl' mir lieber was über den Motor. 3,8 Liter Hubraum, 435 PS, weiter Heinz...

Prüller: Stimmt, das ergibt eine spezifische Leistung von 114,6 PS pro Liter Hubraum, was relativ sehr sehr unglaublich ist. Was ich auch noch exklusiv verraten darf, das Gewicht des Autos ist gegenüber dem Vorgängermodell gleichgeblieben.

Lauda: Und was soll der Sport-Knopf da, Heinz? Du hast dich sicher schon exklusiv und investigativ erkundigt...

Prüller: Korrekt, Niki. Damit entlockt man dem Motor 45 Nm zusätzliches Drehmoment. Jaja, und er prüllt jetzt auch lauda, wie's im Comedian-Deutsch heißt. Und noch was hab' ich herausgefunden: Ab Herbst gibt es für den GT3 optional dynamische Motorlager und einen Vorderachs-Lift. Niki, du alter Technik-Freak, was genau ist das?

Lauda: Relativ einfach, die dynamische Motorlagerung erkennt, wenn das Auto rennmäßig bewegt wird und stimmt die normalerweise elastische Motorlagerung auf die Fahrweise ab. Und mit dem Liftsystem an der Vorderachse sind Straßenunebenheiten oder steile Tiefgaragen-Einfahrten kein Thema mehr, weil das Auto auf Knopfdruck um 30 Millimeter angehoben werden kann.

Prüller: Niki, alter Luftikus, reden wir über die Aerodynamik, reden wir über den „Ground Effect“. Nicht nur in der Fliegerei und in der Formel 1 das Geheimrezept zum Erfolg...

Lauda: Ganz klar! Die Aerodynamik bei dem Auto wurde so modifiziert, dass der Abtrieb massiv verbessert werden konnte, das heißt, der Anpressdruck ist jetzt mehr als doppelt so hoch wie beim Vorgängermodell.

Prüller: Jaja, auch deshalb ist der charismatische Walter Röhrl mit dem neuen GT3 auf der Nordschleife fünf Sekunden schneller als mit dem alten. Apropos Röhrl: Auch hier im Innenraum herrscht Renn-Feeling pur. Leichtbau-Schalensitze, Lenkrad und Schaltknauf mit Alcantara bezogen...

Lauda: Außerdem kann man ein Clubsport Paket mit Überrollkäfig, Sechspunkt-Gurten, speziellen Sitzbezügen und Feuerlöscher bestellen. Ohne Aufpreis, was gerade mir besonders taugt.

Prüller: Niki, dein Fazit?

Lauda: Relativ einfach: stärker, schneller, besser. Der Porsche unter den Porsches. ◀

Die Doppelconference Lauda-Prüller zum neuen Porsche 911 GT3 können Sie auch nachhören – im Internet unter www.alexkristan.at/presse.porschetest.php

Technik

Porsche 911 GT3

B6, 24V, **3797ccm**, **320 kW** (435 PS) bei 7600/min, max. Drehmoment **430 Nm** bei 6250/min, Sechsgang-Getriebe, Hinterradantrieb, Scheibenbremsen v/h (bel.), L/B/H **4460/1808/1280 mm**, Radstand **2355mm**, **2** Sitze, Reifendimension **235/35 ZR 19 (v)**, **305/30 ZR 19 (h)**, Tankinhalt **67 l** (optional 90 l), Kofferraumvolumen v/h **105/205 l**, Leergewicht **1395 kg**, 0–100 km/h **4,1 sec**, 0–200 km/h **12,3 sec**, Spitze **312 km/h**, Normverbrauch (Stadt/außerorts/Mix) **19,2/9,0/12,6 l ROZ 98**, CO₂ **298 g/km**

■ Preis: € **141.650,-**



Sport pur: besonders leichte Räder mit Zentralverschluss. Dahinter zu sehen: die Keramik-Bremsen um 10.000 Euro extra
Abteilung Motorsport, unverkennbar. Trotzdem hoher Langstreckenkomfort