

# DONDER EN BLIKSEM

Porsche laat weer een GT-model los, de 911 GT3 om precies te zijn. Gelukkig zonder turbo of hybridetechniek, hij heeft als vanouds een atmosferische motor en die kan doorhalen tot 9.000 toeren per minuut. We rijden mee met de man die het ontwikkelingsproces leidde.

Tekst **Guido Naumann** • Fotografie **AutoBild** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**



Schreeuwlelijk: de klank van de nieuwe GT3 is en blijft prachtig, ook nu de motor aan de nieuwste emissienormen voldoet. De circa 510 pk sterke krachtbron is afkomstig uit de Speedster, de aerodynamica is bijna van het niveau van de GT3 RS.

**B**ij het horen van de term 'GT3' gaan de ogen van Porsche-liefhebbers onmiddellijk glimmen. De snelle variant van de 911 met zijn enorme achterspoiler heeft al lange tijd een cultstatus. Dit jaar komt de nieuwste editie op de markt, op basis van de 992-generatie. Er volgt ook weer een race-uitvoering voor inzet in de Porsche Carrera Cup. Hoewel het dus nog even duurt voordat de supersporter op de markt komt, mag ik vandaag al met hem kennismaken, helaas nog wel vanaf de bijrijdersstoel. Achter het stuur zit Andreas Preuninger, de ingenieur die leiding geeft aan de ontwikkeling van de GT-modellen. Voordat ik instap, loop ik nog eens een rondje om het licht gecamoufleerde prototype met kenteken BB-PV 5016. Daarbij wordt onmiddellijk duidelijk dat de GT3 als vanouds lekker wild oogt, op een manier die maar net je smaak moet zijn. Er is in elk geval niet veel veranderd aan het vertrouwde recept. Akkoord, de enorme achterspoiler ziet er net even anders uit, maar de uitlaten hebben wederom een plek in het midden van de achterbumper gekregen. Ook de enorm brede spatborden die ruimte bieden aan XXL-wielen en -remmen kennen we reeds. Dit is bepaald niet alleen maar uiterlijk vertoon, want als de GT-tovenaars uit Weissach een auto onderhanden nemen, dan wordt er vooral voor gezorgd dat de dynamiek van het hoogst denkbare niveau is. Preuninger loopt zijn kantoor uit en steekt enthousiast van wal. "De camouflage vind ik echt mooi. Ik vind het leuk om te zien hoe een auto onherkenbaar wordt gemaakt. Af en toe zetten we ook onze concurrenten op het verkeerde been." Hij zegt erg tevreden te zijn over het eindresultaat. "De GT3 is weer helemaal zoals hij moet zijn. Een echte alleskunner. Het is tegelijk een relaxte GT en een knalharde racer."

## TERUG NAAR DE ROOTS

Maar nu is het tijd om dat zelf te gaan ervaren. Ik laat me in de koolstofvezel kuipstoel glijden en zit voor mijn gevoel maar vijf centimeter boven het asfalt. Dan volgt direct de eerste verrassing: op de tunnelconsole prijkt geen mini-joystick zoals bij de gewone 911, maar een traditionele versnellingspook met leren pookzak. Terug naar de roots, dus. Ik zeg tegen Preuninger dat ik het mooi vind om te zien dat de klassieke handbak op zo'n mooie wijze wordt geëerd, maar zijn antwoord is verrassend. "Nee, dit is de PDK!" Een fraai staaltje design, wat mij betreft. Terwijl we over een bochtig traject rijden, kunnen we een paar technische kenmerken van de nieuwe GT3 aan Preuninger ontlokken. De focus lag bij de ontwikkeling vooral op de vooras en het gewicht. Alles werd in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de nieuwkomer ondanks extra features niet zwaarder zou worden dan zijn voorganger. We praten hier over een gewicht van circa 1.500 kilo. Ter vergelijking: een 650 pk sterke Turbo S is 150 kilo zwaarder. Ten behoeve van nog meer grip op de vooras, koos Porsche voor de toepassing van dubbele draagarmen. Ook vonden bredere banden hun weg naar de GT3 (uit de 255-reeks) en tegen meerprijs zijn hardcore Michelin Cup 2 R semislicks verkrijgbaar. De veer- en demperafstelling is nog extremer. De nieuw vormgegeven voorzijde, die luchtweerstand nog verder verlaagt, en de standaard voorklep van koolstofvezel met luchtuitlaten



1 Andreas Preuninger achter het stuur van de nieuwe GT3. Bij tests rijdt het ontwikkelingshoofd dat verantwoordelijk is voor de GT-modellen vaak zelf. 2 Lekker traditioneel: een ouderwetse versnellingspook met een leren pookzak. Je kunt overigens ook kiezen voor een PDK-transmissie. 3 Een echte GT: hoewel de nieuwe GT3 nog meer autosportgenen heeft dan voorheen, is er nog best wat comfort overgebleven. Het verstelbare onderstel is werkelijk subliem. 4 De achterspoiler is nog voorzien van wat camouflage-materiaal, maar de uit de autosport bekende 'zwanenhals' blijft behouden. 5 De vooras werd nog bijtetteriger, met bredere banden en dubbele draagarmen.

garanderen nog meer neerwaartse druk. De achterspoiler met de zwanenhals-vormige ophanging heeft nog meer een autosport-uitstraling dan de spoiler van zijn voorganger. "Om het gewicht laag te houden, hebben we lichte polycarbonaat ruiten gemonteerd, die tot op heden waren voorbehouden aan de RS", vertelt Preuninger. Dan hebben we het over de achterruit en de achterste zijruiten.

#### KIPPENVEL

Terwijl hij tekst en uitleg geeft over zijn nieuwste creatie, draait de man die leiding geeft aan de ontwikkeling van de GT-modellen aan een knop op het stuur. In de digitale displays links en rechts naast de toerenteller verdwijnen het navigatiesysteem en aanverwante zaken en het display schakelt over naar de 'Track'-stand. De atmosferische vierlitermotor zingt nu nog twee octaven hoger, wat een geluid! Preuninger zet de PDK-bak in de handmatige stand en dan volgt een waar spektakel. Hij haalt in elke versnelling door naar 9.000 toeren per minuut. Echt kippenviel, daar kan geen turbomotor tegenop. De 510 pk sterke krachtbron trekt als een lier. De sprint van 0 naar 100 km/h vergt 3,3 seconden en de 200 km/h-grens is na zo'n tien seconden bereikt. Preuninger lacht en remt af voor de volgende bocht. De remmen bijten gretig en insturen wil de GT3 ook wel. Vroeger was af en toe nog wel wat onderstuur waar te nemen, maar dat is volgens de ingenieur verleden tijd. Inmiddels begint het toch wel een beetje te kriebelen. "Zou ik een klein stukje mogen rijden ...?" Preuninger kijkt me glimlachend aan. "In maart zeker. Dan vertel ik je graag meer over de sportieve ingrediënten van deze auto." We zijn er echter nu al van overtuigd dat deze versie in alles beter is dan zijn voorganger. Dat merk je zelfs vanaf de rijdersstoel. **AW**



'Hoewel dit model nog meer features heeft dan voorheen, wilden we voorkomen dat hij zwaarder werd'

Andreas Preuninger, ontwikkelingshoofd GT-modellen

#### PORSCHE 911 GT3

<b>MOTOR</b>	6-cil. boxermotor, achterin in lengterichting
<b>CILINDERHOUD</b>	3.996 cc
<b>MAX. VERMOGEN</b>	ca. 375 kW/510 pk bij 8.400 tpm
<b>MAX. KOPPEL</b>	ca. 470 Nm bij 6.200 tpm
<b>AANTAL VERSNELLINGEN*</b>	7, transmissie met dubbele koppeling achterwielen
<b>AANDRIJVING</b>	achterwielen
<b>AFMETINGEN L/B/H</b>	g.o.
<b>LEEGGEWICHT</b>	ca. 1.500 kg
<b>0-100 KM/H</b>	ca. 3,3 s
<b>TOPSNELHEID</b>	ca. 320 km/h
<b>GEM. VERBRUIK</b>	g.o.
<b>CO2-EMISSIE</b>	g.o.
<b>PRIJS</b>	nog niet bekend

\*Alle gegevens volgens fabrieksopgave | \* = ook leverbaar met handgeschakelde zesversnellingsbak

