

PORSCHE GT

Die Wiederentdeckung der Handschaltung

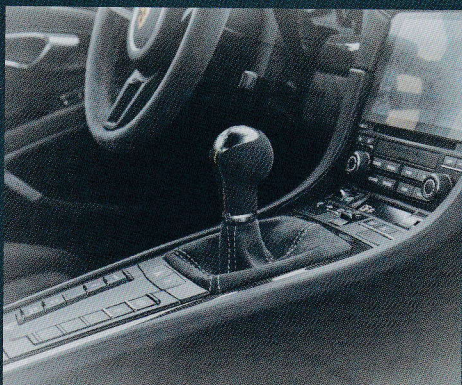
Mit dem neuen GT3 erinnert sich Porsche nochmals an die echten Elfer-Fans. Danach dürfte fertig lustig sein.

Jürg Wick

Nach der Einführung des Wasserboxers 1997 im intern «1996» bezeichneten Porsche 911 lancierten die Stuttgarter 1999 den ersten 911 GT3 und damit einen Haudegen, welcher die Historie der einstigen RS-Modelle weiterführen sollte. Mit 360 PS ging er wie die Sau und schaffte es, verlorengegangene Kunden zurückzugewinnen. Seither liefen Generationen ins Land. Die GT3-Serie IV hatte schon 435 PS, welche über eine Handschaltung verarbeitet werden mussten.

AUFSCHREI UNTER HARDCORE-FANS

2014 der GT3 mit 475 PS aus 3,8 Liter Hubraum, Spitze 325 km/h, nur mit siebenstufigem Porsche-PDK, weil es von McLaren über Ferrari bis zu Lamborghini unter den Supersportwagen keine Handschalter mehr gab und sich die Bestelleingänge für die Elfer-Porsche



Schalten statt schalten lassen, beides zum gleichen Preis.

sowieso mehrheitlich auf Automatikgetriebe konzentrierten. Aufschrei unter den Hardcore-Fans!

Deshalb nun also der neueste GT3 mit 500 PS, geschöpft aus 4,0 Liter Hubraum und weiterhin ohne Turbo. Auf 100 km/h geht er in 3,4 Sekunden mit dem siebenstufigen PDK-Getriebe (Turbo S mit 570 PS in 2,9 Sek.). Um sich mit den noch existierenden Elfer-Freaks zu versöhnen, bietet Porsche den neuen GT3 wahlweise wieder mit Handschaltung an mit sechs statt den sieben Gängen im normalen 911. Das ist gut so, denn vier Schaltgassen sind einfach zuviel, um händisch die Übersicht behalten zu können. Porsche macht keine Preiskonzessionen: Handschalter und Automat kosten gleich viel: 186'600 Fr. Der zur Handarbeit Verpflichtete muss sich mit einer um 0,4 Sekunden längeren Beschleunigungszeit abfinden, kann sich dafür über eine Spitze von 320 statt 318 km/h freuen (290 statt 288 g CO₂/km).

ALS SPEKULATIONSEMPFEHLUNG ZU VERSTEHEN

Fährt man die beiden, werden die unterschiedlichen Philosophien klar: der Handschalter für den Fahrspass, das PDK für das Prestige und die jungen Millionäre, die mit dem Smart statt mit einem Escort RS oder R8 Gordini aufgewachsen sind. Die Präferenzen der neuen GT3-Kunden werden in letzter Instanz darüber entscheiden, ob es in den höheren Sphären weiterhin Schaltge-



Elfer pur: Porsche 911 GT3 statt Carrera oder Turbo.

triebe geben wird, wobei die Verkaufsberater eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen dürften. Sofern nicht alles täuscht, werden sie im Hinblick auf den vermuteten Wertverlust zum PDK (Porsche-Doppelkupplungsgetriebe) raten und damit dem manuellen Getriebe die Daseinsberechtigung entziehen. Schade eigentlich, denn am Pass macht ein Manueller mehr Freude, wenn das Fahrerlebnis im Vordergrund steht. Toll ist der Ton der bis über 9000 Touren drehenden Boxermaschine. Beim Drücken der Soundtaste wird es eher peinlich: Ein hochdrehender Sauger braucht keine virtuelle Anmache. Und die Zwischengasautomatik im Handschalter ist noch peinlicher.

Ankreiden muss man dem GT3, dass die im Vergleich zum Standard-Elfer-Carrera je 3 Zentimeter dickeren Hinterbacken dem Fahrer unübersichtliche Kurven versauen können. Der Grip stand beim GT3 letztlich im Vordergrund, und da geht nichts über eine überirdische Bereifung. 245/35 R 20 vorne und 305/30 R 20 hinten sind ein neuer, nicht unbedingt willkommener Massstab. Die Hinterachslenkung kauft man im GT3 analog zum Turbo serienmässig mit.

Früher war ein Elfer nicht schneller, aber herausfordernder und irgendwie geiler. Vermutlich hat Porsche mit dem neuen GT3 zum letzten Mal einen Sauger mit Schaltgetriebe auf den Markt gebracht. Dieser Artikel ist auch als Spekulationsempfehlung zu verstehen.