



Porsche 911 GT3



Jarno van Maanen
4 juli 2007

© Rijtesten.nl

Back to basics

Zeg je Porsche 911, dan zeg je sportwagen. Toch kreeg Porsche in 1997 behoorlijk wat kritiek te verduren toen de nieuwe 911 werd geïntroduceerd. Met zijn gedempte motorgeluid, zijn luxe uitrusting en een scala aan veiligheidssystemen was deze een stuk minder puur dan zijn voorgangers. De puristen waren van mening dat Porsche haar sportieve imago verkwanselde door haar auto's meer af te stemmen op woon-werk verkeer dan op het betere bochtenwerk, kortom: dat de auto meer zakenauto dan sportwagen werd.

Nog geen twee jaar later bracht Porsche een 911 op de markt die ervoor zorgde dat zelfs de puristen weinig meer te wensen hadden: de 911 GT3. Het was de straatversie van de 911 waarmee Porsche in de GT3-klasse actief was. Goed voor een 360pk uit een ongeblazen zescilinder boxermotor, inclusief een imponerend motorgeluid, een



Porsche 911 GT3

tamelijk Spartaanse uitrusting en een rolkooi, maar zonder tractie- of stabiliteitscontrole. Kortom: een pure sportwagen, een echte mannenauto. Een 911 zoals een 911 hoort te zijn. Toch?



© Rijtesten.nl

Net anders

In tegenstelling tot de Turbo en de GT2 is de GT3 geen uitbundige auto. Dus geen grote luchthappers aan de voor- en zijkant en ook geen lompe achterspoiler. Qua vormgeving staat hij veel dichterbij de gewone 911, wat de GT3 veel bescheidener maakt. Vanaf de zijkant zijn mooi de traditionele welvingen te zien, waar dit model al meer dan veertig jaar om bekend staat. Ook de achterkant is in lijn met de traditie vormgegeven, meer evolutie dan revolutie dus. Aan de voorkant vinden we wel een duidelijke trendbreuk: de koplampen. Voor het eerst in de geschiedenis van het model 911 zijn ze niet rond. Nu staan deze 'traanoog'™ lampen op deze GT3 niet eens zo slecht, maar ronde lichten waren mooier geweest. Het is dan ook niet zo vreemd dat



Porsche 911 GT3

Porsche voor het huidige type van de 911 weer teruggekeerd is naar de cirkelvormige lichten.

Hoewel de GT3 op het gebied van design veel gemeen heeft met de gewone 911, zijn er ook duidelijke verschillen te zien. Misschien wel het meest in het oog springend is de achterspoiler. Deze bestaat uit twee delen en zorgt voor wat meer neerwaartse druk op de achterkant van de auto. De hoeveelheid neerwaartse druk kun je eenvoudig aanpassen door het bovenste deel van de spoiler wat vlakker of wat schuiner te zetten. Aan de zijkant zijn het vooral de sideskirts die opvallen. Deze zorgen voor een gunstigere luchtstroom onder de auto, zodat de auto aan de voorkant wat meer grip heeft bij hogere snelheden. Ook de voorbumper is anders dan die van de gewone 911, hij is net wat strakker vormgegeven en heeft net als de sideskirts het doel om de voorkant wat minder zoekerig te maken.

De GT3 mag dan een auto zijn waarbij functie vÃ³r vorm ging, toch ziet hij er zeker niet onaardig uit. Sterker nog: dit is misschien wel de mooiste 911 uit deze modelserie. Hij oogt een stuk sportiever dan een â€˜simpeleâ€™ Carrera, maar ook weer niet zo uitbundig als een Turbo of GT2. Hij is sportief, zonder protserig te zijn. Waar de 911 Turbo associaties met een bodybuilder oproept, doet de GT3 meer denken aan een afgetrainde hardloper. De zilvergrijze kleur is zeker niet de meest opwindende kleur voor deze auto. Desalniettemin staat het hem best aardig; lekker ingetogen en strak. De â€˜boutjes-wielenâ€™ doen een beetje denken aan de Speedline wielen die bijvoorbeeld onder de 964 RS en 993 RS lagen. Het design van de spaken is niet verkeerd, maar de boutjes hadden wat ons betreft niet hoeven.



Porsche 911 GT3



Kunst van het weglaten

In de GT3 waan je je in een raceauto. Dat is vooral het geval bij dit exemplaar. In plaats van de niet bepaald onsportieve standaard GT3 sportstoelen is gekozen voor carbon kuipstoelen. Deze stoelen zijn ultralicht en zijn geschikt voor het gebruik van vijf- of zes zespunts racegordels, al waren in deze auto doodnormale driepunts gordels gemonteerd. De racestoelen bestaan uit één deel en zijn dus niet verstelbaar. Toch zitten ze als gegoten, al zal een zwaarlijvig iemand het waarschijnlijk geen pretje vinden in deze kuipjes. Zijdelingse steun is er in ieder geval genoeg, want je wordt echt omarmd door de stoelen. Achter je bevindt zich een stevige rolkooi, die ervoor moet zorgen dat het dak bij een koprol niet helemaal geplet wordt. Of die dat ook daadwerkelijk doet hebben we gelukkig niet getest.

Heel karig uitgerust is de GT3 niet. Hij is wel wat minder luxe dan een 911 Carrera,



Porsche 911 GT3

maar zaken als elektrische ramen, airbags voor de bestuurder en passagier en centrale deurvergrendeling heeft hij wel. Het interieur ziet er dan ook grotendeels hetzelfde uit als dat van de Carrera, dus hetzelfde eenvoudige dashboard, hetzelfde sportieve instrumentarium " met grote centrale toerenteller " en dezelfde middenconsole. Alleen een paar logootjes op de handrem en in de toerenteller verraden dat het hier om een GT3 gaat, al was het met de kuipstoelen en rolkooi natuurlijk al wel duidelijk. In principe werd hij geleverd zonder airco en zonder radio, maar deze opties waren kosteloos te bestellen. De echte purist had dus de keuze om ze achterwege te laten, die beschouwt deze zaken immers als onnodige massa.

Het moge duidelijk zijn dat het interieur van de GT3 op functionaliteit is gericht, het ziet er daarmee erg minimalistisch uit. De afwerking en het materiaalgebruik is echter prima en ook qua ergonomie klopt het allemaal. Vanwege de diepe zit is er ondanks het lage dak voldoende hoofdruimte beschikbaar. Je zou misschien denken dat interieurruimte niet veel uitmaakt in een auto als deze, maar als je serieus gaat racen " en dus een helm draagt " kun je wel wat hoofdruimte gebruiken. Naar opbergvakjes en bekerhouders kun je lang zoeken, maar het is beslist niet zo dat je helemaal niets kwijt kunt in deze auto. Zo zit er een bagagevak in de neus van de auto " de motor zit immers achterin " en kun je bijvoorbeeld een rugtas kwijt achter de stoelen, als deze tenminste tussen de buizen van de rolkooi past.



Circuitgenen

In tegenstelling tot wat veel mensen denken, is de motor van de 911 GT3 niet afgeleid van de 911 Carrera motor. Het is weliswaar ook een zescilinder boxer, maar het is niet simpelweg een opgevoerde versie van de standaard 911-krachtbron. Zijn wortels liggen namelijk in de racerij. Hij is afgeleid van de motor die in de Porsche 911 GT1 raceauto lag, dat is de auto waarmee Porsche in 1998 de 24-uurs race van Le Mans won, alleen mist hij de turbo's. Desalniettemin levert dit blok een vermogen van 360pk, wat voor een atmosferische zescilinder erg indrukwekkend is. Bovendien is hij, mede vanwege de titanium drijfstangen, beter bestand tegen hoge toerentallen: de toerenbegrenzer grijpt pas in bij 7.800 toeren per minuut.

De motor is natuurlijk niet het enige waarmee de GT3 zich onderscheidt van zijn huis-tuin-en-keuken broertjes. Zo is het carter afkomstig uit de 911 (993) GT2



Porsche 911 GT3

raceauto. Ook de versnellingsbak komt uit die GT2, deze bak is voorzien van verstelbare overbrengingsverhoudingen en de duurzaamheid is veel beter dan die van de normale versnellingsbak, wat hem extra geschikt maakt voor circuitrijden. Een ander voordeel van zo'n race versnellingsbak is dat de snel slijtende onderdelen eenvoudig vervangen kunnen worden. Op het circuit is dat noodzaak, maar ook voor een straatauto is het gunstig.

Verder is het onderstel natuurlijk niet ongemoeid gelaten: het onderstel is 30mm verlaagd, de hardheid van de veren is instelbaar en de wielophanging is geschikt gemaakt voor het gebruik van racebanden. Daarnaast zijn de remmen een stuk groter dan die van een gewone 911, de remschijven meten zowel voor als achter 330mm in diameter en hun remkracht is zelfs groter dan die van de 911 (993) Turbo. Ook de remklauwen zijn een stuk groter dan die van de Carrera-modellen en zijn elk voorzien van vier zuigers. Tegen meerprijs was het mogelijk om keramische remmen te laten monteren, waarmee deze GT3 de eerste productieauto met zulke remmen was.



Porsche 911 GT3



© Rijtesten.nl

Plopperdeplot!

Hij rijdt net als een gewone 911, denk je als je met de GT3 wegrijdt. Okay, de koppeling is wat zwaarder en de motor broemt wat meer, maar verder verschilt hij weinig. Bij lage snelheden voelt hij zich niet helemaal in zijn element, dan bokt hij een beetje en voel je dat hij meer wil. Geef hem wat meer en het wordt meteen duidelijk dat dit geen gewone 911 is. Dat merk je dan aan alles; de vering is veel harder, de motor is veel luider en de auto reageert nÃ³g directer dan een 911 Carrera, wat al niet de minste is.

In de GT3 moet je het doen zÃ³nder tractiecontrole, stabiliteitscontrole of andere elektronische hulpmiddelen, back to basic dus. Gelukkig is de wegligging fenomenaal. Het is echt ongelooflijk hoe goed deze auto op de weg ligt. Een klaverblad nemen met snelheden waarvan je met een gewone auto alleen kunt dromen, doet de GT3 met twee vingers in zijn neus. Zelfs in vergelijking met de 911 Carrera is de wegligging een stuk



Porsche 911 GT3

beter. De 30mm verlaging en de hardere veren doen hun werk dus goed. Ook volgas optrekken is mogelijk zonder veel wielspin, wat mede te danken is aan de achterliggende motor die de achterwielen op het asfalt drukt. Als je een beetje normaal rijdt, goed bij de les blijft en als het asfalt droog is, dan kun je met deze auto prima rijden zonder tractiecontrole. Is het nat op de weg, dan wordt hij wel wat tricky en dan moet je veel voorzichtigheid in acht nemen.

Dat volgas optrekken is trouwens erg verslavend, want de auto biedt ontzettend veel beleving. Je v³elt precies wat de auto doet. En hij voelt niet alleen snel, hij is het ook: binnen vijf seconden heeft de teller $\hat{\sim}$ de honderd $\hat{\sim}$ ™ gepasseerd en een seconde of elf later staat er $\hat{\sim}$ 200 $\hat{\sim}$ ™ in beeld. Tussenacceleraties zijn ook zo gepiept; je trapt het gaspedaal in en meteen versnel je. Alsof je zelf, hup, de benzine in de cilinders spuit. Minstens zo indrukwekkend als het optrekken is het afremmen; trap het rempedaal in en het voelt alsof je zojuist een enorm anker hebt uitgeworpen. En dat keer op keer, want de remmen worden niet slap als je ze een paar keer achtereen goed gebruikt. Bovendien zijn ze goed te doseren, iets dat van de peperdure keramische remmen, waar dit exemplaar niet van is voorzien, niet gezegd kan worden.

Het motorgeluid is misschien nog wel de grootste traktatie die deze auto te bieden heeft. W³it een geluid komt er uit die boxer! Niet zo vreemd ook, want bijna alle geluidsisolatie is verdwenen om zo het gewicht binnen perken te houden, verder is de auto uitgerust met sportuitlaten, die er nog een schepje bovenop doen. Bij lage toerentallen klinkt er een tikkeltje ordinaire roffel, maar wanneer het toerental hoger wordt gaat het geluid over in een prachtige schreeuw, die iets voor 8.000 toeren per minuut tot een climax komt. Terugschakelen levert ook mooie geluiden op. Vaak hoor je $\hat{\sim}$ plop plop plop $\hat{\sim}$ ™ uit de uitlaten klinken, het geluid van scheutjes onverbrande benzine die pas in de uitlaat tot ontbranding komen. Bij achterliggers tovert het een grote glimlach op het gezicht en ook degene achter het stuur van de GT3 kan een brede grijns niet onderdrukken.



Porsche 911 GT3



© Rijtesten.nl

Echte sportwagen

De 911 GT3 is een echte sportwagen. Dit is zoals een Porsche hoort te zijn: puur, snel en een beetje gevaarlijk. Eigenlijk zoals de Porsche 911 was in de jaren zeventig en tachtig. Onvervalst sportief en niet in toom gehouden door elektronische hulpmiddelen. Aan de ene kant is het jammer dat de 911 steeds minder puur is geworden en langzaam maar steeds meer minder sportwagen en steeds meer zakenauto wordt, maar aan de andere kant is het natuurlijk geweldig dat Porsche nog steeds supersportieve alternatieven biedt, waar deze GT3 er ã©ã©n van is.

Met dank aan Marco Hof Sportscars



Porsche 911 GT3

Plus

- + Enorm sportief
- + Opzwevend motorgeluid
- + Niet tÃ© extreem

Min

- Windruis bij hoge snelheid
- Tricky op nat wegdek
- Vormgeving koplampen