

Porsche-Kundenteams können ab 2026 auf den optimierten 911 GT3 R setzen

08/08/2025 Der erfolgreiche Porsche 911 GT3 R tritt ab der Saison 2026 in einer weiter verbesserten Version an. Der neue Rennwagen geht mit zahlreichen Detailoptimierungen inklusive einer überarbeiteten Aerodynamik an den Start.

Der aktuelle Porsche 911 GT3 R kann seit seinem Debüt zum Jahresbeginn 2023 auf eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte mit zahlreichen Siegen und Titeln bei mehr als 500 Starts auf der ganzen Welt zurückblicken. Allein in der vergangenen Saison gewann der Rennwagen in den Händen von Kundenteams mit der Intercontinental GT Challenge die inoffizielle GT3-Weltmeisterschaft für Hersteller und beendete die IMSA WeatherTech SportsCar Championship auf Platz eins aller drei GTD-Pro-Wertungen.

In der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) auf der Nordschleife fuhr der aktuelle GT3 R – von dem Porsche Motorsport bis heute 106 Exemplare an Kundenteams ausgeliefert hat – bei sechs der acht

Läufe als Erster über die Ziellinie. Hinzu kommt der Gewinn der erstmals ausgeschriebenen Endurance Trophy für LMGT3-Teams und -Fahrer in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC inklusive des Klassensiegs bei den 24 Stunden von Le Mans, errungen gegen acht konkurrierende Sportwagenhersteller. Auch in dieser Saison blieb der bis zu 416 kW (565 PS) starke 911 GT3 R bei dem französischen Klassiker ungeschlagen. In der DTM konnte sich zuletzt Thomas Preining, DTM-Champion 2023, mit einem Sieg beim Rennen am Norisring zurück in den Kampf um die Tabellenspitze bringen.

Das von Porsche Motorsport in zahlreichen Details weiterentwickelte Rennfahrzeug tritt damit in große Fußstapfen. Im Mittelpunkt der Evolution standen Optimierungen des Fahrwerks und der Aerodynamik. Ziel: ein nochmals ausgeglicheneres, auch für Nicht-Profis bei unterschiedlichen Bedingungen gut beherrschbares Handling.

„Wir haben bei diesem Update den Fokus auf Optimierung gelegt. Kleine Änderungen können große Unterschiede machen, wenn sie auf einer soliden und erfolgreichen Basis aufbauen“, erklärt Sebastian Golz, Projektleiter Porsche 911 GT3 R. „Das Feedback durch die Fahrer im April nach dem ersten Renneinsatz während der Entwicklungsphase hat unsere Ziele bestätigt. Somit können wir zuversichtlich in die Zukunft schauen, dass unsere Kundenteams mit der Evolution des 911 GT3 R bei Renneinsätzen rund um den Globus weiterhin erfolgreich sein werden.“

Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport: „Die mehr als 420 Podiumsplatzierungen des Porsche 911 GT3 R sprechen für sich. Er rundet unsere Kundensport-Rennwagen-Palette im GT-Bereich nach oben ab. Zusammen mit dem 718 GT4 RS Clubsport für den Einstieg in den internationalen GT-Rennsport bildet die jetzt vorgestellte Evolution ein starkes Paket für die Saison 2026. Die Option, bestehende 911 GT3 R per Update-Kit auf den neuesten Stand bringen zu können, sehen wir zudem als attraktive Lösung im Sinne der Kundenteams.“

Fahrwerks- und Aerodynamikoptimierungen

Markantestes Unterscheidungsmerkmal des neuen 911 GT3 R sind die zusätzlichen Entlüftungsöffnungen für die Radhäuser auf der Oberseite der vorderen Kotflügel. Diese sogenannten Louvres tragen maßgeblich zur Verbesserung der Aerodynamik bei. Im Zusammenspiel mit der optimierten Kinematik der Doppelquerlenker-Vorderachse, die durch eine verbesserte Kraftabstützung einen Anti-Dive-Effekt ermöglicht, wirken sie in der Verzögerungsphase einem Eintauchen des Vorderwagens entgegen und verhindern damit eine Aerobalance-Verschiebung. Dies verringert die Pitch-Sensitivity, also die Bremsneigungssensitivität durch das Nicken des Rennwagens um die Querachse. Hierdurch verhält sich der neue 911 GT3 R beim Anbremsen präziser und bleibt leichter kontrollierbar.

Im hinteren Bereich des Fahrzeugs erhält der Schwanenhals-Heckflügel eine vier Millimeter hohe Gurney-Leiste. Sie erzeugt zusätzlichen aerodynamischen Abtrieb und erweitert das Fenster für Abstimmungsarbeiten an der Aerobalance. Der Unterboden wird vollständig geschlossen und im

hinteren Abschnitt zusätzlich abgestützt. Zeitgleich erhöht auch hier eine modifizierte Kinematik der Mehrlenker-Hinterachse den sogenannten Anti-Squat-Wert. So wird ein Eintauchen des Hinterwagens bei starker Beschleunigung verhindert. Das wirkt sich positiv auf die dynamische Achslastverteilung aus. In Kombination mit einem angepassten Renn-ABS der fünften Generation von Bosch sorgt dies für ein ausgeglicheneres Handling.

Weitere Detailverbesserungen basieren ebenfalls auf den Erfahrungen, die Porsche Motorsport mit seinen Kundenteams weltweit bei unterschiedlichsten Rennveranstaltungen gesammelt hat. So erhält die elektrohydraulische Servolenkung eine zusätzliche Flüssigkeitskühlung, die ihr thermisches Verhalten optimiert und auch auf so anspruchsvollen Strecken wie der Nürburgring-Nordschleife für gleichmäßige Lenkkräfte sorgt. Neue Keramikradlager erhöhen die Robustheit und Langlebigkeit der Radträger, modifizierte Zentrierspitzen vereinfachen die Montage der Gelenkwellen. Diese werden fortan – jetzt unabhängig von den Bremsen – durch eine eigene Luftzuführung über NACA-Öffnungen in den Seitenschwellern direkt gekühlt. Dies verbessert auf schnellen Kursen wie in Monza oder Le Castellet, wenn es auf eine geringe Fahrzeughöhe ankommt, ihre Standfestigkeit. Zeitgleich lässt sich die Belüftung der Hinterachsbremse individueller abstimmen, was etwa in Daytona von Bedeutung ist.

Ein angepasstes Fahrerluftgitter sorgt auch bei Langstreckenrennen für eine konstante Luftzirkulation im Innenraum. Praktische Vorteile bietet fortan der RLU-USB-Stick: Diese Remote Logger Unit speichert die Fahrdaten des neuen 911 GT3 R auf einem USB-Stick, der sich auch bei einem kurzen Boxenstopp schnell auswechseln lässt. Das zeitaufwändigere Anschließen eines Laptops via Kabel entfällt.

Umfangreichere Standardausrüstung

Ab Werk liefert Porsche Motorsport den neuen 911 GT3 R bereits mit den serienunabhängigen Optionen Sensorpaket, Langstreckenpaket, Pitlane-Links-Paket und Kamerapaket aus. Sie umfassen unter anderem vier Laser-Fahrhöhensensoren, zwei Hauptbremszylinder-Potentiometer, einen Streckentemperatursensor sowie eine Rückfahrkamera und Halterungen für das Trinkflaschensystem. Ein Betankungserkennungssensor registriert das Aufsetzen des Tankrüssels – inklusive der zusätzlichen Betankungs-LED spielt dies in der IMSA-Serie und der Langstrecken-WM, aber auch bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps in Bezug auf Tankmindestzeiten und nachgefüllte Energiemengen eine wichtige Rolle.

Zur Wahl stehen den Kundenteams weiterhin spezielle Ausstattungsumfänge, die den Rennwagen auf die besonderen Anforderungen einzelner GT3-Serien vorbereiten. Für die FIA LMGT3-Klasse und IMSA beinhalten sie zum Beispiel spezielle Achswellen und in der NLS einen angepassten Vorschalldämpfer analog zur LMGT3 sowie Flügelstützen mit einem geänderten Einstellbereich.

Erster Testeinsatz unter Wettbewerbsbedingungen

Der je nach Einstufung in der Balance of Performance (BoP) bis zu 416 kW (565 PS) starke 4,2-Liter-Sechszylinderboxer und der Antriebsstrang des aktuellen 911 GT3 R blieben weitgehend unverändert. Für die Bestandsfahrzeuge auf Generation-992-Basis plant Porsche Motorsport, rund 60 Nachrüstkits anzubieten. Die Modifikationen der neuen Generation können dann in Bestandsfahrzeuge eingebaut werden.

Die Entwicklung des neuen 911 GT3 R begann im August 2024. Für die Erprobung hat Porsche Motorsport das hauseigene Testgelände in Weissach und permanente Rennstrecken wie Sebring, Paul Ricard und Spa-Francorchamps sowie die Nürburgring-Nordschleife genutzt. Ein wichtiger Testeinsatz fand Mitte April bereits unter Wettbewerbsbedingungen statt: Ein von Herberth Motorsport eingesetzter Versuchsträger ging bei den „Michelin 12H Spa-Francorchamps“ auf dem belgischen Grand-Prix-Kurs an den Start. Laurin Heinrich, ehemaliger Porsche-Junior und amtierender IMSA-Champion der GTD Pro-Wertung, beendete das zweigeteilte Rennen zusammen mit seinen deutschen Landsleuten Ralf Bohn und Alfred Renauer auf dem zweiten Rang der Gesamtwertung.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322821_de.mp4

Bildunterschriften

Pfad: Kundenteams können ab 2026 auf den optimierten 911 GT3 R setzen/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Sebastian Golz, Projektleiter Porsche 911 GT3 R, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: Sebastian Golz

Pfad: Kundenteams können ab 2026 auf den optimierten 911 GT3 R setzen/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: Michael Dreiser

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2025/motorsport/porsche-der-neue-911-gt3-r-modelljahr-2026-kundensport-40234.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/70c5f233-6200-4feb-9d7d-c1dc65407cc6.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart