

Professioneller Motorsport ohne Kompromisse: der neue 911 Challenge

26/08/2026 Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG schafft einen neuen Zugang zum Kundensport: Der 911 Challenge verbindet die Gene des aktuellen 911 GT3 mit denen eines Rennwagens. Dank seriennaher Technik, vollumfänglicher Sicherheitsausstattung und motorsporttauglichen Fahrdynamiksystemen ermöglicht der Challenge den Einstieg in den Wettbewerbseinsatz. Die Struktur für Betriebs- und Ersatzteilkosten ist speziell für diesen Zweck entwickelt worden.

Mit dem neuesten Mitglied der Kundensportfamilie von Porsche schließt sich der Kreis: Von jetzt an basieren alle vier GT-Rennwagen der Sportwagenschmiede auf dem Elfer. Gleichzeitig erweitert der neue 911 Challenge das Portfolio um ein neues Einstiegsmodell. Anders als der im August 2025 vorgestellte Cup-Rennwagen nutzt der Challenge große Anteile seriennaher GT3-Technik. Dazu gehören neben der Aerodynamik ein Siebengang-PDK-Getriebe, das Lenkrad aus dem GT3 RS mit erweiterten, rennsportspezifischen Funktionen und auch eine Klimaanlage. Einstellbare Fahrhilfen wie ABS, Traktionskontrolle und das elektronische Stabilitätsprogramm ESC erleichtern den Motorsport-

Einstieg ebenso wie variable Fahrdynamiksysteme. Hierzu zählt auch das mehrfach einstellbare Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+). Der 911 Challenge kann ab der Saison 2027 weltweit in zahlreichen Markenpokalen eingesetzt werden.

„Die GT3-Modelle prägen seit ihrer Einführung das Selbstverständnis von Porsche als Sportwagenhersteller wie kaum eine andere Fahrzeugfamilie. Sie werden im Schulterschluss mit dem Motorsport gedacht und entwickelt", sagt Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport. „Mit dem 911 Challenge wird diese Tradition um ein Modell erweitert, das die Faszination des Motorsports in einem 911 für neue Kundengruppen erlebbar macht."

Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport: „Der 911 Challenge überträgt das Fahrerlebnis des straßenzugelassenen 911 GT3 so direkt wie nie zuvor in den Kundensport. Fahrer finden sich ohne lange Eingewöhnungszeit zurecht und können ihre ersten Rennstreckenkilometer auf einem vertrauten Fahrzeugkonzept absolvieren. Wir verfolgen hier ein Prinzip, das bis in die 60er Jahre zurückgeht: Unsere Kunden erhalten ein einsatzbereites Rennfahrzeug inklusive Motorsport-Sicherheitstechnik, Datenerfassung, Ersatzteilsupport und technischer Dokumentation."

Serienmotor und PDK-Getriebe aus dem 911 GT3

Der hochdrehende Sechszylinder-Boxermotor mit 4,0 Liter Hubraum stammt weitgehend aus dem Serien-GT3, erreicht aber eine Höchstleistung von 379 kW (515 PS, **911 GT3 (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G) bei 8500 Umdrehungen pro Minute. Die maximale Drehzahl liegt bei 9000/min. Der modifizierte Endschalldämpfer verfügt auch in der Rennversion über einen Katalysator, kommt aber ohne Partikelfilter aus. Die Kraftübertragung erfolgt analog zum Serienauto über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Funktionen wie das wahlweise automatische oder manuelle Schalten über Wippen am Lenkrad bleiben bestehen.

Im Fahrwerksbereich erwarten den Challenge-Kunden viele Rennsportkomponenten, beispielsweise aus dem 911 Cup. Die Stoßdämpfer arbeiten mit einer motorsportspezifischen Kennlinie. Der Querstabilisator aus der Serie ist dreifach einstellbar. Die profillosen Rennslicks werden auf 18-Zoll-Felgen montiert und über die serienmäßige Fünf-Loch-Anbindung befestigt. Hier orientiert sich der Challenge am erst kürzlich präsentierten 911 GT4 R. Die Rennbremsanlage mit Stahlbremsscheiben (vorn/hinten 380 mm Durchmesser) entspricht ebenfalls der Technik im GT4 R.

Karosserie und Cockpit: Sicherheit auf höchstem Niveau

Die Abmessungen des 911 Challenge stimmen mit denen des GT3 überein, alle wesentlichen Karosseriebauteile ebenfalls. Eine Drei-Stempel-Lufthebeanlage gehört zum Auslieferungsumfang. Im Heckbereich wurde eine FIA-zertifizierte Regenleuchte hinzugefügt, der Frontdeckel kann über integrierte Schnellverschlüsse geöffnet werden. Der Heckflügel ist mechanisch in vier unterschiedlichen

Anstellwinkeln justierbar. Innen wird der Unterschied zur straßentauglichen Version deutlicher: Sämtliche Dämm-Materialien, Teppiche und Verkleidungen fehlen. Dafür versteift der eingeschweißte Überrollkäfig die Fahrzeugstruktur und schützt den Fahrer bei einem Aufprall. Zur weiteren Sicherheitsausstattung gehören beispielsweise ein 110 Liter großer FT3-Tank, der einstellbare Rennschalensitz mit Sechspunktgurt und ein Feuerlöschsystem. Der Challenge ist als Wettbewerbsauto ohne Straßenzulassung konzipiert und geht bei der Rennstrecken-Auslegung keine Kompromisse ein.

Die neue Rennwagen-Hierarchie auf 911-Basis

Als Einstiegsmodell beerbt der neue 911 Challenge den ursprünglichen Cayman GT4 Clubsport und den neueren 718 Cayman GT4 RS Clubsport. Das preisgünstigste Wettbewerbs-Fahrzeug von Porsche spricht Rennsportneulinge und Routiniers gleichermaßen an. Sein Hauptbetätigungsfeld sind Markenpokalserien wie die Porsche Challenges und Trophies. Als direkter Nachfolger des 718 Cayman GT4 RS Clubsport ist der 911 GT4 R für die internationale GT4-Kategorie bestimmt. Sie gehört zu den weltweiten Kundensport-Segmenten, die besonders stark wachsen. Der 911 Cup geht im Porsche Mobil 1 Supercup, in den nationalen Carrera Cup-Wettbewerben und anderen Porsche-Serien an den Start. Der vielseitige Rennwagen ist auch im Langstreckensport und in markenoffenen GT-Rennen beliebt. Den 911 GT3 R setzen Kundenteams im internationalen GT3-Sport gemäß FIA-Reglement ein. Das Topmodell hat bereits Klassensiege in Le Mans gefeiert, die Endurance-Trophy für Teams und Fahrer in der Langstrecken-WM gewonnen sowie zwei DTM-Fahrer- und einen -Herstellertitel eingefahren. Ende Juni dieses Jahres kam der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps hinzu.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

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

Verbrauchsdaten

911 GT3 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_339162_de.mp4

Bildunterschriften

Pfad: Professioneller Motorsport ohne Kompromisse: der neue 911 Challenge/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Thomas Laudenbach

Pfad: Professioneller Motorsport ohne Kompromisse: der neue 911 Challenge/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Michael Dreiser

Pfad: Professioneller Motorsport ohne Kompromisse: der neue 911 Challenge/Bilder/Bild_4.jpg
Titel: Porsche 911 GT4 R, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Porsche 911 GT4 R

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/motorsport/porsche-911-challenge-kundensport-43114.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b2849266-0dd5-4e06-b1cd-6de08e253eab.zip

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