

Der neue 911 Cup – stärkere Performance für das Markenpokal-Erfolgsmodell

08/08/2025 Porsche präsentiert den neuen 911 Cup. Der Markenpokal-Rennwagen für den Porsche Mobil 1 Supercup, die zahlreichen Carrera Cup-Wettbewerbe und andere von Porsche sanktionierte Serien geht ab dem Saisonbeginn 2026 an den Start. Die Neuauflage des aktuellen Erfolgsmodells vereint umfangreiche Detailmodifikationen mit dem Design der Elfer-Generation 992.2.

Der Schwerpunkt der Weiterentwicklung lag auf einer verbesserten Performance und der Sicherstellung adäquater Einsatzkosten sowie einem vereinfachten Handling für die Fahrer und Teams. Die Leistung des 4,0 Liter großen Sechszylinder-Boxermotors steigt um zehn PS auf 382 kW (520 PS).

Das neue Wettbewerbsgerät auf 911-Basis für die Porsche-Markenpokale und -Serien heißt 911 Cup. Der Sportwagenhersteller aus Stuttgart vereinfacht und vereinheitlicht damit die Modellbezeichnungen seiner Kundensport-Fahrzeuge. Nur Fahrzeuge für markenoffene Rennserien oder ein bestimmtes Segment werden ab sofort den Zusatz „GT“ in Kombination mit einer Zahl in der Bezeichnung tragen –

so wie bei der ebenfalls am heutigen Tag debütierenden Evolution des 911 GT3 R. Der 911 Cup basiert weitgehend auf den straßenzugelassenen 911 GT-Fahrzeugen und läuft gemeinsam mit den Serienmodellen im Stammwerk Zuffenhausen vom Band. Dies übrigens mit großem Erfolg: Vom aktuellen 911 GT3 Cup hat Porsche Motorsport seit Produktionsbeginn Ende 2020 insgesamt 1.130 Exemplare gefertigt. Insgesamt sind bis heute 5.381 Porsche 911 als Markenpokal-Rennwagen entstanden.

„Der neue 911 Cup ist wie seine erfolgreichen Vorgänger ein Grenzgänger. Hier verschmelzen Serienbauteile unserer GT-Sportwagen mit reinrassiger Rennsport-Technologie zu einem schlüssigen und sehr performanten Gesamtkonzept", betont Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport. „Der Cup-Elfer gilt seit jeher als Aufgabe, als Herausforderung für diejenigen hinter dem Steuer. Und so soll es auch bleiben. Denn er ist auch die Ausbildungsplattform für unsere Porsche-Junioren. Und der Erfolg dieses Konzeptes lässt sich an den zahllosen Renn- und Meisterschaftssiegen ablesen."

Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport: „Der Cup-Rennwagen auf Basis des 911 zählt zu den meistverkauften Rennwagen weltweit. Er bildet zusammen mit dem 718 GT4 RS Clubsport die anspruchsvolle Basis unserer Motorsport-Pyramide und wird weltweit in unseren Markenpokalen eingesetzt. Aber eben nicht nur dort: Das Geheimnis seines Erfolges liegt in seiner Vielseitigkeit. So findet man die Cup-Autos regelmäßig auf guten Platzierungen des Gesamtklassements im Langstreckensport, im offenen GT-Sport oder bei anderen Rennaktivitäten."

Karosserie: angepasstes Design, verbesserte Aerodynamik

Bereits optisch setzt sich der 911 Cup erkennbar von seinem Vorgänger ab – etwa durch das Bugteil, das nun das Design des 911 GT3 der Generation 992.2 aufgreift. Die Frontspoiler-Lippe besteht fortan aus drei Teilen. So müssen nach Fremdkontakten nur noch die beschädigten Elemente ersetzt werden, dies senkt auch beim Ersatzteilversand die Verpackungs- und Transportkosten. Dem gleichen Zweck dient der Entfall des Tagfahrlichts: Damit kann es bei einer Kollision weder die dahinter liegenden Kühler beschädigen, noch muss es anschließend ersetzt werden.

Die Kotflügel erhalten integrierte Louvres-Öffnungen. Sie sorgen für die Entlüftung der Radhäuser und verbessern hierdurch den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse. Das gleiche gilt für den aerodynamisch optimierten Unterboden, der in Anlehnung zur Serie die Fahreigenschaften positiv beeinflusst. Auch die sogenannten Turning Vanes hinter den vorderen Radhäusern wirken sich vorteilhaft auf die Luftführung entlang der Frontpartie aus. Das Zusammenspiel dieser Komponenten ermöglicht speziell bei hohen Geschwindigkeiten ein noch schärferes Ansprechen der Vorderachse und erleichtert es dem Fahrer, den Rennwagen vor der nächsten Kurve zielgenau zu positionieren.

Das aggressiver gestaltete Heckteil des neuen 911 Cup stellt eine komplette Neuentwicklung dar. Der Schwanenhals-Heckflügel erhält eine modifizierte Anbindung zu den Flügelstützen. Dies vereinfacht die Positionseinstellung und das Handling. Die Motorraumabdeckung bekommt ein grundsätzlich modifiziertes Design. Ebenso wie nahezu alle Karosserie-Anbauteile inklusive der Türen bestehen sie

aus einem recycelten Karbonfaser-Vlies in Kombination mit einem biobasierten Epoxydharz. Hierbei wird beispielsweise Verschnitt aus anderen Fertigungsprozessen zur Herstellung des Vlies verwendet – eine Maßnahme, die unter anderem die Ersatzteil-Preisstabilität positiv beeinflusst.

Antrieb: Rennmotor mit noch größerer Nähe zur Serie

Der wassergekühlte Hochdrehzahl-Sechszylinder setzt weiterhin auf das Saugerprinzip. Der emotional klingende 4,0-Liter-Boxer fußt wie gehabt auf dem Aggregat des Porsche 911 GT3 (**911 GT3 (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G). In seiner jüngsten Rennversion mit nunmehr 382 kW (520 PS) übernimmt er zusätzliche Komponenten des Serienmotors wie etwa die strömungsoptimierten Einzeldrosselklappen und Nockenwellen mit längeren Ventilöffnungszeiten. So entfällt die zentral positionierte Drosselklappe. Dies erlaubt fortan auch den Einbau eines Luftmengen-Restriktors – eine Voraussetzung bei der Zweitnutzung des Rennwagens in externen Meisterschaften. Trotz der um zehn PS gestiegenen Motorleistung bleibt die Betriebsdauer des 911 Cup-Motors unverändert: Eine Revision fällt erst nach 100 Rundstrecken-Stunden an. Je nach Rennserie, Reglement und Strecke stehen auch weiterhin drei verschiedene Abgasanlagen zur jeweiligen Einhaltung der Geräuschemissionsgrenzwerte zur Wahl.

Für die Kraftübertragung auf das sequenzielle Sechsgang-Klauengetriebe zeichnet fortan eine nochmals robustere Vierscheiben-Sintermetall-Rennsportkupplung verantwortlich. Mit ihr kann die bislang bei einem stehenden Start auf 6.500 U/min begrenzte Motordrehzahl ansteigen – was nochmals das akustische Spektakel zu Rennbeginn erhöht. Dazu gibt es jetzt eine automatische Motor-Neustartfunktion. Sie greift ein, sobald der Fahrer nach einem unbeabsichtigten „Abwürgen" das Kupplungspedal durchtritt. Eine Stroboskop-Funktion der Bremslichter warnt derweil die nachfolgenden Teilnehmer, beispielsweise während einer Startphase. Zuvor hatte der Warnblinker diese Sicherheitsfunktion übernommen.

Bremsen: verbesserte Wirkung, verlängerte Einsatzzeit

Das Bremssystem erhielt eine umfassende Aufwertung. An der Vorderachse kommen nun 380-Millimeter-Scheiben mit einem von 32 auf 35 Millimeter erweiterten Querschnitt zum Einsatz. Dies ermöglicht größer dimensionierte Kühlkanäle zur Eigenventilation und verbessert auf diese Weise die Wärmeabführung. Hintergrund: Die Versetzung des mittleren Wasserkühlers nach hinten in den „Kofferraum" ermöglicht einen Kühllufteinlass zu den Bremsen durch das mittlere Bugteil. Zugunsten einer größeren Reibfläche zwischen Bremsscheibe und -belag wurde der Bremsscheibentopf im Außendurchmesser verkleinert. Effekt: eine effizientere Verzögerungsleistung dank breiterer Bremsbeläge in Kombination mit einer verbesserten Standfestigkeit für Langstreckenrennen und einer deutlich verlängerten Lebensdauer der einzelnen Komponenten.

Das Renn-ABS Bosch M5 kommt fortan in allen 911 Cup serienmäßig zum Einsatz. Es besitzt eine optimierte Bedatung, um die Informationen des neuen Beschleunigungssensors mit zusätzlicher

Signalerfassung verarbeiten zu können. Die weiterentwickelte Software kann zudem den Fahrer warnen, falls in einem der beiden Bremskreisläufe eine Leckage auftritt. Der Bremsflüssigkeitsbehälter erhält ein größeres Volumen, mit dem er sich auch für Langstreckenrennen eignet.

Angepasste Lenkanschläge ermöglichen der elektrisch unterstützten Servolenkung kleinere Kurvenradien. Dies erleichtert zum Beispiel das Befahren enger Stadtkurse, während die Fahrer dank des größeren Lenkeinschlags noch wirksamer ein Übersteuern des Elfers parieren können.

Cockpit: vereinfachte Bedienung

Apropos Lenkung: Das umgestaltete, nun hochwertigere Multifunktionslenkrad vereint eine optisch ansehnlichere Gestaltung mit praktischen Vorteilen – zum Beispiel zentralen Drehreglern zur Einstellung der ABS-Eingriffe und der Traktionskontrolle. Das neue Design der farbig beleuchteten Bedienknöpfe verbessert die Lesbarkeit der jeweiligen Kennzeichnung.

Das zentrale Schaltpult neben dem Sitz bleibt für den Fahrer auch während des Rennens gut erreich- und bedienbar. Es weist fortan acht statt zehn reale Schalter auf. Der Knopf unten rechts führt auf eine weitere Menüseite des Displays, die zahlreiche Detaileinstellungen aus dem Auto heraus ermöglicht – von der Boxengassen-Geschwindigkeit über das Abgasanlagen-Mapping bis hin zum Reset des Lenkwinkels. Dies erübrigt das Anschließen eines Laptops und vereinfacht die Arbeit der Teams. Eine zusätzliche Schaumstoffverkleidung auf der Innenseite des Türkreuzes schützt die Arme, Beine und Füße des Fahrers.

Matthias Scholz, Gesamtprojektleiter GT-Rennfahrzeuge, erklärt: „Der neue 911 Cup besticht durch die umfangreiche Detailarbeit, die hier geleistet wurde. Er zeigt sich stärker, schneller, aber auch vernünftiger. So bleiben Bauteil-Laufzeiten trotz Performance-Steigerung gleich oder werden sogar verlängert. Materialien werden da, wo es Sinn macht, durch Komponenten mit einem hohen Anteil an recycelten Inhaltsstoffen ersetzt. Die Handhabung im Cockpit ist optimiert und viele zusätzliche Elektronikbausteine ermöglichen breite Einsatzfelder."

Elektronik: praktische Zusatzfunktionen

Die aufgewertete Elektronik des neuen 911 Cup erleichtert die Handhabung des Rennwagens ebenfalls. So zeigt das Reifendruck-Überwachungssystem TPMS (Tire Pressure Monitoring System) fortan auch die Reifenlufttemperaturen auf dem zentralen Display der Armaturentafel an. Eine besonders leistungsfähige GPS-Antenne tritt an die Stelle des bisherigen Infrarotsystems und übernimmt die Rundenzeiten- und Positionserfassung. Bewährte Funktionen aus dem großen Bruder 911 GT3 R wie die Zeitmessung für die Boxengasse-Durchfahrt und die „Pre-Kill"-Funktion, die den Motor bei Boxenstopps nach Stillstand automatisch abschaltet, kommen hinzu. Die neue elektronische Überwachung der Feuerlöscher-Auslöseeinheit kontrolliert auch den Ladestand der autarken Neun-Volt-Batterie.

Bei der Entwicklung des 911 Cup hat Porsche Motorsport wieder mit seinem Partner Michelin zusammengearbeitet, um eine neue Reifen-Generation für das Markenpokal-Fahrzeug zu entwickeln. Reale Testfahrten fanden auf dem italienischen Grand-Prix-Kurs in Monza, auf dem Lausitzring in Brandenburg und auf der hauseigenen Strecke des Entwicklungszentrums Weissach statt. Am Steuer wechselten sich drei ehemalige Porsche-Junioren ab: Bastian Buus, Laurin Heinrich und Klaus Bachler. Hinzu kam Routinier Marco Seefried.

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_322822_de.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_322823_de.mp4

Bildunterschriften

Pfad: Der neue 911 Cup – stärkere Performance für das Erfolgsmodell/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: Thomas Laudenbach

Pfad: Der neue 911 Cup – stärkere Performance für das Erfolgsmodell/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Michael Dreiser, Leiter Vertrieb Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: Michael Dreiser

Pfad: Der neue 911 Cup – stärkere Performance für das Erfolgsmodell/Bilder/Bild_6.jpg
Titel: Matthias Scholz, Gesamtprojektleiter GT-Rennfahrzeuge, 2025, Porsche AG
Bildunterschrift: Matthias Scholz

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2025/motorsport/porsche-der-neue-911-cup-markenpokal-rennwagen-40231.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c4637614-2bfc-4ee9-8845-87a185e0ef71.zip

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