

Von der Rennstrecke auf die Straße: Der Porsche 963 RSP

06/06/2025 Während Porsche sich unter anderem mit dem 963 auf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans vorbereitet, stellte der Sportwagenhersteller heute eine Einzelanfertigung des Hypercars vor: den 963 RSP.

Basierend auf dem Sieger der IMSA- und WEC-Rennserien, wurde das Fahrzeug von einem ganz besonderen Porsche 917 inspiriert. Einem 917, der vor 50 Jahren fertiggestellt wurde. Passend dazu feierte der 963 RSP seine Premiere heute auf den Straßen nahe des Circuit de la Sarthe – mit seinem Vorfahren.

Eine besondere Ausfahrt: Von Zuffenhausen nach Paris

Im April 1975 unternahm ein Porsche 917 (Chassis-Nummer 30) – wohl der modernste Langstreckenrennwagen seiner Zeit – eine ganz besondere Ausfahrt: Nicht zur Rennstrecke, sondern auf öffentlichen Straßen. Von Zuffenhausen ging es nach Paris. Der damalige Besitzer Count Rossi

wünschte so wenig Änderungen wie nötig, um das Auto straßentauglich zu machen. Auch heute wird der Sportwagen noch bewegt, er ist gelegentlich in Frankreich zu sehen.

„Das Ganze fing an mit der Frage: 'Was wäre wenn?' Ein Projekt, getrieben von der Leidenschaft eines kleinen Teams voller Enthusiasten von Penske und Porsche, die gemeinsam eine Version des 963 im Sinn hatten, die so nah wie möglich am Spirit und Erscheinungsbild des Count Rossi 917 angelehnt ist", sagte Porsche Cars North America Präsident und CEO Timo Resch, der die Idee zum Projekt erstmals vorstellte. „Der 917 war durch und durch ein Rennwagen – allerdings einer, der auf der öffentlichen Straße fuhr – und diesen Ansatz setzten wir auch beim 963 RSP um. Er besteht aus hochwertigen Materialien und ist im Kern nach wie vor ein pures Rennfahrzeug."

Ein Team von Mitarbeitern der Porsche AG, Porsche Penske Motorsport and Porsche Cars North America erweckte das Auto zusammen mit Motorsportlegende Roger Penske zum Leben, dessen Initialen „RSP" die Namensgebung inspirierten. Der 963 RSP wurde gegenüber seiner Ausgangsversion umfangreich modifiziert. Anders als Fahrzeuge die für den Renneinsatz gedacht und mit bunter Folierung überzogen sind, ist der 963 RSP das erste Fahrzeug seiner Art, das komplett lackiert ist.

Da die Karosserie aus Karbon und Kevlar® besteht und im Sinne der Gewichtsminimierung besonders dünn ist, stellte dies für die Lackierer eine besondere Herausforderung dar. Als Tribut an den Count Rossi 917 wurde der 963 RSP in Martini Silber lackiert. Zudem prägen das Einzelstück angepasste Karosserieteile sowie ein veredelter Innenraum mit hellbraunem Leder und Alcantara, inspiriert von den Materialien, die Count Rossi vor 50 Jahren für seinen 917 auswählte.

Für die Weltpremiere auf den Straßen nahe Le Mans' wurde die Bodenfreiheit maximiert. Zudem weisen die Dämpfer eine besondere Abstimmung auf und die Scheinwerfer und Rückleuchten wurden für den Einsatz auf der Straße angepasst. Zusammen mit den Verkleidungen der Radhausschalen, Michelin-Regenreifen und sogar einer Hupe, erfüllt der 963 RSP damit die Voraussetzungen der französischen Behörden und kann mit Kennzeichen und besonderer Freigabe auf öffentlichen Straßen gefahren werden – unterstützt vom Automobile Club de l'Ouest (ACO).

„Das war eine Erfahrung, die mich ein Leben lang begleiten wird", sagte Timo Bernhard, der die ersten Kilometer mit dem 963 RSP auf der Straße fuhr. „Mit diesem Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße zu fahren und einem 917 neben mir – das fühlte sich unwirklich an. Das Auto verhielt sich perfekt – es wirkte ein wenig freundlicher und nachsichtiger als der normale 963 – und fühlte sich super besonders und deutlich komfortabler an, vor allem, weil ich nicht die gesamte Sicherheitsausrüstung tragen musste."

Roger Penske, Vorstandsvorsitzender der Penske Corporation, sagt über das Projekt: „Wir haben mit Porsche eine tolle Verbindung, die bis ins Jahr 1972 zurückgeht. Der Porsche 917/30 stellt mit zahlreichen Siegen und Meisterschaften – insbesondere mit dem Hochgeschwindigkeitsrekord Mark Donohues 1975 – eine ganz besondere Ära in der Geschichte von Team Penske dar. Diese bedeutende Partnerschaft hat auch heute noch Bestand. Daher war es an der Zeit, dass aufregendste Auto, das wir uns vorstellen konnten, zu kreieren. Wie schon der Count Rossi 917 wollte ich, dass dieses Auto seiner

Ausgangsbasis treu bleibt und so wenig Änderungen wir möglich erhält. Als wir mit dem Projekt anfingen, stellte der Unterschied zwischen den beiden Rennwagen aus verschiedenen Generationen eine große Herausforderung dar. Am Ende entstand ein Fahrzeug, das nichts von seinem puristischen Charakter eingebüßt hat und sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße begeistert."

Der 963 wird am Circuit de la Sarthe während des 24 Stunden Rennens in Le Mans ausgestellt, bevor es nach Stuttgart ins Porsche Museum geht. Im Juli wird das Auto neben seinem Vorfahren, dem 917, beim Goodwood Festival of Speed zu sehen sein.

Das „963 RSP"-Projekt im Detail

Das Konzept wurde ursprünglich im Rahmen eines Treffens auf der Rennstrecke Road Atlanta zwischen Timo Resch, Präsident und CEO von Porsche Cars North America, Thomas Laudenbach, Leiter Porsche Motorsport, und Urs Kuratle, Leiter Werksmotorsport LMDh, ins Leben gerufen. Inspiriert vom Count Rossi 917 wollte sie diesen Ansatz mit einem 963 wiederholen. Roger Penske und Jonathan Diuguid, Leitender Direktor Porsche Penske Motorsport, befürworteten das Projekt und entwickelten das Konzept weiter. Roger Penske wurde als zukünftiger Besitzer des Autos auserkoren und der Zusatz RSP zu seinen Ehren ausgewählt.

Design-Prozess: Exterieur

Nachdem das Konzept festgelegt wurde, begann das Sonderwunsch-Team in Zuffenhausen die Idee in die Realität umzusetzen. Dabei wurden sie von den Sonderwunsch-Kollegen des Porsche Classic-Teams in Atlanta unterstützt. Basierend auf den Änderungen, die Count Rossi 1975 auswählte, zeichneten Grant Larson, Leiter Sonderprojekte Design, und sein Team ein 963, der dem Original so nah wie möglich kam. Für das Exterieur kam ein silberner Lack mit schwarzen Akzenten zum Einsatz, während der Innenraum eine Kombination aus hellbraunem Leder und Alcantara erhalten sollte. Wie das Original sollte der 963 lackiert und nicht foliert werden, was aufgrund der aus Karbon und Kevlar® bestehende Karosseriekonstruktion eine besondere Herausforderung darstellte. Die Paint-to-Sample Farbe „Martini Silber" wurde mittels historischer Unterlagen vom Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen verifiziert.

Kleinere Karosserieteile wie Türscharniere und Flügelverbindungen wurden in Samtschwarz ausgeführt. Am Heck weist ein 3D-gedruckter '963 RSP' Schriftzug das Einzelstück aus.

Um den Karosseriedetails des 917 zu entsprechen, wurden Änderungen an der Karosserie des 963 RSP durchgeführt. Ein besonderes Detail: die speziell angefertigten Lüftungsgitter für die Radkästen, die bei der Rennversion üblicherweise offen sind. Die Lüftungsgitter wurden von Porsche Sonderwunsch und Porsche Penske Motorsport zunächst virtuell entwickelt und anschließend gefertigt. Das neue Design erlaubt nach wie vor eine effektive Entlüftung der Radkästen. Zudem wurde die aus Karbon bestehende Abdeckplatte, die per Rennreglement üblicherweise im Heckflügel sitzt, beim 963 RSP entfernt. Vorne

ersetzt ein emailliertes Porsche-Wappen den beim Rennwagen üblicherweise angebrachten Aufkleber. Ein weiteres Detail, das 917 und 963 RSP verbindet.

Die geschmiedeten 18-Zoll-OZ-Racing-Felgen wurden mit Michelin-Regenreifen ausgestattet. An den Flanken der Reifen erkennt man historische Michelin-Schriftzüge im Stil der 1970er. Ein weiteres Novum: Befestigungspunkte für Kennzeichen wurden angebracht, um das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen bewegen zu können und das 50. Jubiläum der ersten Straßenfahrt des 917 gebührend feiern zu können.

Design Prozess: Interieur

Den wohl größten Unterschied zum 963 Rennwagen findet man im Innenraum des 963 RSP. Inspiriert vom besonderen Interieur des 917 bietet der 963 RSP eine Kombination aus weichem, hellbraunem Leder und Alcantara. Während der Rennwagen wenig Komfort bereithält, zeigt der 963 RSP mehr Entgegenkommen. Der einteilige Karbonsitz für den Fahrer wurde mit Leder überzogen und hat eine gepolsterte Sitzmittelbahn sowie eine Kopfstütze, die fest mit der Spritzwand verbunden ist. Wie bei der Rennversion ist der Sitz klimatisiert. Die Beinauflagen sowie der Dachhimmel und die A-Säulen sind mit Alcantara überzogen. Das Lenkrad, welches zur Bedienung der meisten Funktionen im Auto genutzt wird, ist mit Leder bezogen. Nettes Detail: Ein abnehmbarer, 3D-gedruckter Getränkehalter hält zuverlässig einen Porsche-Thermobecher.

Rechts neben dem Fahrersitz erlaubt eine neu kreierte Auflage die Unterbringung eines Headsets und des Lenkrads, wenn das Fahrzeug nicht bewegt wird. Hier findet auch der Laptop Platz, der zum Start und Betrieb des Fahrzeugs benötigt wird, sowie der individualisierte Rennhelm, der speziell für Roger Penske angefertigt wurde.

Während die Farbwahl des Interieurs deutlich an den 917 angelehnt ist, gibt es auch subtilere Hinweise an den Vorfahren. Dazu gehören speziell angefertigte Endplatten für due Lüftungsdüsen, deren Design vom Lüfter des12-Zylinder-Motor des 917 inspiriert wurde. Die Türen wurden innen mit Leder und Alcantara bezogen, und eine kleine Metallplakette in der Fahrertür weist die Chassis-Nummer und den Konstruktionsort des Fahrzeugs auf.Im Sinne bestmöglicher Straßen-Performance wurde die Bodenfreiheit auf das maximale Level angehoben, während die verstellbaren Multimatic DSSV Dämpfer weicher abgestimmt sind, um den Fahrkomfort zu erhöhen. Die Steuergeräte des Fahrzeugs wurden programmiert, um eine Seitenblinker-Funktion zu ermöglichen und um die Scheinwerfer für den Straßenbetrieb zu optimieren.

Der V8-Hybrid samt Lithium-Ionen-Batterie – der auch rein elektrischen Vortrieb realisiert – blieb mechanisch unangetastet, aber die Leistungsentfaltung des MGU wurde elektronisch für Straßenfahrten optimiert. Das Triebwerk wurde auch für den Betrieb von konventionellem Kraftstoff abgestimmt – eine große Herausforderung für das Team.

Der letzte Feinschliff

Zum 963 RSP gehört ein spezieller Rennhelm, der passend zum Fahrzeug mit Akzenten in Martini Silber lackiert ist. Außerdem wird das Auto mit einem Snap-On-Werkzeugkasten ausgeliefert, der ebenfalls mit passenden Farbakzenten, einer Plakette und Handgriffen aus Leder versehen ist. Die Schubladen sind mit speziell geformtem Schaumstoff ausgestattet und bieten den Werkzeugen Platz, die zum Betrieb des Fahrzeugs nötig sind.

Während der 963 RSP dank seiner Modifikationen gemäß lokaler Verordnungen mit besonderer Freigabe und der Verwendung von französischen "W"-Herstellerkennzeichen zur Weltpremiere auf örtlichen Straßen nahe Le Mans bewegt werden durfte, handelt es sich nicht um ein komplett straßenzugelassenes Fahrzeug, und wird ein Einzelstück bleiben.

Der Antrieb des 963

Der 963 wird von einem 4.6 Liter V8-Biturbo Motor angetrieben, welcher circa 680 PS entwickelt und dem RS Spyder Rennprogramm entstammt. Mit diesem fuhr Penske sämtliche Titel in der LMP2-Klasse der American Le Mans Series von 2006 bis 2008 ein. Das Aggregat wurde für den Einsatz im 918 Spyder von 3.4 auf 4.6 Liter vergrößert. Die flache Kurbelwelle und kurzer Hub des Motors erlauben eine sehr tiefe Einbauweise, was dem Schwerpunkt des Fahrzeugs zugutekommt. Während der 918 Spyder eine Saugmotor-Auslegung nutzte, kamen beim 963 zwei Turbolader des holländischen Herstellers Van der Lee dazu. Diese Turbolader generieren sehr moderaten Ladedruck und sind auf der heißen Motorenseite untergebracht, was die Gasannahme optimiert. Insgesamt sind etwa 80 Prozent der Motorenteile im 963 mit denen des 918 Spyder identisch, der bereits für den Einsatz eines Hybridsystems ausgelegt wurde.

Die standardisierten Komponenten des Hybridantriebs werden von Bosch (Motorgenerator, Elektronik und Software) und Williams Advanced Engineering (Hochspannungsbatterie) beigesteuert. Der Elektromotor (MGU), der für die Leistungsabgabe und Rekuperation beim Bremsen an der Hinterachse verantwortlich ist arbeitet direkt mit dem sequenziellen Siebengang-Getriebe von Xtrac zusammen. Der MGU ist zwischen dem V8-Motor und dem Getriebe untergebracht.

Das elektrische System des Hybridantriebs arbeitet mit bis zu 800 Volt. Die Batterie besitzt eine Kapazität von 1.35 kWh, die in Beschleunigungsphasen jederzeit genutzt werden kann. Eine Leistungsabgabe von 30 bis 50 kW ist kurzzeitig verfügbar, ändert aber nicht die Systemleistung des Antriebs. Wird der MGU aktiv, reduziert sich die Leistung des Motors, der bis 8.000 Umdrehungen erreicht (abhängig vom BOP), automatisch.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2025/motorsport/porsche-963-rsp-einzelstueck-39691.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2bb971e9-7800-4971-ab34-e12c237c3f96.zip

External Links
https://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/exclusive-manufaktur/personality/