

911 RSR auf den Kopf gestellt

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

24/02/2017 Um Probleme zu lösen, muss man zuweilen die Welt auf den Kopf stellen. Auch im Motorsport lohnt es sich, mit Vertrautem zu brechen. Porsche hat das beim 911 RSR gemacht und die Anordnung von Motor und Getriebe im GT-Rennwagen umgedreht.

Das schafft Platz für einen größeren Heckdiffusor – und gibt die Chance auf noch schnellere Rundenzeiten. Von außen sieht er aus wie ein Elfer, keine Überraschung. Doch unter der Kohlefaserhaut ist der zweite Porsche 911 RSR auf 991-Basis eine komplette Neukonstruktion. Lediglich der Türgriff wurde vom Vorgänger übernommen. Alles Weitere setzte Porsche von Grund auf neu zusammen: Fahrwerk, Karosserie, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe. „Wir haben den extremsten und spektakulärsten Elfer aller Zeiten gebaut, der die Möglichkeiten des Reglements noch konsequenter ausschöpft als alle zuvor“, fasst Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport, das Ergebnis zusammen.

Bei Langstreckenrennen geht es um Geschwindigkeit und konstante Rundenzeiten. Über Sieg oder Niederlage entscheidet mitunter die Abnutzung der Reifen, die von der Gewichtsverteilung der Achslast

abhängt. Und genau die ist nun neu ausbalanciert: Die Ingenieure haben den frei saugenden und hochdrehenden Sechszylinder-Boxermotor in Richtung Fahrzeugmitte verschoben – vor die Hinterachse.

Der Heckmotor des Vorgängers garantierte zwar beste Traktion, allerdings auf Kosten der Hinterreifen. Die neue Position des Vierliteraggregats stellte die Weichen für einen größeren Heckdiffusor und einen Heckflügel, der an den des LMP1-Renners 919 Hybrid erinnert.

„Der 911 RSR ist der GT-Rennwagen mit dem höchsten Erprobungseinsatz aller Zeiten", erklärt Ujhasi und bezieht sich auf 35.000 Testkilometer, die der Supersportler zurückgelegt hat. Im Januar startete der RSR bereits beim 24-Stunden-Rennen von Daytona in die Motorsportsaison 2017. In diesem Jahr hat das Fahrzeug noch knapp 116 Stunden Renneinsatz vor sich: in den Serien FIA World Endurance Championship (WEC) inklusive der 24 Stunden von Le Mans sowie bei der IMSA WeatherTech SportsCar Championship. Dort wird der neue Rennwagen zwar nicht die Welt auf den Kopf stellen, aber seine Konkurrenten auf der Piste kräftig aufmischen – mit mehr Anpressdruck denn je.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/ausgabe-380/porsche-christophorus-motorsport-911-rsr-konstruktion-umgedreht-13434.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/41af08a4-0d66-41d5-af5d-48ddde4b2a65.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/

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