Porsche 911 RSR (Modelljahr 2019)

Cet article reflète les informations disponibles au moment de sa publication. Certaines informations peuvent ne plus être à jour.

13/06/2019 Alle Informationen zum Rennfahrzeug finden Sie hier.

Mit dem brandneuen 911 RSR (Modelljahr 2019) nimmt Porsche das Projekt Titelverteidigung in der FIA World Endurance Championship (WEC) in Angriff. Das in allen Bereichen verbesserte Fahrzeug aus Weissach löst den erfolgreichen 911 RSR ab, mit dem Porsche 2019 in der FIA WEC die Hersteller- und Fahrerweltmeisterschaft sowie unter anderem die Langstreckenklassiker in Le Mans (Frankreich) und auf den nordamerikanischen IMSA-Rennstrecken Sebring und Road Atlanta ("Petit Le Mans") gewonnen hat.

Der Rennwagen nach FIA GTE-Reglement wurde komplett neu entwickelt. Dabei sind die umfangreichen Erfahrungen eingeflossen, die Werks- und Kundenteams mit dem erfolgreichen Vorgängermodell in aller Welt gemacht haben. Die Ingenieure in Weissach analysierten alle Einsätze des Porsche 911 RSR. Speziell in den Bereichen Fahrbarkeit, Effizienz, Standfestigkeit und Servicefreundlichkeit konnten sie das aktuelle Modell noch weiter verbessern.

So schuf die Verlegung der Endrohre vor die Hinterräder Platz fu r einen optimierten Diffusor am Heck des Porsche 911 RSR. Durch eine Optimierung des Luftflusses an der Front und an den Seiten des neuen Rennfahrzeugs aus Weissach wurde die aerodynamische Effizienz und Stabilität deutlich erhöht und gleichzeitig die Nutzung und Haltbarkeit der Reifen im Rennbetrieb weiter verbessert.

Neuer Boxermotor mit mehr Hubraum

Auch der neue 911 RSR setzt wie sein Vorgänger auf einen Sechszylinder-Saugmotor. Bei dem neuen Triebwerk handelt es sich um den größten Boxermotor, der jemals ab Werk in einem Porsche 911 verbaut wurde. Mit einem Hubraum von 4.194 Kubikzentimetern leistet das vor der Hinterachse verbaute, hocheffiziente Boxeraggregat – je nach Einstufung – rund 515 PS. Die Kraft wird über ein gewichtsoptimiertes, sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe mit erhöhter Steifigkeit an die Hinterräder übertragen. Aufgrund seines breiteren Drehzahlbereichs weist der neue Motor eine noch bessere Fahrbarkeit auf als das bewährte Vierliter-Aggregat des Vorgängers. Der neue Antriebsstrang im Porsche 911 RSR bietet neben erhöhter Effizienz auch verkürzte Schaltzeiten.

Fahrer und Mechaniker im Fokus

Entscheidende Faktoren im Langstreckensport sind Fahrbarkeit und Servicefreundlichkeit. In diesen

Bereichen hat Porsche bei der Entwicklung des neuen 911 RSR weitere Schwerpunkte gesetzt. Das Cockpit wurde vor dem Hintergrund besserer Bedienbarkeit mit Hilfe des umfangreichen Feedbacks der Porsche-Piloten überarbeitet. Die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff ist wie beim Vorgänger auf schnelle Wechselbarkeit und damit effizientere Abläufe im Langstecken-Rennbetrieb ausgelegt.

Um den Fahrern noch mehr Schutz zu bieten, wurden die aktiven und passiven Sicherheitselemente im Porsche 911 RSR weiter optimiert. Das Kollisionswarnsystem gibt den Piloten einen noch besseren Überblick, um herannahende Fahrzeuge der Prototypenklassen frühzeitig zu erkennen. Der weiterentwickelte Überrollkäfig, das FIA Side-Impact-Panel zwischen Tür und Käfig sowie ein zusätzlicher Aufprallschutz für die Beine verbessern die passive Sicherheit bei Unfällen. Hinzu kommen die abnehmbare Dachluke und der starr mit der Karosserie verbundene Rennschalensitz.

Zwei verschiedene Designs

Die Werks-Rennwagen aus Weissach fahren in der FIA WEC-Saison 2019/20 zwei verschiedene Designs. Beim Fahrzeug mit der Startnummer 91 dominiert weiterhin das Porsche-typische Weiß. Akzente setzen ein mittig platzierter roter Streifen, der sich von der Fronthaube über das Dach bis zur Heckschürze zieht, sowie der rote Seitenschweller. Graue Flächen auf der Seite runden das gleichermaßen klare wie dynamische Design ab. Beim 911 RSR mit Startnummer 92 sind grau und weiß vertauscht. Der Heckflügel und die Außenspiegel sind zur besseren Differenzierung für die Fans in Schwarz statt in Weiß gehalten.

Technische Daten Porsche 911 RSR Modelljahr 2019

Konzept

Einsitziges Rennfahrzeug für die FIA GTE-Kategorie (USA: GTLM)

Motor

Wassergekühlter 6-Zylinder-Boxermotor, Anordnung vor der Hinterachse; Hubraum 4.194 ccm, Hub 81,5 mm, Bohrung 104,5 mm; ca. 378 kW (515 PS) je nach Restriktor; 4-Ventil-Technik; Benzindirekteinspritzung; Trockensumpfschmierung; Einmassenschwungrad; Leistungsbegrenzung über Restriktor; E-Gas; seitliche Abgasanlage.

Kraftübertragung

Sequenzielles 6-Gang Klauengetriebe gewichtoptimiert; 2-Wellen-Längsanordnung mit Kegeltrieb;

Schaltbetätigung über elektrische Schaltwalze; Schaltwippen am Lenkrad; Getriebegehäuse aus Magnesium; Lamellensperrdifferenzial mit Visco-Einheit; 3-Scheiben-Kohlefaser-Rennkupplung.

Karosserie

Gewichtsoptimierte Rohkarosse in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise; Aufnahme Bergebalkensystem; abnehmbare Dachluke; FT3-Kraftstofftank im Vorderwagen; eingeschweißter Sicherheitskäfig; Sitz gemäß FIA 8862-2009, starr mit Karosserie verbunden; Sechspunkt-Sicherheitsgurt für den Einsatz mit HANS®; längsverstellbare Pedalerie; Anbauteile aus CfK aerodynamisch optimiert und schnell wechselbar; Heckflügel mit Schwanenhalsanbindung; 4-, Stempel-Lufthebeanlage mit Sicherheitsdruckventil; Feuerlöschanlage mit elektronischer Auslöseeinheit; beheizbare Frontscheibe.

Fahrwerk

Vorderachse

Doppelquerlenkerachse; 4-Wege-Schwingungsdämpfer; mit Schraubenfedern; beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Servolenkung mit elektrohydraulischer Druckversorgung.

Hinterachse

Doppelquerlenkerachse an integralem Hinterachssubframe; 4-Wege-Schwingungsdämpfer; mit Schraubenfedern; beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Tripoden-Gelenkwellen.

Bremsen

Zwei getrennte Bremskreise für Vorder- und Hinterachse, regulierbar über Waagebalkensystem.

Vorderachse

Einteilige 6-Kolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelüftet mit 390 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; optimierte Bremsluftführung.

Hinterachse

Einteilige 4-Kolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelüftet mit 355 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; optimierte Bremsluftführung.

Felgen / Bereifung

Vorderachse

Einteilige geschmiedete Leichtmetallfelgen 12,5 J x 18 ET 25 mit Zentralverschluss und radfesten Radmuttern; Michelin Slick 30/68-18.

Hinterachse

Einteilige geschmiedete Leichtmetallfelgen 13 J x 18 ET 37 mit Zentralverschluss und radfesten Radmuttern; Michelin Slick 31/71-18.

Elektrik

Cosworth Central Logger Unit; CfK-Multifunktionslenkrad mit integriertem Display, Schnellverschluss und Schaltwippen; Kollisionswarnsystem; geregelter Generator in Verbindung mit LiFePO4-Batterie; LED-Hauptscheinwerfer; Rückleuchten und Regenlicht in LED-Technik; Startnummernbeleuchtung und Leader Light System; Schwarzlicht im Innenraum; elektrisch verstellbare Außenspiegel mit Memoryfunktion; Reifendruckkontrollsystem (RDK); Trinksystem; Klimaanlage; Schalterblende auf Mittelkonsole mit fluoreszierender Beschriftung.

Gewicht / Maße

Basisgewicht: ca. 1.245 kg, Länge 4.593 mm (ohne Splitter, Heckflügel, Diffusor), Breite: 2.042 mm (Vorderachse) / 2.050 mm (Hinterachse), Radstand: 2.513 mm.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr_CH/sport-automobile/sport-clients-gt/rennfahrzeuge/porsche-911-rsr.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6c489854-bb31-4f7d-97c9-c87874cff078.zip

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