

Fit für die Rennstrecke

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

06/08/2015 Das ist er, der neue 911 GT3 RS. Die sportlichste Interpretation des Elfers ist mehr Rennwagen als jemals zuvor.

Dieser RS will mehr. Er ist nicht bloß die schärfere Version des ohnehin schon potenten 911 GT3. Nein, er soll im Revier der Supersportwagen wildern. Und das sieht man ihm auch an. Noch breiter, noch wuchtiger steht er da. „Wir haben vorne jetzt eine Reifenbreite, auf die manch anderer Sportwagen an der Hinterachse stolz wäre“, sagt der GT-Projektleiter Andreas Preuninger. Auf 265 Millimeter breiten 20-Zöllern rollt der um fünf Zentimeter verbreiterte Vorderwagen. Hinten wuchs der RS gegenüber dem herkömmlichen GT3 um drei Zentimeter in die Breite, damit wie beim 918 Spyder die 325 Millimeter breiten Reifen im 21-Zoll-Format unter die Kotflügel passen.

„Der Motor hat so viel Power!“

„Es fehlen eigentlich nur noch Rennreifen“, sagt Sven Müller, der zusammen mit Rennfahrerkollege Earl Bamber nach Weissach gekommen ist, um den GT3 RS unter die Lupe zu nehmen, und ergänzt: „Das ist ein Monster.“ Eine treffende Beschreibung. Denn gemeinhin gibt es Sportwagen auf der einen und Rennautos auf der anderen Seite. Doch im Entwicklungszentrum wachsen in der Motorsportabteilung zuweilen extreme Kreaturen, bei denen die Grenzen verschwimmen.

Müller gerät ins Schwärmen: „Der Motor hat so viel Power!“ Unter dem Heckdeckel steckt ein neu entwickelter Vierliter-Boxer. Längerer Hub, kürzere Pleuel, eine Kurbelwelle aus hochreinem Stahl, wie er bisher nur in der Luftfahrt oder der Formel 1 zum Einsatz kam. Damit dreht das Aggregat mühelos bis 8800 Touren.

Höhere Leistung, weniger Verbrauch

Der Sauger trägt ein neues Lufteinlasssystem und atmet wie der 911 Turbo durch seitliche Lufteinlässe, die ihm per sogenanntem Ram-Air-Effekt eine um 25 bis 30 Millibar verdichtete Luft in die Lungen blasen. 368 kW (500 PS; Kraftstoffverbrauch/Emissionen* kombiniert 12,7 l/100 km; CO2-Emission: 296 g/km) und damit 37 kW (50 PS) mehr als im Vorgänger liefert der neue Motor, gleichzeitig ist der Verbrauch gesunken.

„In Sachen Effizienz haben wir uns selbst übertroffen“, sagt Projektleiter Preuninger. Das gilt nicht nur für den Motor, sondern auch für die Aerodynamik. Sven Müller streicht mit der Hand über den Heckflügel. Bei Tempo 300 erzeugt der neue RS satte 330 Kilogramm Gesamtabtrieb, und das ohne Problemzonen in Sachen Luftwiderstand. Mitverantwortlich dafür ist ein Detail am Vorderwagen. „Siehst du diese gerippten Luftauslässe auf den Kohlefaser-Kotflügeln, so was gibt es sonst nur bei reinen Rennwagen“, sagt Earl Bamber.

Track App, die per GPS Rundenzeiten misst

Der Enthusiasmus lässt nicht nach, als ihm Kollege Müller das vom serienmäßigen Überrollkäfig eingefasste Cockpit vorführt: „Guck mal, du hast sogar einen Speedlimiter für die Boxengasse“, sagt der Deutsche und zeigt auf einen Schalter in der Mittelkonsole. Für gewöhnlich kommt der RS als Zweit-Porsche in die Kundengarage und wird als reine Fahrmaschine nicht zuletzt auf der Rennstrecke bewegt. „Ah, er hat einen USB-Anschluss“, lobt Bamber. Wie es sich im digitalen Zeitalter gehört, bietet Porsche auch eine Track App an, die per GPS Rundenzeiten misst.

Das neu programmierte Steuergerät speichert für den ambitionierten Lenker auch echte Rennparameter wie Drehzahl, Querbeschleunigung und Bremsdruck. Auf dem iPad lassen sich schnelle Runden virtuell übereinanderlegen, sodass der GT3 RS sich auf der Strecke quasi selbst als Ghost Car

verfolgt. Der Vorgänger soll den neuen RS am Ende einer Runde auf der Nürburgring-Nordschleife nur noch als kleinen Punkt auf der Döttinger Höhe ausmachen können. Die Entwickler schätzen den Neuen gut zehn Sekunden schneller ein.

Dach aus Magnesiumblech

Sven Müller klopft gegen die Carbon-Fronthaube. Wie es sich für eine Rennmaschine gehört, musste der RS abspecken. Eine Auspuffanlage aus Titan spart um die vier Kilogramm, auf der Rennstrecke lässt sich die Batterie gegen einen leichteren Lithium-Ionen-Akku tauschen. Der Clou aber ist das markante Dach mit der breiten Furche in der Mitte, womit die Stirnfläche sinkt.

„Das Dach ist eine Innovation, die es so im Automobilbereich bisher noch nicht gibt. Es besteht aus Magnesiumblech und wiegt ein Kilo weniger als ein Dach aus Kohlefaser", meint Andreas Preuninger. Durch die technische Aufrüstung müsste der neue RS eigentlich deutlich schwerer sein als der herkömmliche GT3, allein die gewachsenen Dimensionen des Chassis und die größeren Räder sorgen für 20 Kilo Mehrgewicht.

Produktion bis Frühjahr 2016

Gleiches gilt für das Doppelkupplungsgetriebe, das die konventionelle Schaltbox ersetzt. Aber der Grundsatz, dass sich schnelle Rundenzeiten nur mit extremem Leichtbau realisieren lassen, gilt schon längst nicht mehr. „Wenn wir Systeme haben, mit denen sich die Performance steigern lässt und die zum Fahrzeug passen, kommen die auch rein", sagt Preuninger. Und so ist der neue GT3 RS nur zehn Kilo leichter als der vorige, denn auf ein Torque-Vectoring-Differenzial und eine Hinterachslenkung, die Handling und Kurvengeschwindigkeiten verbessern, wollten die Ingenieure nicht verzichten.

„Auch als neuer Werksfahrer für 2015 werde ich leider keinen GT3 RS als Dienstwagen bekommen", seufzt Bamber. Limitiert ist der RS nicht, doch bis das Produktionsfenster sich im Frühjahr 2016 schließt, werden maximal 2000 Exemplare einen Liebhaber finden.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-911-gt3-rs-christophorus-10229.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b61d754b-2c2a-4b85-a9ae-4ffa209a4a7a.zip

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

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