

Der neue Porsche 911 R

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

01/03/2016 Limitiertes Sondermodell: Porsche enthüllt mit dem neuen 911 R auf dem Genfer Autosalon 2016 einen puristischen Sportwagen nach klassischer Machart.

Mit einem 368 kW (500 PS, 911 R: Kraftstoffverbrauch/Emissionen* kombiniert 13,3 l/100 km; CO2-Emission: 308 g/km) starken Vierliter-Boxer-Saugmotor und einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe steht der 911 R in der Tradition seines historischen Vorbilds: einem straßenzugelassenen Rennsportwagen aus dem Jahr 1967. Der in Kleinserie gebaute 911 R (R für Racing) wurde bei Rallyes, bei der Targa Florio sowie bei Weltrekordfahrten eingesetzt.

Der neue 911 R setzt ebenso wie sein legendärer Vorgänger auf konsequenten Leichtbau, maximale Performance und ungefiltertes Fahrerlebnis. Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm ist das auf 991 Einheiten limitierte Sondermodell das leichteste aktuelle 911-Modell. Mit dem hochdrehenden Sechszylinder-Saugmotor und manuellen Sportschaltgetriebe bekennt sich Porsche erneut zu besonders emotionalen Hochleistungssportwagen. Entwickelt in der Motorsport-Schmiede, erweitert

der 911 R das Spektrum von leistungsstarken Saugmotoren im Schulterschluss mit den Motorsport-Modellen 911 GT3 und 911 GT3 RS.

Im Heck des 911 R arbeitet der aus dem 911 GT3 RS bekannte Sechszylinder-Boxermotor mit vier Liter Hubraum: Das Rennsport-Aggregat leistet 500 PS bei 8.500/min und stemmt 460 Nm bei einer Drehzahl von 6.250/min. Die 100-km/h-Schallmauer durchbricht der Hecktriebler aus dem Stand in 3,8 Sekunden. Zum puristischen Charakter des Fahrzeugs passend ist der Leichtbau-Elfer ausschließlich mit einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe lieferbar. Kurze Schaltwege unterstreichen das aktive Fahrerlebnis. Der Vortrieb des 911 R endet erst bei 323 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch im NEFZ liegt bei 13,3 l/100 km.

Eine signifikante Verbesserung von Spontanität und Hochdrehdynamik

Der 911 R ist wie gemacht für enge Kurven: Die speziell abgestimmte serienmäßige Hinterachslenkung garantiert ein besonders direktes Einlenkverhalten und präzises Handling bei gleichzeitig hoher Fahrstabilität. Die mechanische Hinterachs-Quersperre baut maximale Traktion auf. Für größtmögliche Verzögerung sorgt die serienmäßige Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sie misst üppige 410 Millimeter an der Vorderachse und 390 Millimeter an der Hinterachse. Kontakt zur Straße halten Ultra High Performance-Reifen in der Dimension 245 Millimeter vorne und 305 Millimeter hinten. Montiert sind sie auf geschmiedeten 20-Zoll-Leichtbaurädern mit Zentralverschluss in Matt-Aluminium.

Die Regelsysteme des Porsche Stability Management (PSM) passte die Motorsport-Entwicklung speziell für den 911 R an. Eine per Tastendruck aktivierbare Zwischengasfunktion für perfekte Gangwechsel beim Runterschalten gehört ebenso zum Repertoire des 911 R wie das optionale Einmassenschwungrad. Das Ergebnis ist eine signifikante Verbesserung von Spontanität und Hochdrehdynamik des Aggregats. Für uneingeschränkte Alltagstauglichkeit ist optional ein Liftsystem bestellbar. Es erhöht auf Knopfdruck die Bodenfreiheit an der Vorderachse um circa 30 Millimeter.

Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm unterbietet der 911 R den 911 GT3 RS um 50 Kilogramm. Fronthaube und Kotflügel sind aus Carbon, das Dach aus Magnesium. Das senkt den Fahrzeugschwerpunkt. Heckscheibe und Fond-Seitenscheiben bestehen aus leichtem Kunststoff. Hinzu kommt die reduzierte Dämmung im Interieur und der Verzicht auf eine Rückbank. Auch die optionale Klimaanlage und das Radio samt Audiosystem fielen der Schlankheitskur zum Opfer.

Der 911 R hat es faustdick unter der Haube

Was das Design angeht, gibt sich der 911 R zurückhaltend. Die Karosserie entspricht auf den ersten Blick der des Carrera. Lediglich das vom 911 GT3 bekannte Bug- und Heckteil deuten auf die Geburtsstätte des 911 R hin: die Motorsportabteilung in Flacht. Technisch hat es der 911 R daher

faustdick unter der Haube: Die Antriebstechnik entstammt dem GT3 RS. Alle Leichtbaukomponenten der Karosserie und das komplette Fahrwerk entstammen dem 911 GT3. Die Karosserie kommt allerdings mit Blick auf den Straßeneinsatz ohne feststehenden Heckflügel aus. Stattdessen sorgen ein aus den Carrera-Modellen bekannter, ausfahrbarer Heckspoiler und ein R-spezifischer Unterbodenheckdiffusor für den notwendigen Abtrieb. Bug- und Heckschürze stammen vom 911 GT3. Die mittig angeordnete Sportabgasanlage besteht aus dem Leichtbauwerkstoff Titan. Eine neu gestaltete Spoilerlippe kommt an der Front zum Einsatz. Porsche-Schriftzüge an den Fahrzeug-Seiten und durchgehende farbige Streifen in rot oder grün über die gesamte Fahrzeug-Mitte zeigen die Verwandtschaft zum legendären Vorgänger.

Der Fahrer nimmt auf Carbon-Vollschalensitzen mit Stoffmittelbahn in Pepita-Karo-Muster Platz, in Anlehnung an den ersten 911 der 1960er Jahre. Lenkbefehle erteilt der Fahrer über ein R-spezifisches GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser. Schaltvorgänge erfolgen traditionell über einen R-spezifischen kurzen Schalthebel und das Kupplungspedal. Die Carbon-Zierleisten im Interieur mit einer auf der Beifahrerseite eingelassenen Aluminiumplakette weisen auf die limitierte Stückzahl des 911 R hin. Typisch für die GT-Fahrzeuge sind Schlaufen als Türöffner.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-911-r-autosalon-genf-12261.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d2453be8-62f6-495d-bc5b-e950d1f9dcd0.zip

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