

Neuer 911 RSR für Le Mans

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

16/11/2016 Spektakulärster Neunelfer aller Zeiten: Mit einem völlig neu entwickelten GT-Rennwagen startet Porsche in die Motorsportsaison 2017.

Der neue 911 RSR nutzt die Freiheiten des GT-Reglements fu□r die 24 Stunden von Le Mans voll aus und setzt neben konsequentem Leichtbau auf die Anordnung des hochmodernen frei saugenden Sechszylinder-Boxermotors vor der Hinterachse. Das vier Liter große, äußerst leichte Aggregat, verfu□gt u□ber Benzin-Direkteinspritzung sowie einen starren Ventiltrieb und zeichnet sich durch hervorragende Effizienz aus. Seine Rennstreckenpremiere feiert der neue 911 RSR im Januar 2017 beim 24-Stunden-Rennen in Daytona.

„Unter Beibehaltung des typischen 911 Designs ist dies die bisher größte Evolution in der Geschichte unseres GT-Top-Modells“, sagt Porsche Motorsportchef Dr. Frank-Steffen Walliser. Der neue 911 RSR ist eine komplette Neuentwicklung: Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden von Grund auf neu konstruiert. Das neue Motorenkonzept hat es den Konstrukteuren

ermöglicht, einen besonders großen Heckdiffusor zu verbauen. In Kombination mit einem an den LMP1-Rennwagen 919 Hybrid angelehnten, hängend angebundenen Heckflu□gel konnten das Abtriebsniveau sowie die aerodynamische Effizienz signifikant verbessert werden.

Porsche 911 RSR nutzt hochmoderne Sechszylinder-Boxer-Motorenfamilie

„Wir haben beim 911 RSR bewusst auf einen besonders modernen und leichten Saugmotor gesetzt, denn dieser gab unseren Ingenieuren bei der Entwicklung des Fahrzeugs große Freiheiten", erklärt Walliser. „Außerdem sieht das LM-GTE-Reglement in seinen Grundsätzen die absolute Chancengleichheit verschiedener Antriebskonzepte vor, da die Drehmomentcharakteristika von Turbo- und Saugmotoren angeglichen werden." Der neue Saugmotor leistet je nach Restriktorgröße rund 375 kW (510 PS) und verteilt seine Kraft mittels eines per Schaltwippen betätigten sequenziellen Sechsganggetriebes mit Magnesiumgehäuse an die 31 Zentimeter breiten Hinterräder.

Die Umstellung auf die neue Motorengeneration ist damit abgeschlossen. Nach 911 GT3 R und 911 GT3 Cup nutzt nun auch die Speerspitze der GT-Rennwagen von Porsche die gleiche hochmoderne Sechszylinder-Boxer-Motorenfamilie. Porsche hat das Konzept des 911 in der Vergangenheit bereits einmal mit voller Konsequenz ausgereizt – 1996 mit dem 911 GT1. Mit großem sportlichen Erfolg: 1998 fuhr der 911 GT1 bei den 24 Stunden von Le Mans den 16. Gesamtsieg fu□r Porsche ein. Damals kamen die schnellsten Fahrzeuge im Feld aus der GT1-Klasse.

Der GT-Rennwagen zeigt erstmals das neue Werks-Design

Erstmals halten nun hochmoderne Assistenzsysteme in einen Porsche GT-Rennwagen Einzug: Der neue 911 RSR verfu□gt u□ber ein radargestu□tztes Kollisionswarnsystem, das so genannte „Collision Avoid System". So lassen sich auf einem Monitor im Cockpit selbst im Dunkeln die schnelleren LMP-Prototypen fru□hzeitig erkennen und Missverständnisse vermeiden. Auch ein neues Konzept des Sicherheitskäfigs sowie ein neuer, fest verschraubter Rennsitz erhöhen die Sicherheit fu□r die Fahrer zusätzlich. Weil der Sitz fest mit dem Fahrzeug verbunden ist, lässt sich nun die Pedalbox verschieben und der Statur des Fahrers anpassen.

Auch die Servicefreundlichkeit des neuen 911 RSR wurde signifikant verbessert: Komplette Elemente der Kohlefaserhaut lassen sich dank ausgeklu□gelter Schnellverschlu□sse in ku□rzester Zeit komplett tauschen. Zudem können Veränderungen an der Fahrwerkeinstellung deutlich schneller und einfacher durchgefu□hrt werden.

Daru□ber hinaus geht der 911 RSR bei der Optik der Beklebung neue Wege: Der GT-Rennwagen zeigt erstmals das neue Werks-Design, das die klare und dynamische Designsprache von Porsche Motorsport weiterentwickelt hat. Von einem erhöhten Standpunkt ist die angedeutete Silhouette des Porsche-

Wappens erkennbar. Die Grundfarben bleiben Weiß, Rot und Schwarz.

In der Saison 2017 wird der neue 911 RSR voraussichtlich 19 Werkseinsätze mit mehr als 140 Stunden Renndauer bestreiten. Mit jeweils zwei Werksautos wird Porsche in der FIA World Endurance Championship (WEC) inklusive der 24 Stunden von Le Mans sowie in der amerikanischen IMSA Weathertech Championship antreten. Seine Premiere feiert er gleich unter härtesten Bedingungen am 28. und 29. Januar beim IMSA-Saisonauftakt in Daytona. „Darauf sind wir bestens vorbereitet", sagt Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport. „Seit dem ersten Rollout in Weissach im März diesen Jahres haben wir mehr als 35.000 Testkilometer auf Rennstrecken in Europa und Nordamerika abgespult – mehr als bei der Entwicklung jedes anderen Porsche GT-Rennautos zuvor."

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 fu□r den Einsatz mit HANS; Längs verstellbare Pedalerie; Anbauteile aus CFK, schnellwechselbar; Heckflu□gel mit Schwanenhalsanbindung; Vier-Stempel-Lufthebeanlage mit Sicherheitsdruckventil; Feuerlöschanlage mit elektronischer Auslöseeinheit; Beheizbare Frontscheibe.

Fahrwerk

Vorderachse: Doppelquerlenkerachse; Vierwege-Schwingungsdämpfer; Doppelte Schraubenfedern (Haupt- und Hilfsfeder); Beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Servolenkung mit elektrohydraulischer Druckversorgung

Hinterachse: Doppelquerlenkerachse an integralem Hinterachs-Subframe; Vierwege-Schwingungsdämpfer; Doppelte Schraubenfedern (Haupt- und Hilfsfeder); Beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Tripoden Gelenkwellen.

Bremsen

Zwei getrennte Bremskreise fu□r Vorder- und Hinterachse, regulierbar u□ber Waagebalkensystem.

Vorderachse: Einteilige Sechskolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelu□ftet mit 390 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; Optimierte Bremsluftfu□hrung.

Hinterachse: Einteilige Vierkolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelu□ftet mit 355 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; Optimierte

Bremsluftfu□hrung.

Felgen/Bereifung

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

Hinterachse: Einteilige geschmiedete Leichtmetallfelgen, 13J x 18 ET 37 mit Zentralverschluss; Michelin Slick 31/71-18.

Elektrik

Cosworth Central Logger Unit; CFK Multifunktionslenkrad mit integriertem Display, Schnellverschluss und Schaltwippen; Collision Avoidance System; Geregelter Generator in Verbindung mit LiFePo4 Batterie; LED Hauptscheinwerfer; Ru□ckleuchten 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 fluoriszierender Beschriftung.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-911-rsr-le-mans-weltpremiere-los-angeles-auto-show-2016-13144.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e6422019-a65f-4423-8ccf-bc908e89be27.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/specials/de/germany/911-rsr/

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