

Konsequent auf Performance ausgelegt: der neue Porsche 911 GT3 RS

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

17/08/2022 Der neue Porsche 911 GT3 RS macht keinen Hehl aus seinem Konzept: Er ist kompromisslos auf maximale Performance ausgelegt.

Dabei bedient sich der straßenzugelassene Hochleistungssportwagen konsequent der Technologien und Prinzipien aus dem Motorsport (**911 GT3 RS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO_2-Klasse: G). Neben dem Hochdrehzahl-Saugmotor mit Rennsportgenen und intelligentem Leichtbau beweist vor allem das Kühl- und Aerodynamikkonzept die direkte Verwandtschaft mit seinem Motorsportbruder 911 GT3 R.

Mittenkühlerkonzept aus dem Motorsport als Basis für aktive Aerodynamik

Basis für die deutliche Performance-Steigerung ist das Mittenkühlerkonzept, das erstmals beim Le Mans-Klassensieger 911 RSR und anschließend auch im 911 GT3 R zum Einsatz kam. Anstelle des bisherigen Layouts mit drei Kühlern setzt der neue 911 GT3 RS auf einen großen, schräg angeordneten Mittenkühler im Vorderwagen. Dieser ist dort positioniert, wo sich bei anderen 911-Modellen der Kofferraum befindet. So wurde es möglich, den frei gewordenen seitlichen Bauraum zur Integration aktiver Aerodynamik-Elemente zu nutzen.

Stufenlos verstellbare Flügel-Elemente an der Front sowie am zweigeteilten Heckflügel sorgen in Kombination mit einer Vielzahl weiterer Aerodynamik-Maßnahmen für 409 Kilogramm Gesamtabtrieb bei 200 km/h. Damit generiert der neue 911 GT3 RS doppelt so viel Anpressdruck wie sein Vorgänger (Typ 991 II) und dreimal so viel wie ein aktueller 911 GT3. Bei 285 km/h liegt der Gesamtabtrieb bei 860 Kilogramm.

Erstmals ist in einem Serien-Porsche ein Drag Reduction System (DRS) verbaut. Zugunsten eines geringen Luftwiderstandes und einer höheren Geschwindigkeit auf geraden Streckenabschnitten lassen sich mit dem DRS innerhalb eines definierten Arbeitsbereiches die Flügel auf Knopfdruck flach stellen. Bei einer Vollbremsung aus hohen Geschwindigkeiten wird die Airbrake-Funktion aktiv: Die Flügel-Elemente an Front und Heck werden maximal angestellt und erzeugen so eine aerodynamische Verzögerungswirkung, die die Radbremsen wesentlich unterstützt.

Die Vielzahl funktionaler Aerodynamik-Elemente prägt das Karosserie-Design des neuen 911 GT3 RS. Hervorstechendstes Merkmal des GT-Sportwagens ist der in allen Dimensionen deutlich gewachsene Heckflügel mit Schwanenhalsaufhängung. Dieser besteht aus einem feststehenden Hauptflügel und einem oberen, hydraulisch verstellbaren Flügel-Element.

Erstmals bei einem Porsche-Serienfahrzeug liegt die Oberkante des Heckflügels höher als das Dach. Zudem verfügt das Bugteil des 911 GT3 RS nicht mehr über einen Bugspoiler, sondern über einen sogenannten Frontsplitter, der die über- und unterströmende Luft teilt. Sideblades lenken die Luft gezielt nach außen. Die Radhausentlüftung vorne erfolgt über Öffnungen in den Kotflügeln (Louvers).

Einzüge hinter den Vorderrädern im Stil des ikonischen Le Mans-Gesamtsiegers 911 GT1 reduzieren den Staudruck im Radkasten. Sideblades hinter dem Einzug sorgen dafür, dass die Luft gezielt an die Fahrzeugseite herangeführt wird. Die Luft aus dem Mittelkühler strömt über großflächige Nüstern auf der Fronthaube aus. Finnen auf dem Dach lenken die Luft nach außen und sorgen so für kühlere Ansaugtemperaturen am Heck.

Die Öffnungen im Fondseitenteil werden beim neuen 911 GT3 RS ausschließlich zur Verbesserung der Aerodynamik und nicht zur Ansaugung der Prozessluft genutzt. Auch das hintere Radhaus ist mit einem

Einzug und einem Sideblade zur optimierten Luftlenkung versehen. Der Diffusor am Heck stammt vom 911 GT3 und wurde leicht angepasst.

Vom Cockpit aus adaptierbares Rundstrecken-Fahrwerk

Die aerodynamische Detailarbeit macht selbst vor dem Fahrwerk nicht Halt. Da das Radhaus des neuen 911 GT3 RS stark durchströmt wird, sind die Bauteile der Doppelquerlenker-Vorderachse als Tropfenprofile ausgeführt. Diese Aerolenker erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse bei Höchstgeschwindigkeit um rund 40 Kilogramm und kommen sonst nur im hochklassigen Motorsport zum Einsatz. Wegen der breiteren Spur (plus 29 Millimeter im Vergleich zum 911 GT3) sind die Lenker der Doppelquerlenker-Vorderachse zudem entsprechend länger ausgeführt.

Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken deutlich (Antidive). An der Vorderachse des 911 GT3 RS wurde daher das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers nach unten versetzt. Die Mehrlenker-Hinterachse wurde mit geänderten Federraten ebenfalls angepasst. Auch die Fahrassistenzsysteme und die Hinterachslenkung verfügen hier über eine noch dynamischere Abstimmung.

Der 911 GT3 RS bietet drei Fahrmodi: Normal, Sport und Track. Im Track-Modus lassen sich die Grundeinstellungen individuell anpassen. So können unter anderem Druck- und Zugstufe der Dämpfer an Vorder- und Hinterachse separat und mehrstufig verstellt werden. Auch die Hinterachs-Quersperre lässt sich über Drehregler am Lenkrad verstellen. Das erfolgt schnell und intuitiv mit dem ebenfalls aus dem Motorsport übernommenen Bedien- und Anzeigekonzept.

Am Lenkrad sitzen vier einzelne Drehregler sowie eine Taste für das Drag Reduction System (DRS). Die Drehregler werden beim Verstellvorgang im Kombiinstrument gut sichtbar grafisch dargestellt. Der 911 GT3 RS verfügt zudem über den bereits aus dem 911 GT3 bekannten Track-Screen. Per Knopfdruck kann der Fahrer die Digitalanzeigen auf den beiden seitlichen Sieben-Zoll-Displays auf die wesentlichen Informationen reduzieren. Auch die Schaltanzeige links und rechts des analogen Drehzahlmessers wurde aus dem GT3 übernommen.

Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit Hochdrehzahlkonzept

Der Vierliter-Hochdrehzahl-Saugmotor (**911 GT3** (Vorgängermodell)) wurde gegenüber dem 911 GT3 weiter optimiert. Die Leistungssteigerung auf 386 kW (525 PS) wird in erster Linie über neue Nockenwellen mit geänderten Nockenprofilen erreicht. Aus dem Motorsport abgeleitet sind die Einzeldrosselklappen-Sauganlage sowie der starre Ventiltrieb. Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen verfügt über eine gegenüber dem 911 GT3 verkürzte Gesamtübersetzung. Lufteinlässe am Unterboden sorgen dafür, dass das Getriebe auch extremen Belastungen bei häufigem Einsatz auf der Rundstrecke standhält. Der 911 GT3 RS beschleunigt in 3,2 Sekunden von null auf 100

km/h und erreicht im siebten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von 296 km/h.

An der Vorderachse kommen Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen mit je sechs Kolben sowie Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 408 Millimeter zum Einsatz. Im Vergleich zum 911 GT3 wurden die Kolbendurchmesser von 30 auf 32 Millimeter erhöht. Zudem wurde die Dicke der Scheiben von 34 auf 36 Millimeter verstärkt. An der Hinterachse sitzen weiterhin 380 Millimeter große Bremsscheiben und Vierkolben-Festsattelbremsen.

Die optional erhältliche Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügt an der Vorderachse über 410 Millimeter große, an der Hinterachse über 390 Millimeter messende Scheiben. Serienmäßig rollt der neue 911 GT3 RS auf geschmiedeten Leichtmetallrädern mit Zentralverschluss. Straßenzugelassene Sportreifen der Dimensionen 275/35 R 20 vorn und 335/30 R21 hinten sorgen für ein hohes Maß an mechanischem Grip.

Leichtbau als Prinzip

Intelligenter Leichtbau gehört spätestens seit der Vorstellung des legendären 911 Carrera RS 2.7 zum Grundprinzip aller RS-Modelle. Dank einer Vielzahl von Leichtbaumaßnahmen wie dem ausgiebigen Einsatz von CfK wiegt der 911 GT3 RS trotz vieler größer dimensionierter Bauteile nur 1.450 Kilogramm (Leergewicht nach DIN). Aus CfK bestehen beispielsweise die Türen, die vorderen Kotflügel, das Dach, sowie der Frontdeckel. Auch im Interieur kommt leichtes CfK zum Einsatz, zum Beispiel bei den serienmäßigen Vollschalensitzen.

Mit Clubsport- und Weissach-Paket erhältlich

Im Innenraum präsentiert sich der neue GT-Sportwagen im typischen RS-Stil: Schwarzes Leder, Racetex und Sichtcarbon prägen das puristisch-sportliche Ambiente. Aufpreisfrei ist der 911 GT3 RS mit Clubsportpaket erhältlich. Dieses beinhaltet unter anderem einen Überrollbügel aus Stahl, einen Handfeuerlöscher sowie einen Sechs-Punkt-Gurt für die Fahrerseite.

Deutlich umfangreicher fällt das gegen Aufpreis erhältliche Weissach-Paket aus. Frontdeckel, Dach, Teile des Heckflügels sowie die Oberschale der Außenspiegel sind dann in Sichtcarbon ausgeführt. Die Stabilisatoren vorn und hinten, die hinteren Koppelstangen und das Schubfeld an der Hinterachse sind aus CfK gefertigt und tragen zu einer weiteren Verbesserung der Fahrdynamik bei. Der erstmals aus CfK gefertigte Überrollbügel spart gegenüber der Variante aus Stahl rund sechs Kilogramm Gewicht.

Ein weiteres Highlight des Weissach-Pakets sind PDK-Schaltpaddles mit Magnet-Technologie aus dem Motorsport. Die Schaltvorgänge werden so durch einen präziseren Druckpunkt und ein deutlich wahrnehmbares Klacken noch sportlicher. Optional sind zum Weissach-Paket Magnesium-Schmiederäder erhältlich, die für acht Kilogramm Gewichtsersparnis sorgen.

Exklusiver Porsche Design Chronograph

Inspiriert vom Mindset des Motorsports – wo maximale Präzision an oberster Stelle steht – hat die Porsche-eigene Uhrenmanufaktur im Schweizer Solothurn den Chronographen 911 GT3 RS entwickelt. Diese mechanische Uhr ist Besitzern des Fahrzeugs vorbehalten. Als Basis dient ein glasperlgestrahltes Gehäuse aus Titan natur oder Titan schwarz mit verschraubter Krone. Im Inneren der Uhr arbeitet das mechanische Porsche Design Chronographenkaliber WERK 01.200, das wegen seiner hohen Ganggenauigkeit COSC-zertifiziert wurde.

Die sogenannte Flyback-Funktion fasst Starten, Stoppen und Nullstellen in einem Vorgang zusammen. Die Chronographendrücker mit den Lasergravuren „Start/Stop“ und „Next Lap“ machen deutlich, dass es bei diesem Chronographen nicht nur um die Anzeige der Uhrzeit geht. Neben Neuheiten, wie der Pulsometerskala auf der Lünette, finden sich viele Designmerkmale und Materialien des GT3 RS wieder.

Info

Der neue 911 GT3 RS ist ab sofort bestellbar und kostet in Deutschland ab 229.517 Euro[1].

[1]Unverbindliche Preisempfehlung mit länderspezifischer Ausstattung und 19 Prozent Mehrwertsteuer

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 GT3 RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO_2-Klasse: G

911 GT3 (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/220080_de_6000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/220023_de_6000000.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/produkte/porsche-911-gt3-rs-weltpremiere-29178.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e9e3b50c-feac-418a-a24f-3a689f7ac900.zip

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