Der Porsche 911 GT3 R

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 25. Mai 2022, 18:51

Liebe Alle,

mit dem Porsche 911 GT3 R sind Kundenteams auch 2018 in zahlreichen internationalen Rennserien am Start. Das Kundensport-Erfolgsmodell 911 GT3 R erhält für die GT3-Saison 2018 ein Upgrade. Das Teilepaket, mit dem alle Fahrzeuge der Modelljahre 2016 und 2017 aufgerüstet werden können, beinhaltet unter anderem einen neuen Frontdeckel zur Optimierung des Thermomanagements und seitliche Flicks zur Verbesserung der Aerobalance.



Der erste Renneinsatz des 500 PS starken 911 GT3 R mit dem hochmodernen Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit Direkteinspritzung war im Januar 2016 der 24-Stunden-Klassiker in Daytona. Mit der Pole-Position in der Klasse GTD zeigte der neue Kundensportrenner auf Anhieb sein enormes Potenzial. Auch 2017 war der GT3 R erfolgreich unterwegs: Sowohl in der Pirelli World Challenge, der IMSA WeatherTech SportsCar Championship als auch der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring und beim ADAC GT Masters kam das Rennfahrzeug zum Einsatz. Darüber hinaus gehörte der 911 GT3 R bei den Langstreckenklassikern in Spa und auf dem Nürburgring zum Starterfeld.

Weltweit im Einsatz

In der Intercontinental GT Challenge unterstützt Porsche bei allen Rennen mindestens ein lokales Team beim Einsatz eines 911 GT3 R in der Pro-Klasse. Das Werksfahrer-Trio Dirk Werner, Romain Dumas und Frédéric Makowiecki wird alle Rennen bestreiten und um die Fahrermeisterschaft kämpfen. Auch im Blancpain GT Series Endurance Cup teilt sich das Trio das Cockpit eines 911 GT3 R. In vielen weiteren internationalen und nationalen GT-Serien wie zum Beispiel der Pirelli World Challenge, der japanischen Super GT Serie, der GTD-Klasse der IMSA WeatherTech Championship oder der Langstreckenmeisterschaft Nürburgring kommt der 911 GT3 R zum Einsatz. Beim ADAC 24h Rennen auf dem Nürburgring werden voraussichtlich insgesamt acht Porsche 911 GT3 R am Start stehen.

Optimale Basis

Von seinem Serienpendant übernommen hat der neue 911 GT3 R nicht nur das charakteristische Double-Bubble-Dach, sondern auch den gegenüber der Vorgängergeneration um 100 Millimeter verlängerten Radstand. Dies sorgt für eine ausgeglichenere Gewichtsverteilung und ein besser berechenbares Fahrverhalten vor allem in schnellen Kurven. Konsequenter Leichtbau bei Karosserie, Anbauteilen und Fahrwerk ermöglichte es den Ingenieuren, die Schwerpunktlage des GT3 R gegenüber dem Vorgängermodell noch einmal deutlich zu optimieren. Die Leichtbaukarosserie des 911 GT3 RS Seriensportwagens in intelligenter Aluminium-Stahl-Hybridbauweise erwies sich bei der Konstruktion als optimale Basis für das Rennauto. Das Dach, Frontdeckel und Bugteil, Kotflügel, Türen, Seiten- und Heckteil sowie der Heckdeckel sind aus besonders leichtem Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CFK) gefertigt. Alle Scheiben – sogar die Frontscheibe – bestehen aus Polycarbonat.

Angetrieben wird der neue 911 GT3 R von einem hochmodernen Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor, der weitgehend identisch mit dem Hochleistungs-Serienaggregat des straßenzugelassenen 911 GT3 RS ist. Für einen besonders effizienten Umgang mit dem Kraftstoff sorgen die Benzindirekteinspritzung, die mit Drücken bis zu 200 Bar arbeitet, sowie eine variable Nockenwellenverstellung. Gleichzeitig bietet der Saugmotor eine gegenüber dem Vorgängeraggregat deutlich verbesserte Leistungsentfaltung und ein breiter nutzbares Drehzahlband. Die Kraft des Heckmotors wird mittels eines sequenziellen Porsche-Sechsgang-Klauengetriebes an die 310 Millimeter breiten Hinterräder übertragen. Wie bei den GT-Straßenmodellen des 911 betätigt der Fahrer zum Schalten der Gänge griffgünstig platzierte Wippen am Lenkrad.

Aerodynamische Balance

Dem Vorbild des Straßenfahrzeugs folgt der 911 GT3 R auch bei der Aerodynamik. Die markanten Radhausentlüftungen auf den vorderen Kotflügeln erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Der 1900 mm breite und 400 mm tiefe Heckflügel sorgt für die aerodynamische Balance. Vom großen Bruder 911 RSR übernimmt der GT3 R das Konzept des zentral angeordneten Kühlers. Der Entfall der Seitenkühler sorgt neben einer besseren Schwerpunktlage und eine optimierten Abluftführung durch die Kiemen in der Fronthaube zusätzlich für einen besseren Schutz vor Beschädigungen.

Weiter optimiert wurde auch das Bremssystem des 911 GT3 R. Dank hoher Steifigkeit und einer präzisen Regelung des Antiblockiersystems eignet es sich noch besser für Sprint- und Langstreckenrennen. An der Vorderachse sorgen Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel in Kombination mit innenbelüfteten, geschlitzten Stahlbremsscheiben mit 380 mm Durchmesser für brillante Verzögerungswerte. An der Hinterachse sind Vierkolben-Sättel und Scheiben mit 372 Millimeter verbaut. Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt war die Sicherheitsausstattung des GT3 R. Der gegenüber dem Vorgängermodell um zwölf auf 120 Liter vergrößerte FT3-Sicherheitstank wurde verstärkt und verfügt über ein „Fuel-Cut-Off“-Sicherheitsventil. Die Türen sowie die Seitenscheiben sind abnehmbar. Die Rettungsluke im Dach wurde vergrößert. Der neue Rennschalensitz bietet den Piloten im Falle eines Aufpralls noch besseren Schutz.

Technische Daten

Motor	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor in Hecklage; 4.000 ccm; Hub 1,5 mm; Bohrung 102 mm; Leistung: über 368 kW (500 PS) FIA BoP abhängig (Restriktor); Vierventil-Technik; Kraftstoff-Direkteinspritzung; Trockensumpfschmierung.
Kraftübertragung	Sequenzielles Porsche-Sechsgang-Klauengetriebe; Mechanisches Sperrdifferential; Pneumatische Schaltbetätigung (Paddle Shift).
Karosserie	Leichtbaukarosserie in intelligenter Aluminium-Stahl-Verbundbauweise; Eingeschweißter Überrollkäfig gemäß FIA-Anhang J; Abnehmbare Rettungsluke im Dach; Exterieur in Leichtbauweise: Türen, Heckdeckel, Heckflügel, Kotflügel, Bugverkleidung und Heckverkleidung in Kohlefaser (CFK); Polycarbonat-Verglasung; abnehmbare Polycarbonat-Türscheiben; ca. 120-Liter-FT3 Sicherheitstank mit „Fuel-Cut-Off“ Sicherheitsventil gemäß FIA Vorschriften; Vier-Stempel Luftheberanlage.
Fahrwerk	**Vorderachse**: McPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur; Radnaben mit Zentralverschluss; beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Servolenkung mit elektrohydraulischer Druckversorgung. **Hinterachse:** Mehrlenker-Hinterachse, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur; Radnaben mit Zentralverschluss; beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator

Bremsen	Zwei getrennte Bremskreise für Vorder- und Hinterachse; vom Fahrer regulierbar über ein Waagebalkensystem. **Vorderachse:** Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel; Stahlbremsscheiben, mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, D = 380 mm. **Hinterachse:** Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel; Stahlbremsscheiben, mehrteilig; innenbelüftet und geschlitzt, D = 372 mm.
Felgen/Bereifung	Einteilige BBS-Leichtmetallräder nach Porsche-Spezifikation und Design, 12,0J x 18 ET 17, Reifendimension: Michelin 300/650-18 vorne; 13J x 18 ET 37,5, Reifendimension: Michelin 310/710-18 hinten.
Elektrik	BOSCH Motorsport-Steuerung MS 6.4; COSWORTH Bordnetzsteuergerät IPS32; Renn-ABS; Traktionskontrolle.
Gewicht/Maße	Gesamtgewicht: ca. 1.220 kg Homologationsgewicht; Gesamtlänge: 4.604 mm; Gesamtbreite VA: 1.975 mm, Gesamtbreite HA: 2.002 mm; Radstand: 2.463 mm.

Liebe Grüße

Jürgen Albert

Kfz.-Meister

Copyright: Text und Bilder Porsche