Der Porsche 911 RSR

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 25. Mai 2022, 18:54

Liebe Alle,

mit dem spektakulärsten Neunelfer aller Zeiten startete Porsche in die Motorsportsaison 2017 und sicherte sich den zweiten Platz in der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC. 2018 wird der Porsche 911 RSR vom Porsche GT Team in der FIA WEC mit den 24 Stunden von Le Mans sowie in der in den USA und Kanada ausgetragenen IMSA WeatherTech SportsCar Championship eingesetzt. 2018 wird der 911 RSR darüber hinaus von Kundenteams in der European Le Mans Series sowie in der FIA WEC an den Start gebracht.



Neben konsequentem Leichtbau setzten die Konstrukteure in Weissach beim 911 RSR auf die Anordnung des hochmodernen frei saugenden Sechszylinder-Boxermotors vor der Hinterachse. Das vier Liter große, äußerst leichte Aggregat verfügt über Benzin-Direkteinspritzung sowie einen starren Ventiltrieb und zeichnet sich durch hervorragende Effizienz aus. Seine Rennpremiere feierte der 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 Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge Dr. Frank-

Steffen Walliser. Der aktuelle 911 RSR ist eine komplette Neuentwicklung: Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden für die Saison 2017 von Grund auf neu konstruiert. Die Anordnung des Motors hat es den Konstrukteuren ermöglicht, einen besonders großen Heckdiffusor zu verbauen. In Kombination mit einem an den LMP1-Rennwagen 919 Hybrid angelehnten, hängend angebundenen Heckflügel konnten das Abtriebsniveau sowie die aerodynamische Effizienz signifikant verbessert werden.

Besonders moderner und leichter Saugmotor

„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“, sagt der Leiter Motorsport und GT-Fahrzeuge Dr. Frank-Steffen Walliser. Der aktuelle 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. Neben 911 GT3 R und 911 GT3 Cup nutzt auch die Speerspitze der GT-Rennwagen von Porsche die gleiche hochmoderne Sechszylinder-Boxer-Motorenfamilie.

Radargestütztes Kollisionswarnsystem

Der 911 RSR verfügt über ein radargestütztes Kollisionswarnsystem, das so genannte „Collision Avoidance System“. So lassen sich auf einem Monitor im Cockpit selbst im Dunkeln schnellere Prototypen frühzeitig erkennen und Missverständnisse vermeiden. Das Konzept des Sicherheitskäfigs sowie ein fest verschraubter Rennsitz erhöhen die Sicherheit für 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 911 RSR überzeugt: Komplette Elemente der Kohlefaserhaut lassen sich dank ausgeklügelter Schnellverschlüsse in kürzester Zeit komplett tauschen. Zudem können Veränderungen an der Fahrwerkseinstellung deutlich schneller und einfacher durchgeführt werden.

Seit 2018 für Kundenteams verfügbar

2017 war der 911 RSR exklusiv für das Porsche GT Team im Einsatz. Wie auch im vergangenen Jahr geht der 911 RSR im Werks-Design an den Start, das die klare und dynamische Designsprache von Porsche Motorsport präsentiert. Von einem erhöhten Standpunkt ist die angedeutete Silhouette des Porsche-Wappens erkennbar. Die Grundfarben bleiben Weiß, Rot und Schwarz. Seit 2018 ist der 911 RSR auch für Kundenteams verfügbar.

Der 911 RSR kann bei Porsche Motorsport in Weissach zu einem Preis von 991.000 Euro zuzüglich der länderspezifischen Steuern bestellt werden.

Technische Daten

Motor	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Anordnung vor der Hinterachse; 4.000 cm3, Hub 81,5 mm, Bohrung 102 mm; ca. 375 kW (510 PS) je nach Restriktor; Vierventil-Technik; Benzin-Direkteinspritzung; Trockensumpfschmierung; Einmassenschwungrad; Leistungsbegrenzung über Restriktor; E-Gas.
Kraftübertragung	Sequenzielles 6-Gang Klauengetriebe; Zwei-Wellen-Längsanordnung mit Kegeltrieb; Schaltbetätigung über elektrische Schaltwalze; Schaltwippen am Lenkrad; Getriebegehäuse Magnesium; Lamellensperrdifferenzial mit Visco-Einheit; Drei-Scheiben-Kohlefaser-Rennkupplung.
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 für den Einsatz mit HANS; Längs verstellbare Pedalerie; Anbauteile aus CFK, schnellwechselbar; Heckflügel 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 für Vorder- und Hinterachse, regulierbar über Waagebalkensystem. **Vorderachse:** Einteilige Sechskolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelüftet mit 390 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; Optimierte Bremsluftführung. **Hinterachse:** Einteilige Vierkolben-Aluminium-Festsättel mit Schnelltrennkupplung; Stahlbremsscheiben innenbelüftet mit 355 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge; Optimierte Bremsluftführung.

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; Rückleuchten 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 fluoreszierender Beschriftung.
Gewicht/Maße	Gewicht ca. 1.243 kg (Basisgewicht per Reglement), Länge 4.557 mm (ohne Splitter, Heckflügel, Diffusor), Breite 2.042 mm (Vorderachse) / 2.048 mm (Hinterachse), Radstand 2.516 mm.

Liebe Grüße

Jürgen Albert

Kfz.-Meister

Copyright: Text und Bilder Porsche