

Der neue Porsche 911 GT3 RS

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 17. August 2022, 17:56

Liebe Alle,

Porsche präsentiert nach monatelanger Tarnung sein lang ersehntes neues Rennstrecken - Ungetüm. Der neue Porsche 911 vom Typ 992 GT3 RS ist endlich da! Alle dürften sich einig sein, es ist wieder ein Traumauto geworden!

Heute, Mittwoch, 17. August 2022, 17 Uhr, der Porsche 992 GT3 RS wird endlich enthüllt, in einer erstaunlichen eisgrauen Metallic-Farbe. Auch wenn wir schon seit Monaten ungeduldig warten um seine Leistungen testen zu können, dass müssen wir uns für späteren Zeitpunkt aufheben und erstmal sehen, was uns dieser neue Porsche 911 GT3 RS zu bieten hat.

EIN SAUGMOTOR IM PORSCHE 992 GT3 RS

Auch der neue Porsche 911 GT3 RS dürfte die Herzen von Enthusiasten höher schlagen lassen. Und ja, Porsche hat es noch einmal geschafft, seinen neuesten 911 GT3 RS mit seinem Saugmotor zu homologieren, was im aktuellen politischen Kontext wahrlich keine Kleinigkeit mehr ist.

Bei dieser guten Nachricht nimmt der 992 GT3 RS einen modifizierten 4-Liter-Sechszylinder mit 525 PS auf die Reise. Was für eine marzialische Freude, wenn man daran denkt, dass Porsche es immer noch schafft, uns vor Freude am Fahren wahrlich zum Brüllen zu bringen!

Mit seinen 525 PS, das sind fast die GT3 Cup Werte, hat der neue GT3 RS 10 PS mehr als der 992 GT3 und 5 PS mehr als der 991 GT3 RS Phase 2.

Wem der Unterschied zu klein erscheint, der muss erkennen, dass Leistungsorgien in erster Linie durch immer strengere Anti-Umweltschmutz-Standards gehemmt werden, nicht durch die

technischen Fähigkeiten von Porsche Ingenieuren ... was solls ...



Der neue Porsche 911 GT3 RS hat ein straff geschaltetes PDK-Getriebe mit etwas kürzeren Übersetzungen als beim 992 GT3.

Unsere Lieblingsmarke gibt die Beschleunigung wie folgt an: 0 auf 100 ist in 3,2 Sekunden erreicht, gegenüber den 3,4 Sekunden beim 992 GT3. WoW, Schmid's Katze wird sich anstrengen müssen um hier adäquat mithalten zu können!

Geschlagen wird dagegen der GT3 RS bei der Höchstgeschwindigkeit: "NUR" schlappe 296 km/h gegenüber 318 km/h, die für den 992 GT3 angekündigt wurden.

Aber Leute, jedes Kleinkind weiß doch, dass der GT3 RS nicht dafür gedacht ist, um Geschwindigkeitsrekorde zu brechen. Dieser Knaller gehört nach wie vor auf die Rennstrecke, und für die Fahrt dorthin, denn genau dafür wurde der Bomber konstruiert!

Unsere Trackday - Enthusiasten werden "Hosianna" rufen, wenn sie das Gerät unter ihrem Allerwertesten haben und endlich auf den Gaspedal treten dürfen!



DER PORSCHE 911 GT3 RS, NEUE LINIEN UND EINE NEUE AERODYNAMIK

Die Porsche Ingenieure konzentrierten sich auf die Aerodynamik und natürlich auf die bereits angesprochene Linienführung. Heute wird nichts mehr versteckt! Auch wenn wir uns im Vorfeld manchmal Gedanken über die Tarnung und die Realität gemacht haben. Wir waren immer wieder positiv überrascht.

Die Auslässe an der Fronthaube, die wie gemeißelten Kotflügel und Türen von denen man nur träumen kann. Hutzen in den Kotflügeln, die kleinen Verwindungen an jedem Ende des Daches, alles ist Punktgenau dort wo es hingehört!

Und wieder mal wurde nichts dem Zufall überlassen!

Die drei Kühler des 991 wurden durch ein einziges Kühlaggregat ersetzt, leichter und deutlich effizienter, genau so wie bei meinem Rennwagen!

Die Luft strömt vorn mittig durch den Kühler ein, und die Wärme wird von den Auslässen wieder abgegeben. Dann lenken die kleinen Lamellen an der Oberseite der Motorhaubenentlüfter die heißen Luftströme seitlich zu den Flanken. Damit der warme Luftstrom nicht wieder vom Motor angesaugt wird.

Das Design der vorderen Kotflügel ist ebenfalls darauf ausgelegt, Luftverwirbelungen zu begrenzen und die Stabilität des RS zu gewährleisten. Die Lufteinlässe in den hinteren Kotflügeln sind im Vergleich zum 991 GT3 RS etwas geschrumpft, da sich ihre Funktion geändert hat. Sie dienen nicht mehr der Motorkühlung oder Ansaugung, sondern fördern den Abtrieb des 992 GT3 RS. Und davon braucht er reichlich um die vor ihm liegenden Kurven nicht laufend quer nehmen zu müssen.



Aber am imposantesten ist, wie auch beim GT3, der Spoiler am Heck des neuen Porsche 911.

Er nimmt nahezu die gesamte Breite der Karosserie ein. Aber es nur darauf zu beschränken, wäre undenkbar.



Der Spoiler des Porsche 992 GT3 RS eröffnet der zivilen Porsche-Fahrt eine aktive Aerodynamik. Mit anderen Worten, die Neigung des oberen Flossenblattes passt sich gemäß einer Reihe von Parametern an und kann in 0,3 Sekunden von vollständig geöffnet bis vollständig geschlossen werden, genau so, wie im F1 DRS-Stil.

Der GT3 RS wird in puncto Kurvengeschwindigkeit seinesgleichen suchen. Amateurfahrer werden schnell Fortschritte machen! Denn das simple Handling gibt ihnen viel Selbstvertrauen.



DER PORSCHE 911 (992) GT3 RS, KAROSSERIE UND FAHRWERK

Sicherlich haben Sie sich selbst überrascht, als Sie dachten, der neue GT3 RS sei "riesig". Beachten Sie, dass die Karosserie im Vergleich zu einem 992 GT3 immer noch um nur 29 mm verbreitert ist.

Allerdings hat Porsche dafür am Gewicht gearbeitet. Der Spoiler, das Dach, die vorderen und die hinteren Kotflügel sowie die Motorhaube bestehen aus leichter Kohlefaser. Die Option Weissach-Paket reduziert das Gesamtgewicht um 20 kg. Der 992 GT3 RS wiegt daher ca. 1.450 kg.

Fahrwerksseitig hat der GT3 RS 20-Zoll-Räder vorn und 21-Zoll-Räder hinten. Optional können die Felgen auch in Magnesium mit "neuem Design" bestellt werden. Die auf den Fotos gezeigten Felgen sind die Standardräder. Die Standardbremsen sind (zum Glück) aus Stahl. Die 408-mm-Front-Bremsscheiben werden von 6 Kolben mit einem Durchmesser von 32 mm gepackt, gegenüber den 30 mm Sätteln beim GT3.

Die Dicke der Scheiben reicht von 34 bis 36 mm. Hinten werden die 380-mm-Scheiben von vier Kolben gegriffen. Und wer noch mehr will, der kann mit der Option PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) auf 420 mm Carbon-Keramik-Scheiben vorn und 390 mm hinten umsteigen und gleichzeitig die aufgehängten Massen reduzieren.





IM 992 GT3 RS SCHLUMMERN ALLE PORSCHE CODES

Und um Enthusiasten zu erfreuen, hat Porsche den analogen Drehzahlmesser beibehalten. Hinter dem Lenkrad werden neben dem Fahrmodus-Einstellknopf (Normal, Sport und Track) drei Knöpfe verwendet, um drei Fahrwerksparameter individuell einzustellen: die Federung in Druck- und Zugstufe, das Ansprechverhalten des Selbstsperrdifferenzials beim Beschleunigen und Bremsen, sowie die Empfindlichkeit der Traktionskontrolle.

Als Option spart das Weissach-Paket wie gesagt 20 kg auf der Waage ein und ist dank des Vorhandenseins von sichtbarem Carbon auf der Karosserie, ästhetisch bemerkenswert schön.

Im Innenraum werden die Kopfstützen mit dem Schriftzug "Weissach RS" bestickt und die Lenkradpaddles bestehen aus Magnesium. Dieses optionale Paket wird erstmals mit einem Carbon-Überrollbügel geliefert, der den 992 GT3 RS um ganze 7 kg leichter macht.





DIE ZUKUNFT DES PORSCHE 911 - 992 GT3 RS

Wir können uns jetzt schon freuen, dass dieser neue GT3 RS die Generation 992 erweitert. Angesichts der sich entwickelnden Vorschriften ist es schwierig vorherzusagen, bis wann Porsche in der Lage sein wird, weiter solche atmosphärische GT3 RS herauszubringen.

Porsche hat für den 992 GT3 RS das Maximum herausgeholt. Man muss sehen, welche Grenzen uns auferlegt werden, und welche technologischen Fortschritte sich ergeben kommen um weiter in Sachen Technik voranzukommen.

Aber bevor wir über die Zukunft nachdenken und was sie für uns besser oder schlechter bereithalten kann, nutzen wir das, was Porsche uns noch zu bieten hat: Freude für die Augen, das Herz und die Ohren ... Kurz gesagt, Freude pur!

Und genau um Spaß mit diesem neuen 911 GT3 RS zu haben, ist er in Deutschland für 229.517 € angekündigt, blank, ohne Optionen!





Ich bin gespannt ob und wie Porsche die Fahrzeuge zuteilt

und ob wieder, wie beim GT3, Uhren, Finanzierungen, etc.
mitbestellt werden müssen.

Liebe Grüße

Jürgen Albert

Kfz.-Meister

Text: Jürgen Albert

Fotos: Porsche AG