



PORSCHE

# **Presse-Information**

Motor Show Geneva 2014

Der Porsche 911 RSR

## **Start in die Saison 2014 mit Klassensieg in Daytona**

Was für eine Premiere: Bei seinem ersten Auftritt bei den 24 Stunden von Le Mans glänzte der Porsche 911 RSR im Vorjahr mit einem grandiosen Doppelsieg in seiner Klasse. Für 2014 wurde der GT-Renner aus Weissach, der sich durch konsequenten Leichtbau und eine ausgefeilte Aerodynamik auszeichnet, in vielen Bereichen weiter verbessert. Mit Erfolg: Als Klassensieger bei den 24 Stunden von Daytona startete er eindrucksvoll in die Saison 2014.

Der 911 RSR, der in der Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC mit den 24 Stunden von Le Mans sowie in der neuen United SportsCar Championship in den USA und Kanada eingesetzt wird, trat 2013 die Nachfolge des erfolgreichen 911 GT3 RSR an. Er basiert auf der siebten Generation der Sportwagenikone 911. Wie beim Serienpendant wurde der Radstand um rund zehn Zentimeter verlängert. Eine neue Dreieckslenker-Vorderachse löst die bisher verwendete McPherson-Federbeinachse ab. Auch das besonders leichte Renngtriebe ist eine Neuentwicklung von Porsche-Motorsport. Die sechs Gänge werden über Schaltwippen am Lenkrad eingelegt. Der 470 PS starke Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor wurde vom Vorgänger übernommen und detailoptimiert.

Einer der Entwicklungsschwerpunkte beim 911 RSR war eine ausgeglichene Gewichtsverteilung. Auch der Fahrzeugschwerpunkt liegt deutlich tiefer als beim Vorgänger. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Werkstoff Kohlefaser zu. Die vorderen und hinteren Kotflügel, Front- und Heckhaube, die Türen, der Unterboden, die Radhausverkleidungen, der Heckflügel, das Armaturenbrett und die Mittelkonsole sind aus dem besonders leichten und stabilen Material gefertigt. Darüber hinaus bestehen alle Scheiben aus besonders dünnem und leichtem Polycarbonat. Zur Gewichtseinsparung trägt zudem die aus den GT-Straßenmodellen bekannte Lithium-Ionen-Leichtbaubatterie bei.

### **Gesteigerte Servicefreundlichkeit für kürzere Boxenstopps**

Die Optik des neuen 911 RSR wird geprägt von den weit ausgestellten Kotflügeln sowie dem tiefen Kühlluftschacht in der Front. Die neue Luftführung ermöglicht einen zentral im Vorderwagen platzierten Kühler, der noch effektiver arbeitet als im Vorgängermodell. Gleichzeitig konnte auch die Klimatisierung des Innenraums effizienter gestaltet werden. Für gesteigerte Servicefreundlichkeit und kürzere Reparaturzeiten sorgt das speziell auf Langstreckenrennen abgestimmte Schnellwechselkonzept der Karosserieteile: Bugteil, Fronthaube und Heckschürze sind mit Schnellspannern fixiert und können innerhalb von wenigen Sekunden ausgetauscht werden.

Die tief positionierten statischen Kurvenlichter im Bugteil verbessern die Kurvensicht für den Fahrer und erhöhen somit die Sicherheit bei Nachtrennen. Auch die reflektierende Beschriftung der Bedienelemente im Cockpit sorgt in Kombination mit einer blendfreien Innenbeleuchtung für eine optimale Ablesbarkeit bei Dunkelheit. Die Anordnung der Schalter auf dem neuen Lenkrad wurde gemeinsam mit den Porsche-Werksfahrern entwickelt, die vom ersten Moment an ihre große Erfahrung im GT-Sport in die Konstruktion des 911 RSR eingebracht haben.

### **Zahlreiche Verbesserungen**

Für die Saison 2014 wurde der 911 RSR konsequent weiter verbessert. So sorgen das überarbeitete Bugteil und der neue Heckflügel für eine optimierte Aerobalance und dadurch für mehr Stabilität in schnellen Kurven. Ein noch präziseres Lenkgefühl und damit eine bessere Beherrschbarkeit des Fahrzeugs in langsamen und mittelschnellen Kurven wurde durch die optimierte Vorderachskinematik erreicht. Die weiter verbesserte Struktursteifigkeit bewirkt ein präziseres Fahrverhalten. Neu ist auch die detailoptimierte Motoransaugung mittels einer verbesserten Luftfiltergeometrie, die zur Reduzierung der Leistungseinbußen bei Verschmutzung beiträgt. Der neue FT3-Sicherheitstank mit abgesenktem Schwerpunkt ermöglicht eine verbesserte Befüllbarkeit unter Rennbedingungen.

Damit auch die Ingenieure an der Box stets über alle relevanten Daten des Fahrzeugs informiert sind, funkt die Live-Telemetrie über eine Antenne auf dem Dach permanent mehr als 200 Messwerte an den Kommandostand. Zusätzlich werden sämtliche Daten auf einer Speicherkarte im Fahrzeug abgelegt.

#### **“Der spektakulärste 911 aller Zeiten”**

“Der 911 RSR wurde in vielen Bereichen weiter optimiert. Durch die breiteren Hinterradfelgen und die ausgefeilte Aerodynamik konnte die Konstanz über einen Stint weiter verbessert werden”, sagt Porsche-Werksfahrer Jörg Bergmeister. “Das ist zweifellos der beste 911, den ich je gefahren bin. Er fühlt sich immer noch an wie ein 911, kann aber praktisch alles besser als seine Vorgänger. Und obendrein ist er in meinen Augen auch der schönste und spektakulärste 911, den es je gab.” Sein Teamkollege Patrick Pilet ergänzt: “Wir haben das Auto in der vergangenen Saison ständig weiterentwickelt. Besonders die bessere Gewichtsverteilung wirkt sich positiv auf die Performance aus. Der 911 RSR ist jetzt noch stabiler auf der Hinterachse und vermittelt dem Fahrer mehr Vertrauen. Dadurch kann man sich schneller ans Limit herantasten.”

## **Porsche GT: das Team für den 911 RSR im Überblick**

### **Hartmut Kristen, Leiter Motorsport (Deutschland, 59)**

Er war schon 20 Jahre bei Porsche, als er 2004, nach zehn Jahren Verantwortung für den Kundensport und die GT-Fahrzeuge, die Leitung Motorsport übernahm. Seither setzte er nicht nur im Spitzensport erfolgreich Akzente, etwa mit dem RS Spyder und dem 911 GT3 R Hybrid und verantwortet heute die weltweiten Aktivitäten von Porsche in den GT-Klassen – auch die weltweiten Kundensportaktivitäten – “das Rückgrat des Porsche-Motorsports”. Hoffnungsvollen Talenten gibt er eine Chance: Unter seiner Regie entwickelte Porsche die wohl umfangreichste Nachwuchsförderung im Motorsport. 2013 führte er den Werkseinsatz des neuen 911 RSR in Le Mans zum Klassen-Doppelsieg, die Saison 2014 begann für ihn und dem Team mit dem Sieg des weiterentwickelten 911 RSR bei den 24 Stunden von Daytona.

### **Dieter Georg Steinhauser, Leiter Motorsport Entwicklung (Deutschland, 55)**

In neuen Aufgaben sieht er vor allem die Herausforderung. Als Verantwortlicher für die gesamte Technik im Motorsport und bei den GT-Straßenfahrzeugen (außer LMP) hat er mit seinem Team schon zahlreiche Projekte auf den Weg gebracht, die für Aufsehen sorgten. Der GT3 R Hybrid war so ein Projekt, “hochinnovativ und spannend”. Die Entwicklung und den erfolgreichen Einsatz des Sportprototypen RS Spyder in den USA und in Le Mans hat das Porsche-Urgestein, das seit 1984 an Bord ist und auch schon am Indy- und Formel-1-Motor mitgearbeitet hat, als Gesamtprojektleiter vorangetrieben. Und dann war da noch der GT1, das Auto, mit dem Porsche 1998 den vorerst letzten Gesamtsieg in Le Mans holte.

### **Die Fahrer:**

#### **Jörg Bergmeister (Deutschland, 38)**

Bei all den Erfolgen, die Jörg Bergmeister mit Porsche schon gefeiert hat, sind es vor allem die Siege bei den großen Langstreckenrennen, auf die er besonders stolz ist. Le Mans, Daytona, Sebring, Nürburgring, Spa – sie alle stehen in der Erfolgsstatistik des langen Blondens, der 2000 den Carrera Cup Deutschland und 2001 den Porsche-Supercup gewonnen hat. Danach wurde er Werksfahrer. Seine Titelsammlung kann sich sehen lassen. Rekordverdächtige fünf Mal hat er in den USA die populäre American Le Mans Series gewonnen – 2006 sogar im Doppelpack mit der Grand-Am Series . Ein Kunststück, das nur er geschafft hat.

#### **Marco Holzer (Deutschland, 25)**

Auch im Motorsport sind Lehrjahre keine Herrenjahre. Marco Holzer, der von 2008 an als Porsche-Junior gefördert und 2011 in den Porsche-Werksfahrerkerker aufgenommen wurde, kann ein Lied davon singen. Der Sunnyboy, der 2010 beim 24-Stunden-Rennen in Dubai den Gesamtsieg gefeiert hat und im Jahr darauf beim Langstreckenklassiker auf dem Nürburgring den ersten Hybrid-Rennwagen von Porsche erfolgreich pilotierte, zeigte maximale Flexibilität bei seinen Einsätzen für Kundenteams in aller Welt. Jetzt bekommt er die Chance seines Lebens. "Für das Porsche-Werksteam in Le Mans zu fahren", sagt er, "davon habe ich immer geträumt."

#### **Richard Lietz (Österreich, 30)**

Sein Sieg mit dem 911 RSR beim 24-Stunden-Rennen in Daytona war ein Saisonstart ganz nach seinem Geschmack. Der Österreicher, Porsche-Werksfahrer seit 2007 und in seiner Freizeit bei Rallyes und Eisrennen so virtuos unterwegs wie auf klassischen Rennstrecken, ist Erfolge gewohnt: Im Vorjahr feierte er seinen dritten Le-Mans-Sieg nach 2007 und 2010, im Juni soll möglichst der vierte folgen. Der Start in Le Mans ist für ihn diesmal eine Art Zugabe, denn in erster Linie soll er in der neuen Tudor United SportsCar Championship in den USA und Kanada für Porsche den Titel holen. Mit dem Sieg in Daytona ist schon mal ein guter Anfang gemacht.

**Frédéric Makowiecki (Frankreich, 33)**

Wie sehr sein Herz für Porsche schlägt, zeigen allein schon sein Ehrgeiz und seine Geduld beim Versuch, den Porsche Carrera Cup France zu gewinnen. Zwei Mal musste er sich mit dem zweiten Platz begnügen, ein Mal wurde er Dritter, bevor er 2010 endlich den ersehnten Titel holte. Schon damals eilte ihm der Ruf voraus, einer der schnellsten GT-Piloten der Welt zu sein. Die Belege dafür lieferte er in hochklassigen Meisterschaften wie der FIA GT1-WM, wo er 2012 Zweiter wurde, und in der WEC. Als Porsche-Werksfahrer ist er jetzt zu seinen Wurzeln zurückgekehrt. "Für Porsche zu fahren", sagt er, "ist genau das, was ich schon immer wollte."

**Patrick Pilet (Frankreich, 32)**

Er ist ein Mann für alle Fälle. In welcher Meisterschaft Patrick Pilet auch am Start ist, er ist immer für Siege gut. In der American und der European Le Mans Series ebenso wie in der International GT Open. Das 24-Stunden-Rennen in Daytona hat er 2014 gewonnen, das in Dubai 2010. Im Carrera Cup France holte er 2007 den Titel. Nur in der WEC hat er es bisher noch nicht auf die oberste Stufe des Siegerpodiums geschafft. Das will er in dieser Saison nachholen, am liebsten natürlich in Le Mans. "Für einen Franzosen", sagt er, "ist ein Sieg in Le Mans so wertvoll wie für einen englischen Tennisspieler der Sieg in Wimbledon. Es gibt nichts Größeres."

**Nick Tandy (Großbritannien, 29)**

Die neue Saison begann der Brite so, wie er die alte beendet hatte – mit einem großen Sieg: Im Oktober 2013 gewann er das Petit Le Mans auf der Traditionsrennstrecke Road Atlanta, im Januar 2014 die 24 Stunden von Daytona zusammen mit Patrick Pilet und Richard Lietz. Mit dem Österreicher teilt er sich in dieser Saison den 911 RSR in der Tudor United SportsCar Championship. 2011 holte er den Gesamtsieg im Carrera Cup Deutschland, 2012 gewann er als erfolgreichster Privatfahrer auf dem 911 den Porsche Cup. Im Jahr darauf wurde er Werksfahrer. Seinen nächsten Rennfahrertraum will er sich jetzt in Le Mans erfüllen.

---

## Technische Daten: Porsche 911 RSR (Modell 2014)

- Karosserie:** Selbsttragende Karosseriestruktur in Stahl-Aluminium-Hybridbauweise (Basis 911 Carrera 4, Typ 991); eingeschweißter Sicherheitskäfig; herausnehmbare Dachluke; Karosserie durch Anbauteile (Carbon) verbreitert und aerodynamisch optimiert; aerodynamisch optimierter Unterboden im Bugbereich; Front-, Fondseitscheiben und Heckscheibe aus PC; verstellbarer Heckflügel; Lenkrad mit Schaltwippen; Sechspunkt-Sicherheitsgurt; Rennschalensitz; FT3-Sicherheitstank mit Schnellbefüllungssystem; Lufthebeanlage; Feuerlöschanlage.
- Motor:** Sechszylinder-Aluminium-Boxermotor in Hecklage; Bohrung 102,7 mm; Hub 80,4 mm; Hubraum 3.996 cm<sup>3</sup>; Leistung circa 345 KW (470 PS) mit Restriktor; Vierventil-Technik; Wasserkühlung; Trockensumpfschmierung; Multi-Point-Kraftstoffeinspritzung; gewichtsoptimierte modulare Rennsportabgasanlage; Endschalldämpfer mit Doppelendrohr in mittiger Anordnung.
- Kraftübertragung:** Sequenzielles Porsche Sechsgang-Klauengertriebe mit pneumatischer Schaltbetätigung; Öl-Wasser-Wärmetauscher; hydraulischer Zentralausrücker; Einmassenschwungrad; Dreischeiben-Carbonkupplung.
- Fahrwerk:** Vorderachse: Vollverstellbarer Doppelquerlenker Achse; 4-Wege-Gasdruck-Stoßdämpfer; doppelte Schraubenfedern (Haupt- und Zusatzfeder); beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator; Servolenkung.
- Hinterachse: Mehrlenker-Hinterachse mit starr aufgehängten Achsträgern, verstellbar in Höhe, Sturz und Spur; 4-Wege-Gasdruck-Stoßdämpfer; doppelte Schraubenfedern (Haupt- und Zusatzfeder); beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator.



- Bremssystem:** Bremsanlage mit Waagebalken-Balance-Regulierung und optimierter Bremsluftführung.
- Vorderachse: Einteilige Sechskolben-Aluminium-Festsättel; Stahlbremscheiben innenbelüftet, 380 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge.
- Hinterachse: Einteilige Vierkolben-Aluminium-Festsättel, Stahlbremscheiben innenbelüftet, 355 mm Durchmesser; Rennbremsbeläge.
- Räder und Reifen:** Vorderachse: 12,5J x 18 mit Zentralverschluss  
Michelin Rennreifen 30/68-18.
- Hinterachse: 14J x 18 mit Zentralverschluss;  
Michelin Rennreifen 31/71-18.
- Elektrik:** Cosworth Farbdisplay mit integrierter Datenaufzeichnung und Schaltpunktanzeige; Cosworth Bordnetzsteuergerät; Lithium-Ionen-Leichtbaubatterie 12 Volt, 18 Ah; 140 A Generator; Klimaanlage.
- Gewicht:** 1245 kg (Mindestgewicht gemäß Reglement).