



PORSCHE

Porsche 911 RSR Version 2013

Für die Sportwagen-Weltmeisterschaft World Endurance Championship (WEC) und die 24 Stunden von Le Mans hat Porsche einen neuen GT-Rennwagen entwickelt. Der 911 RSR zeichnet sich durch konsequenten Leichtbau und eine ausgefeilte Aerodynamik aus. Das außergewöhnliche Fahrzeugdesign würdigt ein ganz besonderes Jubiläum: Aus der Vogelperspektive betrachtet sind die Zahlen 50 und 911 zu erkennen. Diese stehen für 50 Jahre Porsche 911. Die Werksmannschaft Porsche AG Team Manthey setzt in der Saison 2013 exklusiv zwei Porsche 911 RSR ein.

Der neue 911 RSR, der auf der siebten Generation der Sportwagenikone 911 basiert, tritt in die Fußstapfen seines erfolgreichen Vorgängers 911 GT3 RSR. 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 Renn-Getriebe ist eine Neuentwicklung von Porsche Motorsport. Die sechs Gänge werden über Schaltwippen am Lenkrad eingelegt. Der 460 PS starke 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor wurde vom Vorgänger übernommen und detailoptimiert.

Einer der Entwicklungsschwerpunkte beim neuen 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 auch die aus den GT-Straßenmodellen bekannte Lithium-Ionen-Leichtbaubatterie bei.

Die Optik des neuen 911 RSR wird geprägt von den weit ausgestellten Kotflügeln sowie den tiefen Kühlluftschächten 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 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 sorgen für eine verbesserte Kurvensicht der Fahrer und erhöhen damit 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 und der zum Piloten geneigten Mittelkonsole wurde gemeinsam mit den zehn Porsche-Werksfahrern entwickelt, die vom ersten Moment an ihre große Erfahrung im GT-Sport in die Konstruktion des 911 RSR eingebracht haben.

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 mehr als 200 Messwerte an den Kommando-stand. Zusätzlich werden sämtliche Daten auf einer Speicherkarte im Fahrzeug abgelegt.

Im Porsche 911 RSR mit Startnummer 92 gehen die Porsche-Werksfahrer Marc Lieb (Ludwigsburg) und Richard Lietz (Österreich) an den Start, die sich bereits 2012 das Cockpit in der WEC geteilt haben. Bei den ersten beiden Saisonrennen in Silverstone (14.4.) und Spa (4.5.) sowie beim 24-Stunden-Rennen in

Le Mans (22.6.) werden sie von ihrem Werksfahrerkollegen Romain Dumas (Frankreich) unterstützt. Auch das Schwesterauto mit der Nummer 91 ist mit Werksfahrern besetzt. Hier bilden Jörg Bergmeister (Langenfeld) und Patrick Pilet (Frankreich) ein Team. In Silverstone, Spa und Le Mans ergänzt Timo Bernhard (Bruchmühlbach-Miesau) das Duo.

„Vor 40 Jahren hat der erste 911 RSR bereits Maßstäbe gesetzt. Heute möchten wir mit dem neuen 911 RSR beweisen, dass der Neunelfer noch immer das Zeug zum Champion hat“, sagt Porsche Sportchef Hartmut Kristen. „Ich bin stolz, dass wir in der Saison 2013 zum ersten Mal seit 1998 wieder mit einem reinrassigen Werksteam in Le Mans an den Start gehen werden. Unsere Mannschaft hat in den letzten Monaten extrem hart gearbeitet, um aus der hervorragenden Basis des Neunelfers für die Straße ein noch besseres Rennauto zu machen. Vor allem in den letzten Wochen waren unsere Ingenieure, Mechaniker und Werksfahrer fast durchgehend bei Testfahrten im Einsatz.“



Die Stimmen der Porsche-Werksfahrer

Jörg Bergmeister (37), Porsche 911 RSR #91: „Der neue 911 RSR 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 sein Vorgänger. Und obendrein ist er in meinen Augen auch der schönste und spektakulärste 911 aller Zeiten.“

Patrick Pilet (31), Porsche 911 RSR #91: „Wir haben das Auto in den letzten Wochen und Monaten ständig weiterentwickelt. Besonders die bessere Gewichtsverteilung ist deutlich spürbar. Ich kann den Saisonstart in Silverstone kaum erwarten, denn mit Timo Bernhard und Jörg Bergmeister habe ich zwei der erfolgreichsten Porsche-Piloten aller Zeiten als Teamkollegen.“

Timo Bernhard (32), Porsche 911 RSR #91: „Ich freue mich sehr, nach meiner Pause in der vergangenen Saison in diesem Jahr wieder bei den 24 Stunden von Le Mans antreten zu können. Ich bin seit 1999 bei Porsche und endlich kann ich mit dem Porsche-Werksteam bei meinem Lieblings-Rennen antreten. Der neue 911 RSR fühlt sich gut an. Ich denke wir haben eine gute Basis, um ganz vorne mitzufahren.“

Marc Lieb (32), Porsche 911 RSR #92: „Gemeinsam mit Richard Lietz habe ich bereits 2012 die komplette WEC-Saison bestritten. Wir kennen nun alle Strecken und wissen was auf uns zukommt. Letztes Jahr war unser Problem häufig, dass die Hinterreifen vor allem bei sehr hohen Streckentemperaturen recht schnell abgebaut haben und wir deswegen das Potenzial unseres Autos nicht über einen vollen Stint nutzen konnten. In diesem Punkt verspreche ich mir vom neuen 911 RSR einen deutlichen Fortschritt.“

Richard Lietz (29), Porsche 911 RSR #92: „In der Saison 2012 standen wir zwei Mal ganz oben auf dem Podium. Heuer dürfen es gerne ein paar mehr Siege sein. Doch gegen die starken Werksteams von Ferrari und Aston Martin wird das sicher nicht einfach. Der neue 911 RSR ist noch mehr Rennauto als zuvor. In die Entwicklung sind viele Verbesserungen eingeflossen, die wir Werksfahrer uns gewünscht haben.“

Romain Dumas (35), Porsche 911 RSR #92: „Der neue 911 RSR ist deutlich stabiler auf der Hinterachse als sein Vorgänger und vermittelt dem Fahrer mehr Vertrauen. Dadurch kann man sich schneller ans Limit herantasten. Das Cockpit ist perfekt auf die Bedürfnisse der Fahrer abgestimmt. Alle Schalter und Regler sind dort, wo sie hingehören. Das ist vor allem bei den Nacht-Stints in Le Mans ein Vorteil.“

Technische Daten

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-, Fondseitenscheiben und Heckscheibe aus PC; verstellbarer Heckflügel; Lenkrad mit Schaltwippen; Sechspunkt-Sicherheitsgurt; Rennschalensitz; FT3-Sicherheitstank mit Schnellbefüllungssystem; Luftheberanlage; Feuerlöschanlage.

Motor:

Sechszylinder-Aluminium-Boxermotor in Hecklage; Bohrung 102,7 mm; Hub 80,4 mm; Hubraum 3.996 cm³; Leistung ca. 338 KW (460 PS) mit Restriktor; Vierventil-Technik; Wasserkühlung; Trockensumpfschmierung; Multi-Point-Kraftstoffein-spritzung; gewichtsoptimierte modulare Rennsportabgasanlage; Endschalldämpfer mit Doppelendrohr in mittiger Anordnung.

Kraftübertragung:

Sequenzielles Porsche Sechsgang-Klauengetriebe 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 Schrauben-federn (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: 13J x 18 mit Zentralverschluss; Michelin Rennreifen 31/71-18.

Elektrik:

Cosworth Farbdisplay mit integrierter Datenaufzeichnung und Schaltpunktanzeige; Cosworth Bordnetzsteuergerät; Batterie 12 Volt, 70 Ah; 140 A Generator; Klimaanlage.

Gewicht:

1245 kg (Mindestgewicht gemäß Reglement).

