



PORSCHE

Presse-Information

16. November 2016

Nr. M 231/16

Spektakulärster Neunelfer aller Zeiten

Neuer Porsche 911 RSR für Le Mans

Stuttgart. Mit einem völlig neu entwickelten GT-Rennwagen startet Porsche in die Motorsportsaison 2017. Der neue 911 RSR nutzt die Freiheiten des GT-Reglements für die 24 Stunden von Le Mans voll aus und setzt neben konsequentem Leichtbau 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 Rennstreckenpremiere feiert der neue 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 Porsche Motorsportchef Dr. Frank-Steffen Walliser. Der neue 911 RSR ist eine komplette Neuentwicklung: Fahrwerk, Karosseriestruktur, Aerodynamikkonzept, Motor und Getriebe wurden von Grund auf neu konstruiert. Das neue Motorenkonzept 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.

„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“, erklärt Walliser. „Außerdem sieht das LM-GTE-

Reglement in seinen Grundsätzen die absolute Chancengleichheit verschiedener Antriebskonzepte vor, da die Drehmomentcharakteristika von Turbo- und Saugmotoren angeglichen werden.“ Der neue Saugmotor leistet je nach Restriktorgroße rund 375 kW (510 PS) und verteilt seine Kraft mittels eines per Schaltwippen betätigten sequenziellen Sechsganggetriebes mit Magnesiumgehäuse an die 31 Zentimeter breiten Hinterräder. Die Umstellung auf die neue Motorengeneration ist damit abgeschlossen. Nach 911 GT3 R und 911 GT3 Cup nutzt nun auch die Speerspitze der GT-Rennwagen von Porsche die gleiche hochmoderne Sechszylinder-Boxer-Motorenfamilie.

Porsche hat das Konzept des 911 in der Vergangenheit bereits einmal mit voller Konsequenz ausgereizt – 1996 mit dem 911 GT1. Mit großem sportlichen Erfolg: 1998 fuhr der 911 GT1 bei den 24 Stunden von Le Mans den 16. Gesamtsieg für Porsche ein. Damals kamen die schnellsten Fahrzeuge im Feld aus der GT1-Klasse.

Erstmals halten nun hochmoderne Assistenzsysteme in einen Porsche GT-Rennwagen Einzug: Der neue 911 RSR verfügt über ein radargestütztes Kollisionswarnsystem, das so genannte „Collision Avoid System“. So lassen sich auf einem Monitor im Cockpit selbst im Dunkeln die schnelleren LMP-Prototypen frühzeitig erkennen und Missverständnisse vermeiden. Auch ein neues Konzept des Sicherheitskäfigs sowie ein neuer, 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 neuen 911 RSR wurde signifikant verbessert: Komplette Elemente der Kohlefaserhaut lassen sich dank ausgeklügelter Schnellverschlüsse in kürzester Zeit komplett tauschen. Zudem können Veränderungen an der Fahrwerkeinstellung deutlich schneller und einfacher durchgeführt werden.

Darüber hinaus geht der 911 RSR bei der Optik der Beklebung neue Wege: Der GT-Rennwagen zeigt erstmals das neue Werks-Design, das die klare und dynamische Designsprache von Porsche Motorsport weiterentwickelt hat. Von einem erhöhten

Standpunkt ist die angedeutete Silhouette des Porsche-Wappens erkennbar. Die Grundfarben bleiben Weiß, Rot und Schwarz.

In der Saison 2017 wird der neue 911 RSR voraussichtlich 19 Werkseinsätze mit mehr als 140 Stunden Renndauer bestreiten. Mit jeweils zwei Werksautos wird Porsche in der FIA World Endurance Championship (WEC) inklusive der 24 Stunden von Le Mans sowie in der amerikanischen IMSA Weathertech Championship antreten. Seine Premiere feiert er gleich unter härtesten Bedingungen am 28. und 29. Januar beim IMSA-Saisonauftritt in Daytona. „Darauf sind wir bestens vorbereitet“, sagt Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport. „Seit dem ersten Rollout in Weissach im März diesen Jahres haben wir mehr als 35.000 Testkilometer auf Rennstrecken in Europa und Nordamerika abgespult – mehr als bei der Entwicklung jedes anderen Porsche GT-Rennautos zuvor.“

Technische Daten Porsche 911 RSR Modelljahr 2017

Konzept

Einsitziges Rennfahrzeug für die LM-GTE Kategorie

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

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; Ventil-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 Rohkarosserie 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 integrealem 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; Stahlbrems scheiben 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 fluorisierender Beschriftung.

Hinweis: Foto- und Videomaterial zum neuen Porsche 911 RSR steht Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung. Auf dem Twitter-Kanal @PorscheRaces erhalten Sie aktuelle Informationen und Fotos zum Porsche Motorsport live von den Rennstrecken in aller Welt. Zugriff auf den digitalen Motorsport Media Guide haben Sie unter <https://presse.porsche.de/motorsport>. Weitere Inhalte finden Sie unter www.newsroom.porsche.com, dem Angebot der Porsche Kommunikation für Journalisten, Blogger und Online-Multiplikatoren. Auf www.vimeo.com/porschenewsroom sind aktuelle Video-News zu sehen.

