

Porsche 911 GT3 RS

Pressemappe

Inhalt

Die Highlights	4
Viele Anleihen aus dem Motorsport	4
Konsequent auf Performance ausgelegt: der Porsche 911 GT3 RS	6
Die Aerodynamik	11
Viel Abtrieb dank variabler Flügel-Elemente	11
Premiere im 911 GT3 RS: Porsche Active Aerodynamics (PAA)	11
Nützliche Funktionen auf der Rundstrecke: DRS und Airbrake	12
Der Leichtbau.....	15
Leichtes High-Tech-Material für schnelle Rundenzeiten	15
Das Fahrwerk.....	17
Höchstmaß an Fahrstabilität, Lenkpräzision und Rückmeldung	17
Effiziente Bremsluftführung je nach aerodynamischer Stellung.....	18
Der Antrieb	20
Mit Einzeldrosselklappen und starrem Ventiltrieb	20
Das Interieur und die Ausstattung.....	21
Authentisches Renn-Feeling im Cockpit	21
Track-Screen mit Schaltassistent.....	22
Vollschalensitze in Sichtcarbon-Bauweise und mit Verlaufsp perforation.....	22
Die Ausstattungspakete.....	24
Noch näher am Rennsport.....	24
Die Vorläufer	26
50 Jahre RS und fünf ikonische Vorgänger des 911 GT3 RS	26
911 (G-Modell) SC RS, 1984: nur 20 Stück gebaut	26
911 (996) GT3 RS, 2003: der erste seiner Art.....	26
911 (997) GT3 RS, 2006: die reine Lehre	27
911 (997 II) GT3 RS, 2009: nichts als die Wahrheit.....	27
911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: höchste Disziplin	28
911 (991) GT3 RS, 2015: Grenzbereich, erweitert.....	28
Die Uhr.....	29
Maximale Präzision auch am Handgelenk.....	29
Drei Skalen auf der Lünette zur Wahl	29
Mit Flyback-Funktion und Chronometer-Zertifikat.....	30

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 GT3 RS

NEFZ: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 289 g/km

WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt, weshalb die angegebenen NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet wurden. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Die Highlights

Viele Anleihen aus dem Motorsport

- **Aktive Aerodynamik und Drag Reduction System (DRS).**

860 Kilogramm beträgt der Gesamtantrieb des neuen 911 GT3 RS bei 285 km/h. Basis für die enorme Abtriebssteigerung ist Porsche Active Aerodynamics (PAA). Das System umfasst stufenlos verstellbare Flügel-Elemente an der Front sowie am zweigeteilten Heckflügel. Erstmals ist in einem Serien-Porsche ferner ein Drag Reduction System (DRS) verbaut. Zugunsten eines reduzierten Luftwiderstandes und einer höheren Geschwindigkeit auf geraden Streckenabschnitten ermöglicht DRS innerhalb eines definierten Bereiches die Flügel auf Knopfdruck flach zu stellen.

- **Intelligenter Leichtbau.**

Dank einer Vielzahl von Leichtbaumaßnahmen wiegt der 911 GT3 RS in der leichtesten Ausführung nur 1.450 Kilogramm (Leergewicht nach DIN). Aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) bestehen beispielsweise die Türen, die vorderen Kotflügel, das Dach sowie Front- und Heckdeckel. Auch im Interieur kommt leichtes CfK zum Einsatz.

- **Für den Rundstreckeneinsatz optimiertes Fahrwerk.**

Aufgrund der breiteren Spur sind die Lenker der Doppelquerlenker-Vorderachse länger als beim 911 GT3. Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohem Tempo erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken des neuen 911 GT3 RS deutlich (Antidive). Die Mehrlenker-Hinterachse wurde mit geänderten Federraten ebenfalls angepasst. Auch die Fahrassistenzsysteme und die Hinterachslenkung verfügen über eine noch dynamischere Abstimmung. Im Fahrmodus Track lassen sich die Grundeinstellungen individuell anpassen. So können unter anderem Druck- und Zugstufe der Dämpfer an Vorder- und Hinterachse separat und mehrstufig verstellt werden. Auch die Hinterachs-Quersperre sowie die Traktionskontrolle lassen sich über Drehregler am Lenkrad verstellen.

- **Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit Einzeldrosselklappen-Sauganlage.**

Der Vierliter-Hochdrehzahl-Saugmotor wurde gegenüber dem 911 GT3 weiter optimiert. Die Leistungssteigerung auf 386 kW (525 PS) wird in erster Linie über neue Nockenwellen mit

geänderten Nockenprofilen erreicht. Aus dem Motorsport abgeleitet sind die ebenfalls optimierten Einzeldrosselklappen-Sauganlage sowie der starre Ventiltrieb. Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen verfügt über eine gegenüber dem 911 GT3 verkürzte Gesamtübersetzung. Der 911 GT3 RS beschleunigt in 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht im siebten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von 296 km/h.

- **Aus dem Motorsport übernommenes Bedienkonzept.**

Am Lenkrad sitzen vier einzelne Drehregler sowie eine Taste für das Drag Reduction System (DRS). Die Drehregler werden beim Verstellvorgang grafisch gut sichtbar im Kombiinstrument dargestellt. Der 911 GT3 RS verfügt zudem über den bereits aus dem 911 GT3 bekannten Track-Screen. Per Knopfdruck kann der Fahrer die Digitalanzeigen auf den beiden seitlichen Sieben-Zoll-Displays auf die wesentlichen Informationen reduzieren.

- **50 Jahre RS und fünf ikonische Vorgängermodelle des 911 GT3 RS.**

1972 betrat das erste 911 RS-Modell die Bühne: Der 911 Carrera RS 2.7 zählt inzwischen längst zu den Ikonen der Automobilgeschichte. Er war zu seiner Zeit der schnellste deutsche Serienwagen und ist das erste Serienmodell mit Bug- und Heckspoiler. Letzterer verlieh ihm den Beinamen „Entenbürzel“. Seit 2003 rundet der 911 GT3 RS die 911-Palette nach oben ab. Dieser Vorzeige-Athlet mit Motorsport-DNA spielt sein volles Potenzial auf der Rundstrecke aus, brilliert aber auch im Alltag. Auch die fünf Vorgängermodelle des neuen 911 GT3 RS haben längst Kultstatus erreicht.

- **Exklusive Uhr von Porsche Design.**

Inspiziert vom Mindset erfolgreicher Rennfahrer und exklusiv für die Käufer des neuen Porsche 911 GT3 RS hat Porsche Design den neuen Chronographen 911 GT3 RS gelauncht. Er ist mit vielen sportlichen Design-Merkmalen und technischen Details auf die motorisierten Vorbilder abgestimmt. So betonen die Chronographendrücker mit den Lasergravuren „Start/Stop“ und „Next Lap“ die Herkunft aus dem Motorsport. Hochleistungssportler mit intelligenter Aerodynamik

Konsequent auf Performance ausgelegt: der Porsche 911 GT3 RS

Der neue Porsche 911 GT3 RS macht keinen Hehl aus seinem Konzept: Er ist kompromisslos auf maximale Performance ausgelegt. Dabei bedient sich der 386 kW (525 PS) starke straßenzugelassene Hochleistungssportwagen konsequent der Technologien und Prinzipien aus dem Motorsport. Neben dem Hochdrehzahl-Saugmotor mit Rennsportgenen und intelligentem Leichtbau beweist vor allem das Kühl- und Aerodynamikkonzept die direkte Verwandtschaft mit seinem Motorsportbruder 911 GT3 R.

Mittenkühlerkonzept aus dem Motorsport als Basis für aktive Aerodynamik

Basis für die deutliche Performance-Steigerung ist das Mittenkühlerkonzept, das erstmals beim Le Mans-Klassensieger 911 RSR und anschließend auch im 911 GT3 R zum Einsatz kam. Anstelle des bisherigen Layouts mit drei Kühlern setzt der neue 911 GT3 RS auf einen großen, schräg angeordneten Mittenkühler im Vorderwagen. Dieser ist dort positioniert, wo sich bei anderen 911-Modellen der Kofferraum befindet. So wurde es möglich, den freigewordenen seitlichen Bauraum zur Integration aktiver Aerodynamik-Elemente zu nutzen. Stufenlos verstellbare Flügel-Elemente an der Front sowie am zweigeteilten Heckflügel sorgen in Kombination mit einer Vielzahl weiterer Aerodynamik-Maßnahmen für 409 Kilogramm Gesamtabtrieb bei 200 km/h. Damit generiert der neue 911 GT3 RS doppelt so viel Anpressdruck wie sein Vorgänger (Typ 991 II) und dreimal so viel wie ein aktueller 911 GT3. Bei 285 km/h liegt der Gesamtabtrieb bei 860 Kilogramm.

Erstmals ist in einem Serien-Porsche ein Drag Reduction System (DRS) verbaut. Zugunsten eines geringen Luftwiderstandes und einer höheren Geschwindigkeit auf geraden Streckenabschnitten lassen sich mit dem DRS innerhalb eines definierten Arbeitsbereiches die Flügel auf Knopfdruck flach stellen. Bei einer Vollbremsung aus hohen Geschwindigkeiten wird die Airbrake-Funktion aktiv: Die Flügel-Elemente an Front und Heck werden maximal angestellt und erzeugen so eine aerodynamische Verzögerungswirkung, die die Radbremsanlage wesentlich unterstützt.

Die Vielzahl funktionaler Aerodynamik-Elemente prägt das Karosserie-Design des neuen 911 GT3 RS. Markantes Merkmal des GT-Sportwagens ist der in allen Dimensionen deutlich

gewachsene Heckflügel mit Schwanenhalsaufhängung. Dieser besteht aus einem feststehenden Hauptflügel und einem oberen, hydraulisch verstellbaren Flügel-Element. Erstmals bei einem Porsche Serienfahrzeug liegt die Oberkante des Heckflügels höher als das Dach. Zudem verfügt das Bugteil des 911 GT3 RS über einen sogenannten Frontsplitter, der die über- und unterströmende Luft teilt. Sideblades lenken die Luft gezielt nach außen. Die Radhausentlüftung vorne erfolgt über Öffnungen in den Kotflügeln (Louvers). Einzüge hinter den Vorderrädern im Stil des ikonischen Le Mans-Gesamtsiegers 911 GT1 '98 reduzieren den Staudruck im Radkasten. Sideblades hinter dem Einzug sorgen dafür, dass die Luft gezielt an die Fahrzeugseite herangeführt wird. Die Luft aus dem Mittenkühler strömt über großflächige Öffnungen und Luftleitelemente (Nüstern) auf der Fronthaube aus. Finnen auf dem Dach lenken die Luft nach außen und sorgen so für kühlere Ansaugtemperaturen am Heck. Die Öffnungen im Fondseitenteil nutzt der neue 911 GT3 RS zur Verbesserung der Aerodynamik sowie zur Kühlung der Bremsen. Auch das hintere Radhaus ist mit einem Einzug und einem Sideblade zur optimierten Luftlenkung versehen. Der Diffusor am Heck stammt vom 911 GT3 und wurde leicht angepasst.

Vom Cockpit aus adaptierbares Rundstrecken-Fahrwerk

Die aerodynamische Detailarbeit macht selbst vor dem Fahrwerk nicht Halt. Da das Radhaus des neuen 911 GT3 RS stark durchströmt wird, sind die Bauteile der Doppelquerlenker-Vorderachse als Tropfenprofile ausgeführt. Diese Aerolenker erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse bei Höchstgeschwindigkeit um rund 40 Kilogramm und kommen sonst nur im hochklassigen Motorsport zum Einsatz. Wegen der breiteren Spur (plus 29 Millimeter im Vergleich zum 911 GT3) sind die Lenker der Doppelquerlenker-Vorderachse zudem entsprechend länger ausgeführt.

Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken des neuen 911 GT3 RS deutlich (Antidive). An der Vorderachse des 911 GT3 RS wurde daher das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers nach unten versetzt. Die Mehrlenker-Hinterachse wurde mit geänderten Federraten ebenfalls angepasst. Auch die Fahrassistenzsysteme und die Hinterachslenkung verfügen hier über eine noch dynamischere Abstimmung.

Der 911 GT3 RS bietet drei Fahrmodi: Normal, Sport und Track. Im Track-Modus lassen sich die Grundeinstellungen individuell anpassen. So können unter anderem Druck- und Zugstufe der Dämpfer an Vorder- und Hinterachse separat und mehrstufig verstellt werden. Auch die Hinterachs-Quersperre lässt sich über Drehregler am Lenkrad verstellen. Das erfolgt schnell und intuitiv mit dem ebenfalls aus dem Motorsport übernommenen Bedien- und Anzeigekonzept: Am Lenkrad sitzen vier einzelne Drehregler sowie eine Taste für das Drag Reduction System (DRS). Die Drehregler werden beim Verstellvorgang im Kombiinstrument gut sichtbar grafisch dargestellt. Der 911 GT3 RS verfügt zudem über den bereits aus dem 911 GT3 bekannten Track-Screen. Per Knopfdruck kann der Fahrer damit die Digitalanzeigen auf den beiden seitlichen Sieben-Zoll-Displays auf die wesentlichen Informationen reduzieren. Auch die Schaltanzeige links und rechts des analogen Drehzahlmessers wurde aus dem GT3 übernommen.

Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit Hochdrehzahlkonzept

Der Vierliter-Hochdrehzahl-Saugmotor wurde gegenüber dem 911 GT3 weiter optimiert. Die Leistungssteigerung auf 386 kW (525 PS) wird in erster Linie über neue Nockenwellen mit geänderten Nockenprofilen erreicht. Aus dem Motorsport abgeleitet sind die ebenfalls optimierte Einzeldrosselklappen-Sauganlage sowie der starre Ventiltrieb. Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen verfügt über eine gegenüber dem 911 GT3 verkürzte Gesamtübersetzung. Lufteinlässe zur Kühlung am Unterboden sorgen dafür, dass das Getriebe auch extremen Belastungen bei häufigem Einsatz auf der Rundstrecke standhält. Der 911 GT3 RS beschleunigt in 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht im siebten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von 296 km/h.

An der Vorderachse kommen Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen mit je sechs Kolben sowie Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 408 Millimeter zum Einsatz. Im Vergleich zum 911 GT3 wurden die Kolbendurchmesser von 30 auf 32 Millimeter erhöht. Zudem wurde die Dicke der Scheiben von 34 auf 36 Millimeter verstärkt. An der Hinterachse sitzen weiterhin 380 Millimeter große Bremsscheiben und Vierkolben-Festsattelbremsen. Die optional erhältliche Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügt an der Vorderachse über 410 Millimeter große, an der Hinterachse über 390 Millimeter messende Scheiben. Serienmäßig rollt der neue 911 GT3 RS auf geschmiedeten Leichtmetallrädern mit

Zentralverschluss. Straßenzugelassene Sportreifen der Dimensionen 275/35 R 20 vorn und 335/30 R 21 hinten sorgen für ein hohes Maß an mechanischem Grip.

Leichtbau als Prinzip

Intelligenter Leichtbau gehört spätestens seit der Vorstellung des legendären 911 Carrera RS 2.7 zum Grundprinzip aller RS-Modelle. Dank einer Vielzahl von Leichtbaumaßnahmen wie dem ausgiebigen Einsatz von CfK wiegt der 911 GT3 RS in der leichtesten Ausführung trotz vieler größer dimensionierter Bauteile nur 1.450 Kilogramm (Leergewicht nach DIN). Aus CfK bestehen beispielsweise die Türen, die vorderen Kotflügel, das Dach sowie Front- und Heckdeckel. Auch im Interieur kommt leichtes CfK zum Einsatz, zum Beispiel bei den serienmäßigen Vollschalensitzen.

Mit Clubsport- und Weissach-Paket erhältlich

Im Innenraum präsentiert sich der neue GT-Sportwagen im typischen RS-Stil: Schwarzes Leder, Racetex und Sichtcarbon prägen das puristisch-sportliche Ambiente. Aufpreisfrei ist der 911 GT3 RS mit Clubsportpaket erhältlich. Dieses beinhaltet unter anderem einen Überrollbügel aus Stahl, einen Handfeuerlöscher sowie einen Sechs-Punkt-Gurt für die Fahrerseite.

Deutlich umfangreicher fällt das gegen Aufpreis erhältliche Weissach-Paket aus. Frontdeckel, Dach, Teile des Heckflügels sowie die Oberschale der Außenspiegel sind dann in Sichtcarbon ausgeführt. Die Stabilisatoren vorn und hinten, die hinteren Koppelstangen und das Schubfeld an der Hinterachse sind aus CfK gefertigt und tragen zu einer weiteren Verbesserung der Fahrdynamik bei. Der erstmals aus CfK gefertigte Überrollbügel spart gegenüber der Variante aus Stahl rund sechs Kilogramm Gewicht.

Ein weiteres Highlight des Weissach-Pakets sind PDK-Schalt-Paddles mit Magnet-Technologie aus dem Motorsport. Die Schaltvorgänge werden so durch einen präziseren Druckpunkt und ein deutlich wahrnehmbares Geräusch noch sportlicher. Zudem gehören zum Weissach-Paket Magnesium-Schmiederäder, die für acht Kilogramm Gewichtsersparnis sorgen.

Exklusiver Porsche Design Chronograph

Inspiziert vom Mindset erfolgreicher Rennfahrer hat Porsche Design den neuen Chronographen 911 GT3 RS gelauncht. Er ist den Käufer des neuen Porsche 911 GT3 RS vorbehalten.

Der Chronograph ist mit einer Vielzahl von sportlichen Design-Merkmalen und technischen Details auf die motorisierten Vorbilder abgestimmt. So betonen die Chronographendrücker mit den Lasergravuren „Start/Stop“ und „Next Lap“ die Herkunft aus dem Rennsport. Das Uhrengehäuse aus Titan ist in Schwarz oder naturbelassen erhältlich.

Das Zifferblatt in Sichtcarbon bietet einen sportlichen Kontrast zu den weißen Stunden- und Minutenindizes aus keramischer Super-LumiNova®-Leuchtmasse. Bei den Zeigern können Kunden zwischen den Versionen Performance (weiß), Essence (schwarz) und GT (gelb) wählen. Der Porsche Design Uhrenkonfigurator bietet für den Ring rund um das Zifferblatt eine Auswahl von neun individuellen Farben. Der Titanboden in der gewählten Gehäusefarbe lässt sich mit einem bis zu zwölf Zeichen langen Text individualisieren. Die Pulsometerskala auf der Lünette aus Titan oder Titan mit schwarzer Titancarbid-Beschichtung zeigt den Herzschlag an. Auf Wunsch gibt es die Lünette auch mit einer Tachymeter- oder Minuterieanzeige.

Das COSC-zertifizierte Porsche Design WERK 01.200 verfügt über eine Flyback-Funktion, die Starten, Stoppen und Nullstellen in einem Vorgang zusammenfasst. Zudem wurde der Aufzugsrotor neugestaltet. Der Weissach RS Rotor ist im Felgendesign des Leichtbau-Magnesium-Schmiederades gehalten, das exklusiver Bestandteil des 911 GT3 RS mit Weissach Paket ist. Bei seinen Farben lässt sich zwischen Brillantsilber, Neodyme, Schwarz-Seidenglanz, Darksilver, Indigoblau und Pyrored wählen. Das Armband aus echtem Porsche Fahrzeugleder führt ausgesuchte Interieur-Elemente fort. Auf Wunsch lässt sich der Chronograph auch mit hochwertigen Titanbändern ausstatten.

Die Aerodynamik

Viel Abtrieb dank variabler Flügel-Elemente

Möglichst viel Abtrieb zu erzeugen, war klarer Schwerpunkt der Aerodynamikentwicklung des 911 GT3 RS. 860 Kilogramm beträgt der Gesamtabtrieb bei 285 km/h. Damit generiert das neue RS-Modell rund doppelt so viel Anpressdruck wie sein Vorgänger (Typ 991 II) und dreimal soviel ein aktueller 911 GT3. Der Fahrer profitiert vom Abtrieb durch eine bessere Fahrbarkeit und höhere Querschleunigung in schnellen Kurven.

Grundlage für diesen Quantensprung ist, dass der GT3 RS erstmals in seiner Modellgeschichte über Porsche Active Aerodynamics (PAA) verfügt. Erstmals ist in einem Serien-Porsche ist ferner ein Drag Reduction System (DRS) verbaut.

Premiere im 911 GT3 RS: Porsche Active Aerodynamics (PAA)

Porsche Active Aerodynamics (PAA) passt die aerodynamischen Eigenschaften des Fahrzeugs präzise auf die jeweilige Fahrsituation, die Geschwindigkeit und das gewählte Fahrprogramm an. Basis für die deutliche Performance-Steigerung ist das Mittenkühlerkonzept, das erstmals beim Le Mans-Klassensieger 911 RSR und anschließend auch im 911 GT3 R zum Einsatz kam. Anstelle des bisherigen Layouts mit drei Kühlern setzt der neue 911 GT3 RS auf einen großen, schräg angeordneten Mittenkühler im Vorderwagen, wo sich bei anderen 911-Modellen der Kofferraum befindet. So konnten in den frei gewordenen Bauraum aktive Aerodynamik-Elemente integriert werden.

Hier die aktiven Aerodynamik-Elemente im Detail:

- **Front:** Die verstellbaren Flügel-Elemente in den Seiten des Bugteils bestehen aus zwei Teilen: einem Haupt-Flap, der Richtung Unterboden platziert ist, und einem kleineren oberen Flap am Ende des Bremsluftkanals. Die Steuerung der Flaps erfolgt mittels Elektromotoren.
- **Heck:** Der obere Flügel des Doppel-Heckflügels ist ebenfalls verstellbar. Wegen der hohen Kräfte erfolgt die Steuerung hier hydraulisch.

PAA kann die Flügelstellung blitzschnell, automatisch und stufenlos regeln. So kann auf der Rundstrecke bei High-Speed-Manövern mit extremer Querschleunigung möglichst viel Abtrieb erzeugt werden. Die Flügелеinstellung erfolgt dabei synchron. Die Steuerelektronik greift auf zahlreiche Fahrzeugparameter zurück. In extremen Bereichen kann sie auch den Abtrieb begrenzen, um beispielsweise die Reifentraglast nicht zu überschreiten.

Standardmäßig ist das Low-Downforce-Niveau aktiviert. Zugunsten des minimalen c_w -Werts (0,39) und der maximalen Höchstgeschwindigkeit (296 km/h) sind die Flügel hier flach angestellt. Dieses Niveau ist insbesondere für lange Geraden auf der Rundstrecke geeignet sowie für den Alltagsbetrieb.

Das High-Downforce-Niveau reguliert die Flügelposition je nach Fahrsituation automatisch. Die dynamische Regulierung ist dabei auf möglichst viel Abtrieb ausgelegt. Ziel ist eine möglichst steile Flügelposition, damit der neue 911 GT3 RS seine maximale Performance auf der Rundstrecke ausspielen kann.

Nützliche Funktionen auf der Rundstrecke: DRS und Airbrake

Im High-Downforce-Niveau verfügt der neue 911 GT3 RS zudem über eine automatische DRS-Funktion. Dieses System zur Reduzierung des Luftwiderstandes ist aus dem Motorsport abgeleitet. Dabei werden die Flügel möglichst flach gestellt. So kann im High-Downforce-Niveau zum Beispiel bei Geradeausfahrten unter Vollast eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden.

Aktiviert wird die Auto-DRS-Funktion, wenn einige Parameter erfüllt sind. So muss unter anderem die Geschwindigkeit über 100 km/h liegen und das Fahrpedal zu über 95 Prozent durchgedrückt sein. Über eine Taste am Lenkrad kann der Fahrer DRS auch selbst aktivieren, sofern das System fahrzeugseitig freigegeben ist (Details siehe Kapitel Interieur).

Airbrake ist eine weitere, besonders in Rennen nützliche Funktion. Bei einer Vollbremsung aus hoher Geschwindigkeit werden dabei die Flügel an Front und Heck maximal angestellt. Das erzeugt eine aerodynamische Verzögerungswirkung, die die Radbremsanlage wesentlich unterstützt.

Aerolenker, Finnen und Sideblades: weitere Aerodynamik-Maßnahmen

Die aerodynamische Detailarbeit macht selbst vor dem Fahrwerk nicht Halt. Da das Radhaus des neuen 911 GT3 RS stark durchströmt wird, sind die Bauteile der Doppelquerlenker-Vorderachse als Tropfenprofile ausgeführt. Diese Aerolenker erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse bei Höchstgeschwindigkeit um rund 40 Kilogramm und kommen sonst nur im hochklassigen Motorsport zum Einsatz.

Das ganzheitliche Aerodynamik-Konzept umfasst viele weitere Maßnahmen, hier exemplarisch einige:

- Das Bugteil verfügt über einen Frontsplitter, der die über- und unterströmende Luft teilt. Sideblades lenken die Luft gezielt nach außen. Die Radhausentlüftung vorne erfolgt über Öffnungen in den Kotflügeln (Louvers).
- Einzüge hinter den Vorderrädern im Stil des ikonischen Le Mans-Gesamtsiegers 911 GT1 '98 reduzieren den Staudruck im Radkasten. Sideblades hinter dem Einzug sorgen dafür, dass die Luft gezielt an die Fahrzeugseite herangeführt wird. An den Sideblades sind die aerodynamisch optimierten Seitenblinker befestigt.
- Die Luft aus dem Mittenkühler strömt über großflächige Öffnungen und Luftleitelemente (Nüstern) auf der Fronthaube aus und wird nach links und rechts geleitet. Finnen auf dem Dach lenken die Luft zusätzlich nach außen und sorgen so für kühlere Ansaugtemperaturen am Heck.
- Die Öffnungen im Fondseitenteil nutzt der neue 911 GT3 RS zur Verbesserung der Aerodynamik sowie zur Kühlung der Bremsen. Auch das hintere Radhaus ist mit einem Einzug und einem Sideblade zur optimierten Luftlenkung versehen.
- Ein markantes Merkmal des GT-Sportwagens ist der in allen Dimensionen deutlich gewachsene Heckflügel mit Schwanenhalsaufhängung. Die umströmte Fläche auf der Ober- und Unterseite ist 40 Prozent größer als beim Vorgänger (991 II). Der Heckflügel besteht aus einem feststehenden Hauptflügel und einem oberen, hydraulisch verstellbaren Flügel-Element. Erstmals bei einem Porsche Serienfahrzeug liegt die Oberkante des Heckflügels höher als das Dach.

- Der vollverkleidete Unterboden wurde für den neuen 911 GT3 RS grundlegend modifiziert. Das betrifft insbesondere die Zahl und Anordnung der Finnen am Unterboden.
- Der Diffusor am Heck stammt vom 911 GT3 und wurde leicht angepasst.

Der Leichtbau

Leichtes High-Tech-Material für schnelle Rundenzeiten

Intelligenter Leichtbau gehört seit der Vorstellung des legendären 911 Carrera RS 2.7 zum Grundprinzip aller RS-Modelle. Denn bei Hochleistungsportwagen zählt jedes Gramm. Schließlich hängt die Rundenzeit auf abgesperrten Strecken entscheidend davon ab, wie viel Masse bewegt, beschleunigt und abgebremst werden muss. Dank einer Vielzahl von Leichtbaumaßnahmen wie dem ausgiebigen Einsatz von kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) wiegt der 911 GT3 RS in der leichtesten Ausführung trotz vieler größer dimensionierter Bauteile nur 1.450 Kilogramm (Leergewicht nach DIN).

Durch den Leichtbau-Frontdeckel aus CfK konnte trotz der zusätzlichen, komplexen Luftleit-Elemente rund ein Kilogramm gegenüber dem Aluminium-Frontdeckel der aktuellen 911-Modelle eingespart werden. Die Leichtbau-Tür ist zum ersten Mal ebenfalls aus CfK hergestellt. Hier beträgt der Gewichtsvorteil rund fünf Kilogramm pro Fahrzeug im Vergleich zu den Aluminium-Türen der Schwestermodelle. Darüber hinaus sind die Kotflügel vorn, der Heckspoiler sowie der Doppel-Heckflügel aus CfK gefertigt. Auch im Interieur kommt leichtes CfK zum Einsatz, zum Beispiel bei den serienmäßigen Vollschalensitzen.

Die Leichtbauverglasung mit dünnerem Glas ringsum trägt zur Gewichtsreduzierung bei. Weitere Maßnahmen sind die Leichtbau-Edelstahl-Sportabgasanlage und die Magnesium-Leichtbau-Schmiederäder mit speziellen Speichendurchbrüchen. Im Vergleich zu den Alu-Basisrädern sind sie rund acht Kilogramm leichter.

CfK hat bei schnellen Fahrzeugen zu Lande und in der Luft eine lange Tradition: Ab den 1950er Jahren wurden in der Luft- und Raumfahrt zu Stoffbahnen verwobene Kohlenstofffasern verwendet. Mit Kunstharzen getränkt, ließen sie sich zu stabilen und enorm leichten Formteilen verarbeiten. In der Automobilindustrie trat der faszinierende Werkstoff erst in den 1990er Jahren in Erscheinung. Bei Porsche feierte die Kohlenstofffaser ein gebührendes Debüt: Der 911 GT1 aus der Rennsaison 1998 war der erste Porsche mit Kohlenstofffaser-Chassis. Die Konstrukteure sparten damit satte 50 Kilogramm an Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell – und fuhren prompt einen Doppelsieg in Le Mans ein.

Die Straßenpremiere in Sachen Kohlenstofffaser war bei Porsche fünf Jahre später ebenfalls einem Ausnahmesportler vorbehalten: dem Carrera GT.

Das Fahrwerk

Höchstmaß an Fahrstabilität, Lenkpräzision und Rückmeldung

Das Fahrwerk des neuen 911 GT3 RS ist konsequent auf den Einsatz auf einer Rennstrecke ausgelegt. Die Doppelquerlenker-Vorderachse wurde umfangreich an die erhöhten fahrdynamischen Anforderungen angepasst. Wegen der breiteren Spur (plus 29 Millimeter im Vergleich zum 911 GT3) sind die Lenker der Doppelquerlenker-Vorderachse zudem entsprechend länger ausgeführt. Um den Abtrieb zu erhöhen, erhielten sie tropfenförmige Profile (siehe Kapitel zur Aerodynamik). Zudem wurde der Aufbau der Doppelquerlenker optimiert.

Damit die Abtriebsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten erhalten bleibt, reduzierten die Fahrwerk-Ingenieure das Nicken des Fahrzeugs deutlich (Antidive). An der Vorderachse des 911 GT3 RS wurde daher das vordere Kugelgelenk des unteren Längslenkers nach unten versetzt. Dadurch steht der Lenker steiler, und beim Bremsen entsteht ein Anstellmoment, das der Einfederbewegung entgegenwirkt. Bei einer Vollbremsung aus hohen Geschwindigkeiten unterstützt ferner die Airbrake-Funktion die Radbremsen wesentlich (Details siehe Kapitel zur Aerodynamik).

Die Mehrlenker-Hinterachse passten die Fahrwerk-Ingenieure mit geänderten Federraten ebenfalls an die verschärften Einsatzbedingungen an. Fahrhöhe, Sturz und Steifigkeit der Stabilisatoren lassen sich achsindividuell einstellen. Aus dem Motorsport stammen die Kugelgelenke an allen Fahrwerklagern. Sie sind nicht nur verschleißfester, sondern binden das Fahrwerk besonders straff an die Karosserie an. Daraus resultiert ein noch präziseres Fahrverhalten.

Auch das variable Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), die Hinterachslenkung und das Porsche Stability Management (PSM) verfügen über eine Sportabstimmung. Stabilitätskontrolle (ESC) und Traktionskontrolle (TC) sind mehrstufig vom Lenkrad aus einstellbar und komplett deaktivierbar.

Der 911 GT3 RS bietet die drei Fahrmodi Normal, Sport und Track. Im Track-Modus lassen sich die Grundeinstellungen individuell anpassen. So können unter anderem Druck- und

Zugstufe der Dämpfer an Vorder- und Hinterachse separat und mehrstufig verstellt werden. Auch die Hinterachs-Quersperre sowie die Traktionskontrolle lassen sich über Drehregler am Lenkrad verstellen. Das erfolgt schnell und intuitiv mit dem ebenfalls aus dem Motorsport übernommenen Bedien- und Anzeigekonzept (siehe Kapitel Interieur).

Effiziente Bremsluftführung je nach aerodynamischer Stellung

Serienmäßig rollt der neue 911 GT3 RS auf geschmiedeten Leichtmetallrädern mit Zentralverschluss. Straßenzugelassene Sportreifen der Dimensionen 275/35 R 20 vorn und 335/30 R 21 hinten sorgen für ein hohes Maß an mechanischem Grip.

Über eine motorsportspezifische Besonderheit verfügt das Reifendruckkontrollsystem (RDK): Der Rundstreckenmodus berücksichtigt, dass die Reifen bei Beginn eines Streckeneinsatzes kalt sind und einen niedrigeren Luftdruck haben.

Durch die Umstellung auf das Einkühlerkonzept konnte die Bremsluftführung deutlich verbessert werden. Die vier seitlichen Einlässe im Bugteil werden ausschließlich für die Kühlung der vorderen Bremsanlage genutzt. Über welchen Luftkanal Bremsscheibe und Reibring gekühlt werden, hängt davon ab, ob der 911 GT3 RS gerade im Low-Downforce- oder im High-Downforce-Niveau ist. An der Hinterachse wird die Bremsanlage über zwei Lufteinlässe im Unterboden gekühlt.

An der Vorderachse kommen Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen mit je sechs Kolben sowie Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 408 Millimeter zum Einsatz. Im Vergleich zum 911 GT3 wurden die Kolbendurchmesser von 30 auf 32 Millimeter erhöht. Zudem wurde die Dicke der Scheiben von 34 auf 36 Millimeter verstärkt. An der Hinterachse sitzen weiterhin 380 Millimeter große Bremsscheiben und Vierkolben-Festsattelbremsen.

Die optional erhältliche Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügt an der Vorderachse über 410 Millimeter große, an der Hinterachse über 390 Millimeter messende Scheiben.

Auf Wunsch ist ein Liftsystem erhältlich, mit dem sich die Bodenfreiheit erhöhen lässt. Bei Geschwindigkeiten bis circa 50 km/h kann der GT3 RS an der Vorderachse um rund 30 Millimeter angehoben werden. Eine Besonderheit ist die automatische Liftfunktion „Smart

Lift“. Die aktuelle Position des Fahrzeugs – etwa vor einer etwas steileren Einfahrt in die heimische Garage – lässt sich dort als Positionspunkt abspeichern und für die Liftfunktion intelligent nutzen: Künftig wird an dieser Stelle die Vorderachse automatisch angehoben.

Der Antrieb

Mit Einzeldrosselklappen und starrem Ventiltrieb

Mit 131 PS/Liter ist die Literleistung des 4,0-Liter-Boxer-Saugmotors des neuen 911 GT3 RS rekordverdächtig. Seine Nominalleistung von 386 kW (525 PS) erreicht das trockensumpfgeschmierte Aggregat bei 8.500/min. Die Höchstdrehzahl liegt bei 9.000 Touren. Das maximale Drehmoment von 465 Newtonmetern fällt bei 6.300/min an.

Zwei neue Nockenwellen und aus dem Rennsport übernommene Technologien machen den Direkteinspritzer so leistungsstark und standfest. Dazu gehört die ebenfalls optimierte Einzeldrosselklappen-Sauganlage, die für ein spontanes und gut dosierbares Ansprechverhalten sorgt. Die Ventile des Motors werden über Schlepphebel betätigt. Die Nockenwellenverstellung erfolgt mittels VarioCam und ist damit stets exakt abgestimmt auf Drehzahl und Lastzustand.

Der neue 911 GT3 RS erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM (EU6 AP). Eine Stereo-Lambda-Regelung steuert die Zusammensetzung des Abgases und überwacht die Schadstoffumwandlung in den beiden Katalysatoren. Zwei Ottopartikelfilter (OPF) reduzieren die Partikel-Emissionen. Die Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl stammt vom GT3, ihr innerer Aufbau wurde umfangreich modifiziert. Gemessen an der Titan-Anlage des GT3 RS-Vorgängers ist sie zudem rund zehn Kilogramm leichter. Sie sorgt für ein hochemotionales Sound-Erlebnis.

Seine Prozessluft bezieht der neue 911 GT3 RS ausschließlich über die unter dem Doppel-Heckflügel sitzenden Lufteinlässe. Damit möglichst viel Luft dem Motor zugeführt wird, sitzen diese sehr weit hinten.

Als Getriebe kommt RS-typisch das bewährte PDK mit sieben Gängen zum Einsatz. Im Vergleich zum Getriebe des 911 GT3 wurde die Gesamtübersetzung verkürzt. Das sorgt für eine noch bessere Beschleunigung. Auch die Standfestigkeit ist für den fordernden Einsatz auf Rundstrecken ausgelegt: Über Einlässe im Unterboden des Fahrzeugs wird das PDK mit kühlender Luft versorgt.

Das Interieur und die Ausstattung

Authentisches Renn-Feeling im Cockpit

Das neue Bedienkonzept im 911 GT3 RS wurde direkt aus dem Motorsport abgeleitet. Neben den PDK Schaltpaddels gibt es am Lenkrad vier einzelne Mode-Schalter sowie eine Taste für das Drag Reduction System (DRS). Der Fahrer kann das Set-Up seines 911 GT3 RS also sehr individuell auf die konkrete Rennsituation und seine Vorlieben anpassen.

Zugleich ist die Bedienlogik bewusst einfach und intuitiv gehalten, damit er dabei nicht vom Renngeschehen abgelenkt wird. Soll eine andere Einstellung bei den Fahrmodi, dem Fahrwerk, der Quersperre oder den Fahrstabilitätsprogrammen gewählt werden, genügt es, im Fahrmodus Track auf den jeweiligen Mode-Schalter zu drücken. Schon wird das entsprechende Menü im Kombiinstrument angezeigt. Die eigentlichen Einstellungen im Menü werden ebenfalls mit dem betreffenden Mode-Schalter vorgenommen.

Hier die vier Mode-Schalter und ihre Verstellmöglichkeiten im Überblick:

- **Porsche Active Suspension Management (PASM):** Über den PASM-Mode-Schalter lassen sich die Zug- und Druckstufe der Dämpfer an der Vorder- und Hinterachse in mehreren Stufen separat einstellen. Der Verstellbereich reicht von - 4 bis + 4.
- **Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus):** Die elektronisch geregelte Quersperre an der Hinterachse lässt sich ausschließlich über den Mode-Schalter bedienen. Über diesen können die Schub- und Zugsperrewerte individuell in einem Verstellbereich von - 4 bis + 4 eingestellt werden.
- **Fahrmodi:** Mit Hilfe dieses Mode-Schalters kann zwischen Normal, Sport und Track gewechselt werden. Die einzelnen Fahrmodi können jeweils noch vorkonfiguriert und entsprechend abgespeichert werden.
- **Electronic Stability Control (ESC) und Traction Control (TC):** Über diesen Mode-Schalter können die Einstellungen beider Regelsysteme verändert werden. Abhängig von der gewählten ESC-Einstellung variiert der Verstellbereich der Traktionskontrolle.

Das Drag Reduction System (DRS), mit dem der Luftwiderstand zu Gunsten einer höheren Geschwindigkeit reduziert werden kann, lässt sich auch manuell über die DRS-Taste betätigen. Voraussetzung dafür ist, dass die bestimmte Fahrzeugparameter erfüllt sind. Die Aktivierung erfolgt durch einmaliges Betätigen der DRS-Taste. Wird die Taste erneut gedrückt oder betätigt der Fahrer die Bremse, wird DRS deaktiviert.

Track-Screen mit Schaltassistent

Der neue 911 GT3 RS verfügt über den aus dem GT3 bekannten Track-Screen. Der analoge Drehzahlmesser in der Mitte wird dort von zwei hochauflösenden Sieben-Zoll-Displays flankiert. Per Knopfdruck kann der Fahrer die Digitalanzeigen links und rechts auf die wesentlichen Informationen reduzieren. Angezeigt werden dann Reifen- und Öldruck, Öl- und Wassertemperatur sowie Füllstand des Kraftstofftanks.

Auf der Rundstrecke informiert der Schaltassistent über den optimalen Zeitpunkt zum Hochschalten. Je höher der Motor dreht, desto voller werden die beiden gelben Balken neben dem Drehzahlmesser. Ist die perfekte Schaltdrehzahl erreicht, blitzen sie blau auf.

Das Sportlenkrad des neuen 911 GT3 RS hat einen Durchmesser von 360 Millimeter und ist mit griffigem, schwarzem Race-Tex bezogen. Eine 12-Uhr-Markierung in Gelb gibt dem Fahrer einen optischen Anhaltspunkt, wie stark er aktuell das Lenkrad eingeschlagen hat.

Die PDK Schalt-Paddles in Dark Silver bieten einen klar definierten Druckpunkt und ermöglichen so exakte Schaltvorgänge. In Kombination mit dem Weissach-Paket sind sie aus Magnesium und besitzen ein magnetisches Haptik-Element (siehe nächstes Kapitel). Wahlweise kann der Fahrer auch den ergonomisch gestalteten PDK Wählhebel zum Schalten verwenden.

Vollschalensitze in Sichtcarbon-Bauweise und mit Verlaufsp perforation

Serienmäßig besitzt der neue 911 GT3 RS Vollschalensitze aus CfK in Sichtcarbon-Bauweise. Sie bieten ein hohes Maß an Seitenhalt und sind hervorragend für den Einsatz auf der Rundstrecke geeignet. Die Sitze sind mit schwarzem Leder bezogen, die Ziernähte in Kontrastfarbe silber ausgeführt. Die Sitzmittelbahn in Race-Tex ist ebenso in Kontrastfarbe gehalten und besitzt als besonderen Blickfang eine Verlaufsp perforation, die schwarz hinterlegt ist. Zugleich dient dieses Lochmuster der besseren Belüftung.

In die Kopfstützen ist ein „GT3 RS“-Schriftzug in Kontrastfarbe eingestickt. Ohne Aufpreis können alternativ Adaptive Sportsitze Plus (18-Wege, elektrisch) bestellt werden.

Einleger in Sichtcarbon (seidenglanz), Schlaufen als Türöffner und ein Ablagenetz in den Türtafeln unterstreichen den Leichtbaugedanken und sorgen ebenso für Motorsport-Atmosphäre wie die Leichtbau-Fondabdeckung. Die Türeinstiegsblenden in Sichtcarbon (seidenglanz) tragen wiederum einen „GT3 RS“-Schriftzug

Serienmäßig an Bord ist das Chrono Paket. Es bietet zusätzlich eine analoge Stoppuhr auf der Schalttafel, eine digitale Stoppuhrfunktion im Kombiinstrument und eine zusätzliche Performance-Anzeige im PCM. Mit der serienmäßigen Porsche Track Precision App können Rundenzeiten auf dem Smartphone analysiert und verglichen werden. Das Chrono Paket umfasst zudem die Vorrüstung zum Anschluss eines Laptriggers, der optional über Porsche Tequipment erhältlich ist. Dieser ermöglicht eine noch exaktere Zeitnahme als über das GPS-Signal.

Die Ausstattungspakete

Noch näher am Rennsport

Clubsportpaket und Weissach-Paket – mit diesen beiden Ausstattungskombinationen lässt sich der 911 GT3 RS auf einen Einsatz bei Motorsport-Veranstaltungen vorbereiten. Das Clubsportpaket kostet keinen Aufpreis und umfasst einen geschraubten Überrollkäfig hinten, einen Sechs-Punkt-Gurt für den Fahrer, eine Vorrüstung für den Batterie Hauptschalter und einen Handfeuerlöscher mit zwei Kilogramm Löschmittel. Die Schultergurte lassen sich mit und ohne HANS®-Sicherheitssystem (Head and Neck Support) verwenden. Der Überrollkäfig ist aus Stahl und standardmäßig in Schwarz lackiert. Auf Wunsch ist auch eine indischrote Version erhältlich. Ein Batterie Hauptschalter kann über die Porsche Rennsportabteilung bezogen werden. Das Clubsportpaket ist in Kombination mit den serienmäßigen Vollschalensitzen verfügbar.

Das Weissach-Paket schärft Optik wie Performance. Mit Leichtbau-Maßnahmen haben die Entwickler zudem das Gewicht weiter reduziert. So sind Frontdeckel, Fahrzeugdach und Oberschalen der Außenspiegel aus Sichtcarbon gefertigt. Auch der Doppel-Heckflügel mit großem Porsche-Schriftzug besteht zum Teil aus diesem High-Tech-Material. Hinterachs-Komponenten wie Stabilisatoren, Koppelstange und Schubfeld sind aus Carbon. Die dadurch verringerten ungefederten Massen verbessern das Fahrverhalten weiter. In Verbindung mit dem Weissach-Paket sind zudem spezielle Leichtbau-Schmiederäder aus Magnesium verfügbar. Gegenüber den Serien-Rädern aus Aluminium sind sie über 20 Prozent leichter.

Im Interieur wird ebenfalls Sichtcarbon (seidenglanz) eingesetzt – an der Lenkradblende und den Türzuziehgriffe. Nicht nur edel anzuschauen, sondern ähnlich reflektionsarm wie die beflockten Varianten reinrassiger Rennwagen ist das Oberteil der Schalttafel mit Race-Tex bezogen. Ein weiteres Highlight sind die Schalt-Paddles des Porsche Doppelkupplungsgetriebes (PDK) aus Magnesium. Dank der vom 911 GT3 Cup abgeleiteten magnetischen Haptik-Elemente haben sie einen noch knackigeren Kraft-Weg-Verlauf. Sie erlauben eine höhere Betätigungskraft und bieten eine präzise akustische Rückmeldung des Schaltpunktes. Die Symbole für das Hoch- und Herunter-Schalten sind auf den Paddles in Gelb abgesetzt.

Das Logo des Weissach-Paketes findet sich auf der Blende des Getränkehalters und ist in die Kopfstützen eingestickt. Der reduzierte Beschnitt des Bodenteppichs spart Gewicht. Das Weissach-Paket ist auf Wunsch erstmals mit einem geschraubten Überrollkäfig in Sichtcarbon erhältlich, wenn sich der Kunde für Vollschalensitze entscheidet. Dann ist der GT3 RS zudem mit Sechs-Punkt-Gurten für Fahrer und Beifahrer ausgerüstet.

Die Vorläufer

50 Jahre RS und fünf ikonische Vorgänger des 911 GT3 RS

Seit 50 Jahren verleiht Porsche ausschließlich jenen 911-Serienmodellen das Kürzel RS, die als Bindeglied zwischen den Straßensportwagen und den erfolgreichen GT-Rennfahrzeugen der Marke dienen. 1972 betrat das erste 911 RS-Modell die Bühne: Der 911 Carrera RS 2.7 zählt inzwischen längst zu den Ikonen der Automobilgeschichte. Er war zu seiner Zeit der schnellste deutsche Serienwagen und ist das erste Serienmodell mit Bug- und Heckspoiler. Letzterer verlieh ihm den Beinamen „Entenbürzel“.

Seit 2003 gibt es den 911 GT3 RS. Dieser Vorzeige-Athlet mit Motorsport-DNA spielt sein volles Potenzial auf der Rundstrecke aus, brilliert aber auch auf kurvigen Landstraßen.

911 (G-Modell) SC RS, 1984: nur 21 Stück gebaut

Bis wieder ein 911 das RS-Signet auf der Motorhaube trug, vergingen zwölf Jahre: Mit dem 911 SC RS präsentierte Porsche ein reines Homologationsmodell für den Rallye-Sport, von dem lediglich 21 Stück entstanden. Es war 960 Kilogramm leicht, der 3,0-Liter-Motor leistete 250 PS. 1991 folgte der 260 PS starke 911 RS 3.6 auf Basis der 964-Baureihe. Mit ihm fand erstmals die Technik des Carrera Cup-Rennwagens ihren Weg in die Serie. Wenig später gab es auch eine 3,8-Liter-Variante mit 300 PS. Mit identischer Leistung bot Porsche diesen Motor ab 1995 auch in der 277 km/h schnellen RS-Version des 911 vom Typ 993 an.

911 (996) GT3 RS, 2003: der erste seiner Art

Nach dem 911 GT1 – der Serienversion des Le-Mans-Siegers von 1998 – und dem 911 GT2 führt Porsche 1999 ein Modell ein, das den Motorsport fortan revolutionieren sollte: Der 911 GT3 auf Basis der 996-Baureihe löst einen Trend aus. Vergleichbare GT-Modelle sorgen heute für große Vielfalt auf der Rundstrecke. 2003 zündet Porsche mit dem ersten 911 GT3 RS die nächste Stufe. Er übernimmt den mittlerweile 381 PS starken, hochdrehenden 3,6-Liter-Boxermotor des 911 GT3 und steht ausschließlich mit Überrollkäfig sowie in Weiß zur Verfügung. Alle Schriftzüge sind in blau oder rot gehalten, eine Hommage an den berühmten Vorgänger. Hinzu kommen weitere Komponenten der späteren Rennversion wie zum Beispiel die Frontschürze mit integrierten Entlüftungsschlitzen, eine optimierte Fahrwerksgeometrie mit speziellen Radträgern und geteilten Querlenkern an Vorder- und

Hinterachse, ein Einmassen-Schwungrad und gezielte Leichtbaumaßnahmen: Die Heckscheibe besteht aus Polycarbonat, die Fronthaube und der Heckflügel aus Kohlefaser. Mit 1.360 Kilogramm ist der vollgetankte 911 GT3 RS nochmals 50 Kilogramm leichter als die GT3-Clubsportversion. Entsprechend beeindruckend fallen die Fahrleistungen aus: Den Paradesprint auf 100 km/h spult er in 4,4 Sekunden ab, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 308 km/h erreicht.

911 (997) GT3 RS, 2006: die reine Lehre

Gegenüber dem GT3-Ausgangsmodell geht die erste RS-Variante auf 997-Basis mit der um 44 Millimeter breiteren Karosserie des Carrera 4 an den Start. Die entsprechend um 34 mm breitere Hinterachsspur erlaubt höhere Querbesehleunigungen, erhöht die Wankstabilität und bringt mit 1.375 Kilogramm trotzdem 20 Kilogramm weniger auf die Waage. Dies machen unter anderem der verstellbare Karbon-Heckflügel sowie ein Heckdeckel und Heckfenster aus Kunststoff möglich. Erneut werden die Querlenker an der Hinterachse geteilt, wodurch sich das Fahrwerk für den Rennstreckeneinsatz präziser einstellen lässt. Im spartanisch eingerichteten Interieur setzen Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser-Verbundstoffen, die vom Carrera GT adaptiert worden sind, gemeinsam mit dem serienmäßigen Überrollbügel Glanzpunkte. Den 415 PS starken 3,6-Liter-Motor, der ein Drehzahlmaximum von 8.400/min erlaubt, übernimmt der RS unverändert vom GT3. Dank des enger abgestuften Sechsgang-Schaltgetriebes mit Einmassen-Schwungrad dreht er sogar noch gieriger hoch. Mit einem Leistungsgewicht von 3,3 kg/PS sprintet der GT3 RS in 4,2 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht in der Spitze 310 km/h.

911 (997 II) GT3 RS, 2009: nichts als die Wahrheit

Der 2009 vorgestellte 911 GT3 RS führt die Serie kompromisslos sportlicher 911-Derivate fort. Er fußt auf der modellgepflegten 997-Baureihe und besitzt einen nunmehr 3,8 Liter großen Sechszylinder-Boxer. Mit 450 statt 435 PS ist der Saugmotor erstmals stärker als im 911 GT3 und setzt mit einer spezifischen Leistung von 118 PS/Liter erneut Maßstäbe für Serienfahrzeuge. Die Höchstdrehzahl liegt bei 8.500 Touren. Durch eine Sport-Taste in der Mittelkonsole steigt das Drehmoment im mittleren Bereich um 35 Nm auf bis zu 465 Nm. Zugunsten der Querdynamik wird die Spur des GT3 RS auch an der Vorderachse verbreitert, hinzu kommen eine große Bremsanlage mit Aluminium-Bremstöpfen und ein spezifisch abgestimmtes PASM-Fahrwerk. Entsprechend angepasst hat Porsche das

Fahrstabilisierungssystem PSM: Sein eigenständiger, in zwei Stufen abschaltbarer Regel-Algorithmus wurde für den Rundstreckeneinsatz entwickelt. Leichtbauteile wie der Titan-Endschalldämpfer und ein nochmals 1,4 Kilogramm leichteres Einmassen-Schwungrad senken das Leergewicht gegenüber dem schmaleren 911 GT3 um 25 Kilogramm auf 1.370 Kilogramm. Weitere 10 Kilogramm spart die optionale Lithium-Ionen-Batterie, die bei Rennstreckenbetrieb den schweren Bleiakku ersetzen kann. Sein Rundstrecken-Potenzial hat er 2010 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring aufgezeigt: Ein Serienmodell überstand den Eifelmarathon ohne Probleme und erreichte das Ziel sensationell auf dem 13. Gesamtrang – An- und Abreise auf Achse über öffentliche Straßen inklusive.

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: höchste Disziplin

2011 debütiert die dritte GT3 RS-Ausbaustufe des 911-Typs 997. Sie ist auf 600 Exemplare limitiert und besitzt als erster Serien-Elfer einen 4,0-Liter-Motor. Der wartet mit reinrassiger Renntechnik auf: Die Kurbelwelle stammt direkt aus dem Sechszylinder des 911 GT3 RSR-Rennwagens, Titanpleuel verbinden sie mit den geschmiedeten Kolben. Das Ergebnis ist eine Spitzenleistung von 500 PS bei 8.250/min und ein neuer spezifischer Saugmotor-Bestwert von 125 PS/Liter. Serienmäßig bestehen die Fronthaube, die vorderen Kotflügel und die Schalensitze aus ultraleichtem Carbon. Vollgetankt 1.360 Kilogramm leicht, knackt der 911 GT3 RS 4.0 mit einem Leistungsgewicht von 2,27 kg/PS die magische Grenze von drei Kilogramm pro PS.

911 (991) GT3 RS, 2015: Grenzbereich, erweitert

Mit der neuen Modellgeneration 991 folgt 2015 der nächste 911 GT3 RS. Er übernimmt den 500 PS starken 4,0-Liter-Motor des Vorgängers, vereint ihn aber erstmals mit dem Siebengang-PDK-Getriebe inklusive Schaltwippen am Lenkrad und der breiten Karosserie des 911 Turbo. Erneut setzt das RS-Modell Maßstäbe in puncto Leichtbau und Aerodynamik: Motor- und Kofferraumhaube bestehen aus Kohlefaser, das Dach wird sogar aus Magnesium gefertigt und zeichnet sich durch eine 30 Zentimeter breite Vertiefung aus, die auch die Fronthaube prägt. Ebenfalls charakteristisch sind die Louven genannten Radhausentlüftungen in den vorderen Kotflügeln. Das auf höchste Dynamik und Präzision ausgelegte Fahrwerk profitiert von der neuen Hinterachslenkung und Porsche Torque Vectoring Plus mit vollvariabler Hinterachs-Quersperre.

Die Uhr

Maximale Präzision auch am Handgelenk

Inspiziert vom Mindset erfolgreicher Rennfahrer launcht Porsche Design den neuen Chronographen 911 GT3 RS. Seit dem 17. August ist er zu einem Preis ab 9.750 Euro (UVP) in Porsche Zentren und online unter www.porsche-design.com ausschließlich für Käufer des neuen Porsche 911 GT3 RS bestellbar. Die Uhrmachermeister der Porsche Design Timepieces Manufaktur im Schweizer Solothurn fertigen jedes Exemplar in präziser und aufwändiger Handarbeit.

Der Chronograph ist mit einer Vielzahl von sportlichen Design-Merkmalen und technischen Details auf die motorisierten Vorbilder abgestimmt. So betonen die Chronographendrücker mit den Lasergravuren „Start/Stop“ und „Next Lap“ die Herkunft aus dem Rennsport. Das Uhrengehäuse aus leichtem, widerstandsfähigem Titan ist in Schwarz oder naturbelassen erhältlich. Es ist glasperlgestrahlt und bis fünf bar dynamisch wasserdicht. Das kratzfeste, beidseitig siebenfach entspiegelte Saphirglas garantiert optimale Ablesbarkeit.

Das Zifferblatt in Sichtcarbon bietet einen sportlichen Kontrast zu den weißen Stunden- und Minutenindizes aus keramischer Super-LumiNova®-Leuchtmasse. Bei den Zeigern können Kunden zwischen den Versionen Performance (weiß), Essence (schwarz) und GT (gelb) wählen. Die Sekundenscheibe bei 9 Uhr in Schwarz matt ziert der weiße Modellschriftzug „911 GT3 RS“. Das rot-weiße Curbs-Design begeistert in wenigen Hundertsteln. Der High-Performance-Charakter dieses Zeitmessers wird durch den Aufdruck „BORN IN FLACHT“ im Zentrum der Sekundenscheibe unterstrichen.

Der Porsche Design Uhrenkonfigurator bietet für den Ring rund um das Ziffernblatt eine Auswahl von neun individuellen Farben. Der Titanboden in der gewählten Gehäusefarbe lässt sich mit einem bis zu zwölf Zeichen langen Text – beispielsweise der Fahrzeugidentifikationsnummer – individualisieren. Das Saphirglas-Sichtfenster gibt den Blick frei auf den Rotor und das filigrane Uhrwerk.

Drei Skalen auf der Lünette zur Wahl

Die Pulsometerskala auf der Lünette aus Titan oder Titan mit schwarzer Titancarbid-Beschichtung zeigt den Herzschlag an. Dazu fühlt man den Puls und startet am

Chronographen die Messung. Nach 30 Pulsschlägen weist der gestoppte Sekundenzeiger auf der Skala die Anzahl der Pulsschläge pro Minute aus. Auf Wunsch gibt es die Lünette auch mit einer Tachymeter- oder Minuterieanzeige.

Mit Flyback-Funktion und Chronometer-Zertifikat

Das COSC-zertifizierte Porsche Design WERK 01.200 verfügt über eine Flyback-Funktion, die Starten, Stoppen und Nullstellen in einem Vorgang zusammenfasst. Zudem wurde der Aufzugsrotor neugestaltet. Der Weissach RS Rotor ist im Felgendesign des Leichtbau-Magnesium-Schmiederades gehalten, das exklusiver Bestandteil des 911 GT3 RS mit Weissach Paket ist. Bei seinen Farben lässt sich zwischen Brillantsilber, Neodyme, Schwarz-Seidenglanz, Darksilver, Indigoblau und Pyrored wählen. Den stilechten Abschluss bildet die schwarze Rotorkappe in Form des Zentralverschlusses mit „RS“-Logo in Brillantsilber.

Das Armband aus echtem Porsche Fahrzeugleder führt ausgesuchte Interieur-Elemente konsequent fort. Aufwendige Perforation und Backing aus Race-Tex in der gewählten Akzentfarbe GT-Silber oder Indischrot sowie Ziernähte aus Fahrzeuggarn in Akzentfarbe bringen das Porsche Gefühl an das Handgelenk. Auf Wunsch lässt sich der Chronograph auch mit hochwertigen Metallbändern ausstatten, die – genau wie die Schließe – aus Titan gefertigt werden. Darüber hinaus sind sorgfältig verarbeitete Lederbänder in den originalen Porsche Farben des 911 (992) Konfigurators erhältlich. Alle Bänder¹ sind mit einem Schnellwechselmechanismus und Faltschließe mit Drückern in Gehäusefarbe ausgestattet.

¹ Im Lieferumfang sind die Armbandgrößen M und L enthalten