

Straßenelfer im Rennanzug

Der 911 GT2 RS gibt seine motorsportliche Widmung uneingeschränkt zu erkennen. Abtrieb geht vor Luftwiderstand, Kurvengeschwindigkeit vor Endgeschwindigkeit. Tief schmiegt sich das breite Coupé an die Fahrbahn. Die breite Bugspoilerlippe lässt nur den notwendigen Spalt Bodenfreiheit offen und liefert dadurch den größten Beitrag zum Abtrieb an der Vorderachse. Die imposanten Lufteinlässe am aerodynamisch geformten Bugteil und hinter den Türen lassen den großen Kühlluftbedarf von Antrieb, Bremsen und Ladeluftkühlern bei vollem Leistungseinsatz erkennen. Die zusätzliche Abluftöffnung vor dem Frontdeckel – typisch für die Elfer der GT-Klasse – unterstützt die Durchströmung des Mittenkühlers und erhöht gleichzeitig den aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse.

Zwei Einlässe in der Fronthaube verbessern die Belüftung der Bremsanlage, ohne den c_W -Wert zu verschlechtern. Vom Vorläufer der Raumfahrtbehörde NASA entwickelt, werden diese sogenannten NACAs erstmals bei einem seriengefertigten Porsche zur Bremsenkühlung an dieser Stelle eingesetzt. Motorsporttechnologie steckt auch in den vorderen Radhausentlüftungen der Kotflügel. Dort sorgen Lamellen aus Carbon für eine effiziente Entlüftung der vorderen Radhäuser. Dies reduziert den Überdruck, der durch die drehenden Räder erzeugt wird, und somit den Auftrieb.

Auch die auffallend breiten Seitenschweller tragen zum beeindruckenden Auftritt des 911 GT2 RS und zu seiner ausgeklügelten Aerodynamik bei: Durch die vergrößerte Unterbodenfläche entsteht ein höherer Unterdruck. Der Abtrieb nimmt über die Geschwindigkeit zu. Den Hauptteil der aerodynamisch erzeugten Radlast an der Hinterachse liefert der feststehende Heckflügel aus Sichtcarbon. Die Flügelstützen sind aus geschmiedetem Aluminium gefertigt, die neuen Sideplates in Exterieur-Farbe gehalten. Bei 340 km/h wirken insgesamt 340 Kilogramm aerodynamischer Abtrieb auf das Coupé. In Rennabstimmung steigt der Anpressdruck auf bis zu 450 Kilogramm. Zwei Ram-Air-Hutzen auf dem Heckdeckel – die Staudrucksammler – versorgen den Motor mit Verbrennungsluft. Vier Finnen am Heck lassen die untere Motorverkleidung zum Diffusor werden und verbessern die Luftführung.

Leichtbau: der richtige Werkstoff am richtigen Ort

Das zweite sichtbar beherrschende Thema des 911 GT2 RS heißt Leichtbau. Mit dem Torso des 911 Turbo in Aluminium-Stahl-Mischbauweise verfügt der Zweisitzer über eine vorbildlich leichte und gleichzeitig steife Basis. Frontdeckel, Kotflügel vorn, Radhausentlüftungen, Oberschale der Sport Design-Außenspiegel, Luftöffnungen der Fondseitenteile und Teile des Heckteils sind wie viele Interieur-Komponenten aus carbonfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Auch die Fronthaube besteht aus Carbon, während das Dach aus Magnesium gefertigt ist. Beide Karosseriebauteile durchzieht in Längsrichtung eine breite Sicke. Diese Kontur ist nicht nur ein optisches Differenzierungsmerkmal für Leichtbaukomponenten, sondern erhöht auch die Steifigkeit des Materials.

Als besonders leichtes und dennoch extrem stabiles Hightech-Material setzt Porsche bei Bug- und Heckverkleidung des GT-Sportwagens Leichtbau-Polyurethan mit Glashohlkugeln und Kohlefaserelementen ein. Heck- und Fondseitenscheiben bestehen aus Leichtbauglas, eine Neuheit bei Porsche. Der Werkstoff ist ähnlich leicht wie Polycarbonat,

dazu jedoch auch besonders kratz- und bruchfest. Innen verfügt der neue 911 GT2 RS über leichte Türtafeln mit Öffnerschlaufen. Wahlweise kann sich der Fahrer auch vom Sound-System, der Klimaanlage oder dem Clubsportpaket trennen und somit das Leistungsgewicht weiter verbessern.

Clubsport-Paket serienmäßig

Beim neuen 911 GT2 RS gehört das Clubsport-Paket zum serienmäßigen Lieferumfang. Es besteht aus einem mit der Karosserie verschraubten Überrollkäfig hinter den Vordersitzen, einem beigelegten Sechspunkt-Gurt in Rot für die Fahrerseite, einem beigelegten Feuerlöscher mit Halterung sowie einer Vorrüstung für den Batterie Hauptschalter. Dieser ist separat über die Porsche-Motorsportabteilung zu erwerben, ebenso der Käfigbügel vorn für Motorsportveranstaltungen.

Die hohe Schule des Leichtbaus: Weissach-Paket zur Performance-Steigerung

Seit dem 918 Spyder ist das Weissach-Paket ein Synonym für Leistungssteigerung durch Leichtbau. Fast 30 Kilogramm weniger wiegt der 911 GT2 RS mit dem für ihn geschnürten Weissach-Paket. Dach und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse bestehen aus Carbon. Selbst Details wie die Lenkradblende und die Schalt paddles sind aus dem Kohlenstoffmaterial gefertigt. Allein dank der Magnesium-Räder, die in Weißgold seidenglanz lackiert sind, verliert der neue 911 GT2 RS mit Weissach-Paket über elf Kilogramm an Gewicht. Die Stabilisatoren und Koppelstangen bringen weitere 5,3 Kilogramm Gewichtseinsparung. Auch der Innenraum zeigt sich dahingehend optimiert: Der geschraubte Überrollkäfig ist aus Titan gefertigt und wiegt rund neun Kilogramm weniger als der serienmäßige Überrollkäfig aus Stahl. Als optisches Erkennungszeichen tragen Frontdeckel und Dach in Sichtcarbon einen zentralen Dekorstreifen in Wagenfarbe. Das „Weissach-Paket“-Logo ist auf den Kopfstützen der Schalensitze und der Plakette auf der Cupholder-Blende zu lesen.