

Die Tradition der GT3 RS-Modelle

## **Straßensportler im Rennanzug**

Seit 46 Jahren verleiht Porsche ausschließlich jenen 911-Serienmodellen das Kürzel RS, die als Bindeglied zwischen den Straßensportwagen und den erfolgreichen GT-Rennfahrzeugen der Marke dienen. Es sind reinrassige Sportler, die das Thema Fahrpräzision mit jeder neuen Generation auf das nächste Level heben. Ein 911 GT3 RS ist ein Vorzeige-Athlet mit Motorsport-DNA, der sein volles Potenzial auf der Rundstrecke ausspielt, aber auch im Alltag brilliert. Bei der Entwicklung einer neuen 911 RS-Generation treibt die Ingenieure von Porsche seit einem halben Jahrhundert der immer gleiche Ehrgeiz an: Sie soll in puncto Fahrdynamik einmal mehr die Referenz sein.

So wie 1972. Damals betrat das erste 911 RS-Modell die Bühne: Der 911 Carrera RS 2.7 zählt inzwischen längst zu den Ikonen der Automobilgeschichte. Für gut erhaltene Exemplare werden siebenstellige Preise aufgerufen. Seinerzeit kostete der fahrfertig knapp 900 kg leichte, 210 PS starke und 240 km/h schnelle Asket, der erstmals einen festen Heckspoiler trug, 33.000 D-Mark. Die Nachfrage übertraf die für die Sportzulassung notwendige Stückzahl von 500 Einheiten klar. Letztlich baute Porsche 1.036 Exemplare.

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. Sie lieferte ihrerseits wieder die Grundlage für die Markenpokalserien Porsche Carrera Cup und Porsche Supercup. Der direkte Link zum Motorsport ging also nie verloren.

### **911 (1996) 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 eine Flut vergleichbarer GT-Modelle aus, die heute für große Vielfalt auf der Rundstrecke sorgen. 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 kg ist der vollgetankte 911 GT3 RS nochmals 50 kg 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 (1997) 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 Querbeschleunigungen, erhöht die Wankstabilität und bringt mit 1.375 kg trotzdem 20 kg 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. Die Nordschleife des Nürburgrings umrundet er in 7:48 Minuten.

## **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 kg leichteres Einmassen-Schwungrad senken das Leergewicht gegenüber dem schmaleren 911 GT3 um 25 kg auf 1.370 kg. Weitere 10 kg spart die optionale Lithium-Ionen-Batterie, die bei Rennstreckenbetrieb den schweren Bleiakku ersetzen kann. Die Nordschleife umrundet dieser 310 km/h schnelle 911 GT3 RS in 7:33 Minuten. 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 kg leicht, knackt der 911 GT3 RS 4.0 mit einem Leistungsgewicht von 2,27 kg/PS die magische Grenze von drei Kilogramm pro PS. Der Fortschritt in Zahlen: 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h, Vmax wieder 310 km/h und die Nordschleifenrunde in 7:27 Minuten. Damit ist der GT3 RS schneller als der Supersportwagen Carrera GT.

## **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 – für den Schwerpunkt besonders entscheidend – wird sogar aus Magnesium gefertigt und zeichnet sich durch eine 30 cm breite Vertiefung aus, die auch die Fronthaube prägt. Ebenfalls charakteristisch sind die Louven genannten Radhausentlüftungen in den vorderen Kotflügeln: Wie bei reinrassigen Rennwagen optimieren sie den Abtrieb an der Vorderachse. Das auf höchste Dynamik und Präzision ausgelegte Fahrwerk profitiert von der neuen Hinterachslenkung und Porsche Torque Vectoring Plus mit vollvariabler Hinterachs-Quersperre. Aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt der 310 km/h schnelle 911 GT3 RS in nur noch 3,3 Sekunden und umrundet die Nürburgring-Nordschleife in 7:20 Minuten.