

WEC

„Ich fuhr Eine-Million-Euro



Teures Kraftpaket:
Der Porsche 911 RSR hat
über 500 PS – und kostet
fast eine Million Euro

TECHNISCHE DATEN

Porsche 911 RSR

Motor	6-Zylinder-Boxer, wassergekühlt
Hubraum	4000 cm ³
Leistung	375 kW (510 PS)
Antriebsart	Hinterrad
Getriebe	Sechsgang, sequenziell
L/B/H in mm	4557/2048/keine Angabe
Reifen (vorn, hinten)	30/68-31/71-18
Gewicht	1243 kg
Beschleun. 0-100 km/h	keine Angaben
Höchstgeschwindigkeit	302 km/h (Le-Mans-Aero-Paket)
Preis	990 913 Euro

Fotos: Hersteller

Der 911 RSR ist Porsches Antwort auf Ford und Aston Martin für Le Mans. Tracktest im aktuellen Werksauto

Die Drohung von Porsche-Motorsportchef Frank-Steffen Walliser (48) sitzt: „Wenn du das Auto nicht in einem Stück zurückbringst, bleibst du auch nicht in einem Stück.“ Ich schlucke kurz. Denn seine natürlich scherzhaft gemeinte Warnung hat einen guten Grund. Der Porsche 911 RSR, den ich auf dem Lausitzring fahren darf, hat einen Wert von knapp einer Million Euro – so viel wie ein Luxus-Einfamilienhaus!

Weltweit gibt es ihn nur fünfmal: Zwei Autos fahren in der amerikanischen IMSA-Serie, zwei Boliden gehen in der kleineren LM GTE PRO-Klasse in der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC an den Start. In Le Mans wurden die beiden kleinen Brüder des LMP1-Siegerprototyps Vierter und Zwölfter. An diesem Wochenende fährt der 911 RSR in Fuji (Japan).

Und er ist ein wahrer Luxus-Renner! Der Clou: Zahlreiche Fahrhilfen und hochmoderne Assistenzsysteme erleichtern das Leben der Rennprofis. Ein radargestütztes Kollisionswarnsystem zeigt mit Hilfe von farbigen Pfeilen an, ob sich im Rennen

ein schnellerer Prototyp nähert. Eine LED-Leiste auf dem Armaturenbrett blinkt auf, wenn die Räder beim Bremsen blockieren, und gibt mit verschiedenen Farben an, ob die Hinter- (gelb) oder Vorderachse (lila) stehen bleibt.

Praktisch für Langstrecken-Rennen: Der 911 RSR verfügt über eine Klimaanlage mit Sitzkühlung und Helmbelüftung sowie eine beheizbare Frontscheibe. So viel Hightech kostet 990 913 Euro.

Der Sitz ist deutlich weiter hinten als im Serienporsche. Er ist fest mit dem Fahrzeug verbunden. Lenkrad und Pedalbox lassen sich an die Größe des Fahrers anpassen. Das Lenkrad gleicht

den ro-Porsche“

PORSCHE 911 RSR

1243 kg
510 PS
302 km/h



Der Wert des Porsche sorgt bei ABMS-Autor Sönke Brederlow (o.) für Herzklopfen. Das Lenkrad gleicht einem F1-Steuer, hat zehn Druckknöpfe und fünf Drehschalter



Der riesige Diffusor (unten l.) sorgt in Verbindung mit dem Heckflügel für einen gewaltigen Abtrieb. Damit ist hoher Kurvenspeed möglich



dem Steuer eines Formel-1-Autos, auf dem riesigen Display leuchten zahlreiche Informationen wie Drücke oder Temperaturen auf. In der Mittelkonsole befinden sich noch einmal knapp 30 Knöpfe. Per Knopfdruck, porschetypisch links vom Lenkrad, wird der Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor mit 510 PS gestartet.

Er kreischt, er brüllt – und ist kilometerweit zu hören. Erstaunlich: Im Gegensatz zur Konkurrenz, die auf Turbotechnik setzt, vertraut Porsche weiterhin auf einen Saugmotor. Das spart bis zu 40 Kilogramm Gewicht. Außerdem strahlt der Sauger weniger Hitze ab, die andernfalls kom-

pliziert abgeführt werden müsste.

Die Rennkupplung erfordert Feingefühl, wird aber nur zum Anfahren benötigt. Anschließend schalte ich mit Schaltwippen und unter Vollast. Die breiten Hinterreifen bringen die Kraft ideal auf die Straße und beschleunigen den Porsche brachial. Mit 200 Sachen rase ich auf die erste Kurve des Lausitzrings zu. In Le Mans ist sogar bis zu Tempo 302 möglich.

Völlig untypisch für Porsche: Der Boxermotor ist nicht mehr im Heck platziert, sondern vor der Hinterachse. Das verbessert die Gewichtsverteilung und schon die Hinterreifen. Außerdem ist hinten nun Platz für

einen großen Diffusor, der den Anpressdruck des Autos deutlich verbessert. Trotzdem neigt der 911 RSR nicht zuletzt wegen des Hinterradantriebs am Kurvenausgang zum Übersteuern. Die Traktionskontrolle arbeitet auf Hochtouren.

Auch deshalb vermittelt der Porsche schnell Vertrauen. Die Kurvengeschwindigkeit ist dank der komplexen Aerodynamik gewaltig. Jetzt gilt: Nur nicht den Wert vergessen! Das gelingt. Abgesehen von einem Bremsplatten stelle ich den Porsche unversehrt in der Box ab. Walliser braucht seine Drohung heute nicht wahrzumachen. **Sönke Brederlow**



WEC

Bleibt Alonso dank Alonso dabei?

Rettet Fernando Alonso (36) die spektakuläre 1000-PS-Prototypenklasse n der Sportwagen-WM? Weil Porsche aussteigt, ist Stand heute nur noch Toyota als Werksteam für 2018 vertreten. Möglicherweise wird während des 6-Stunden-Rennens von Fuji am Wochenende die Entscheidung publik, ob die Japaner konkurrenzlos weiterfahren und im 20. Anlauf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewinnen wollen. Denn inzwischen steht fest, dass Peugeot nicht in die Sportwagen-Weltmeisterschaft einsteigen wird.

Derzeit stehen die Zeichen bei Toyota auf Abschied: Aufträge für Zulieferer sollen gestoppt worden sein, Fahrer sehen sich nach anderen Cockpits um. José María López (34) will 2018 in Japans Super Formula starten, wo Toyota werksseitig vertreten ist.

Ein Engagement von Alonso könnte einen Verbleib aus Marketing-Sicht rechtfertigen. Es wäre eine historische Aufgabe für Toyota, Alonso zur Triple Crown zu verhelfen (Sieg in Le Mans, dem GP Monaco und dem Indy 500). Der Spanier interessiert: „Auch wenn ich mich derzeit auf die Formel 1 fokussiere – die Triple Crown bleibt mein Traum. Und 2018 gibt es keine Überschneidungen zwischen Le Mans und einem F1-Rennen.“

McLaren-Chef Zak Brown (45) würde zustimmen: „Wenn die Umstände stimmen, dürfte er starten.“ Auch Toyota-Teamchef Rob Leupen (53) ist offen: „Alonso ist ein Fahrer, den wir in Betracht ziehen. Aber zuerst muss unser Programm definiert werden.“

Möglich ist ein Schmalspurprogramm aus Spa, Le Mans und Fuji. In der WM liegt Toyota aktuell 38 Punkte hinter dem Porsche-Trio um Timo Bernhard (36), Brendon Hartley (27) und Earl Bamber (27). Bei noch drei ausstehenden Rennen kann Porsche nur ein Ausfall stoppen. **mz**