



PORSCHE

Presse-Information

1. März 2016

Limitiertes Sondermodell mit Saugmotor und Schaltgetriebe

Wolf im Schafspelz – der neue Porsche 911 R

Stuttgart. Porsche enthüllt mit dem neuen 911 R auf dem Genfer Autosalon 2016 einen puristischen Sportwagen nach klassischer Machart: Mit einem 368 kW (500 PS) starken Vierliter-Boxer-Saugmotor und einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe steht der 911 R in der Tradition seines historischen Vorbilds: einem strassenzugelassenen Rennsportwagen aus dem Jahr 1967. Der in Kleinserie gebaute 911 R (R = Racing) wurde bei Rallyes, bei der Targa Florio sowie bei Weltrekordfahrten eingesetzt. Der neue 911 R setzt ebenso wie sein legendärer Vorgänger auf konsequenten Leichtbau, maximale Performance und ungefiltertes Fahrerlebnis. Mit einem Gesamtgewicht von vollgetankt 1.370 Kilogramm ist das auf 991 Einheiten limitierte Sondermodell das leichteste aktuelle 911-Modell. Mit dem hochdrehenden Sechszylinder-Saugmotor und manuellen Sportschaltgetriebe bekennt sich Porsche erneut zum Hochleistungssportwagen. Entwickelt in der Motorsport-Schmiede, erweitert der 911 R das Spektrum von leistungsstarken Saugmotoren im Schulterschluss mit den Rennsport-Modellen 911 GT3 und 911 GT3 RS.

Im Heck des 911 R arbeitet der aus dem 911 GT3 RS bekannte Sechszylinder-Boxermotor mit vier Liter Hubraum: Das Rennsport-Aggregat leistet 500 PS bei 8.250/min und stemmt 460 Nm bei einer Drehzahl von 6.250/min. Die 100-km/h-Schallmauer durchbricht der Hecktriebler aus dem Stand in 3,8 Sekunden. Zum puristischen Charakter des Fahrzeugs passend ist der Leichtbau-Elfer ausschliesslich mit einem Sechsgang-Sportschaltgetriebe lieferbar. Kurze Schaltwege unterstreichen das aktive Fahrerlebnis. Der Vortrieb des 911 R endet erst bei 323 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch gemäss NEFZ liegt bei 13,3 l/100 km.

Fahrmaschine in Reinkultur: Technologien aus dem Rennsport

Der 911 R ist wie gemacht für kurvenreiche Strecken: Die speziell abgestimmte serienmässige Hinterachslenkung garantiert ein besonders direktes Einlenkverhalten und präzises Handling bei gleichzeitig hoher Fahrstabilität. Die mechanische Hinterachs-Quersperre baut maximale Traktion auf. Für grösstmögliche Verzögerung sorgt die serienmässige Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die Bremsscheiben messen üppige 410 Millimeter an der Vorderachse und 390 Millimeter an der Hinterachse. Kontakt zur Strasse halten Ultra High Performance-Reifen in der Dimension 245 Millimeter vorne und 305 Millimeter hinten. Montiert sind sie auf geschmiedeten 20-Zoll-Leichtbaurädern mit Zentralverschluss in Matt-Aluminium.

Die Regelsysteme des Porsche Stability Management (PSM) passte die Motorsport-Entwicklung speziell für den 911 R an. Eine per Tastendruck aktivierbare Zwischen-gasfunktion für perfekte Gangwechsel beim Runterschalten gehört ebenso zum Repertoire des 911 R wie das optionale Einmassenschwungrad. Das Ergebnis: ist eine signifikante Verbesserung von Spontanität und Hochdrehdynamik des Aggregats. Für uneingeschränkte Alltagstauglichkeit ist optional ein Liftsystem bestellbar. Es erhöht auf Knopfdruck die Bodenfreiheit an der Vorderachse um circa 30 Millimeter.

Mit einem Gesamtgewicht von 1.370 Kilogramm unterbietet der 911 R den 911 GT3 RS um 50 Kilogramm. Fronthaube und Kotflügel sind aus Carbon, das Dach aus Magnesium. Das senkt den Fahrzeugschwerpunkt. Heckscheibe und Fond-Seitenscheiben bestehen aus leichtem Kunststoff. Hinzu kommt die reduzierte Dämmung im Interieur und der Verzicht auf eine Rückbank. Auch die optionale Klimaanlage und das Radio samt Audiosystem fielen der Schlankheitskur zum Opfer.

Wolf im Schafspelz: Klassischer 911er Look mit GT-Rennsport-Technik

Äusserlich gibt sich der 911 R zurückhaltend. Die Karosserie entspricht auf den ersten Blick der des Carrera. Lediglich das vom GT3 bekannte Bug- und Heckteil sowie die zentralen Doppelendrohre deuten auf die Geburtsstätte des 911 R hin: die Motorsportabteilung in Flacht. Technisch hat es der 911 R daher faustdick unter der Haube: Die Antriebstechnik und alle Leichtbaukomponenten der Karosserie basieren auf

dem 911 GT3 RS. Das komplette Fahrwerk entstammt dem 911 GT3. Die Karosserie kommt mit Blick auf den Strasseneinsatz ohne feststehenden Heckflügel aus. Stattdessen sorgen ein aus den Carrera-Modellen bekannter, ausfahrbarer Heckspoiler und ein R-spezifischer Unterbodenheckdiffusor für den notwendigen Abtrieb. Bug- und Heckschürze stammen vom 911 GT3. Die Sportabgasanlage besteht aus dem Leichtbauwerkstoff Titan. Eine neu gestaltete Spoilerlippe kommt an der Front zum Einsatz. Porsche-Schriftzüge an den Fahrzeug-Seiten und durchgehende farbige Streifen in rot oder grün über die gesamte Fahrzeug-Mitte zeigen die Verwandtschaft zum legendären Vorgänger.

Der Fahrer nimmt auf Carbon-Vollschalensitzen mit Stoffmittelbahn in Pepita-Karo-Muster Platz, in Anlehnung an den ersten 911 der 1960er Jahre. Lenkbefehle erteilt der Fahrer über ein R-spezifisches GT-Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser. Schaltvorgänge erfolgen traditionell über einen R-spezifischen kurzen Schalthebel und das Kupplungspedal. Die Carbon-Zierleisten im Interieur mit einer auf der Beifahrerseite eingelassenen Aluminiumplakette weisen auf die limitierte Stückzahl des 911 R hin. Typisch für die GT-Fahrzeuge sind Schlaufen als Türöffner.

Markteinführung und Preise

In der Schweiz geht der puristische Sportwagen ab Sommer dieses Jahres an den Start. Inklusiv Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung beträgt der Preis 231'200 CHF. Mit dem Porsche Swiss Package erhält der Kunde die folgenden Ausstattungsoptionen ohne Aufpreis: LED-Scheinwerfer schwarz inkl. PDLs, automatisch abblendende Innenspiegel mit Regensensor, Sport Chrono Paket inkl. Precision App mit Vorrichtung für den Laptrigger, Tempomat sowie Licht Design Paket. Zudem profitieren Schweizer Kunden von einer Garantieverlängerung (2 + 2).

Bildmaterial im Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>) sowie für akkreditierte Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank (<https://presse.porsche.ch>).

Porsche 911 R: Kraftstoffverbrauch innerorts 20,1 l/100 km; ausserorts 9,3 l/100 km; kombiniert 13,3 l/100 km; CO₂-Emissionen 308 g/km; Effizienzklasse: G.

Porsche 911 GT3: Kraftstoffverbrauch innerorts 18,9 l/100 km; ausserorts 8,9 l/100 km; kombiniert 12,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen 289 g/km; Effizienzklasse: G.

Porsche 911 GT3 RS: Kraftstoffverbrauch innerorts 19,2 l/100 km; ausserorts 8,9 l/100 km; kombiniert 12,7 l/100 km;
CO₂-Emissionen 296 g/km; Effizienzklasse: G.

Porsche Cayman GT4: Kraftstoffverbrauch innerorts 14,8 l/100 km; ausserorts 7,8 l/100 km; kombiniert 10,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen 238 g/km; Effizienzklasse: G.