
Vorstellung Porsche 911 GT2 RS: Der schnellste Elfer

Von Michael Kirchberger

Ein Auto heiß wie ein Hochofen – Porsche präsentiert mit dem 911 GT2 RS den schnellsten Elfer, den es je gab. 700 PS leistet sein 3,8 Liter großer Sechs-Zylinder-Boxermotor. Das reicht, um den nur knapp 1500 Kilogramm wiegenden Supersportler in 2,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu schleudern, nach 8,3 Sekunden eilt die Tachonadel an der 200-km/h-Marke vorbei. Bei 340 km/h begrenzt die Elektronik den Vorwärtsdrang mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Reifen.

Theoretisch wären 360 km/h möglich. Porsche nutzt für den beeindruckenden Auftritt Zutaten, wie Druck, Wasser, Luft, Brennstoff und penibel konstant gehaltene Hitze – Zutaten, wie sie auch in einer Eisenhütte eingesetzt werden. Auf Eisen haben die Zuffenhausener dennoch verzichtet, wo immer es möglich war. Wesentliche Bauteile bis tief hinein ins Fahrwerk des 911 GT2 RS werden aus CfK, Kohlefaser-Werkstoff, hergestellt. Für das Dach wird Magnesium eingesetzt, ebenso für die Räder. Titan findet bei der Auspuffanlage Verwendung, die Rücksitzanlage entfällt. Dies und der Verzicht auf Allradantrieb, macht den GT2 RS um gut 110 Kilogramm leichter als den 200 PS weniger starken 911 Turbo S.

Wer zusätzlich das rund 20 000 Euro kostende Weissach-Paket ordert, das nach dem Standort des Porsche-Entwicklungszentrums benannt ist, reduziert das Gewicht nochmals um 27 Kilogramm. Dann wird auch das Dach aus CfK gebacken, die Stabilisatoren aus dem gleichen Material anstatt aus Stahl geformt.

Wie beim Hochofen liegt die Kunst der Maschinen-Konfiguration in der richtigen Beatmung. Das Turbolader-Duett hat einen fast zehn Millimeter größeren Durchmesser als beim Turbo S. Damit es möglichst viel kalten und damit dichteren Sauerstoff in die mit eigens entwickelten Kolben bestückten Zylinder pressen kann, sorgen große Ladeluftkühler für geringere Temperaturen. Allerdings herrscht im Heck des Über-Elfers drangvolle Enge und damit besonders in sommerlichem Klima große Hitze. Deshalb werden beide Kühler temperaturabhängig und bei vollem Leistungsabruf über Düsen mit Wasser besprüht. Die Verdunstungskälte sorgt für thermische Entspannung. Genutzt wird hierfür destilliertes Wasser, das in einem 5,5 Liter großen Tank unter der vorderen Haube bevorratet ist.

Das sollte bei extremen Außentemperaturen für fünf schnelle Runden im Grenzbereich auf dem Nürburgring genügen, sagt Andreas Preuninger, bei Porsche verantwortlich für alle GT-Straßenfahrzeuge. So hat Werk-Testfahrer Lars Kern mit dem 911 GT2 RS kürzlich eine neue Rekordzeit für straßenzugelassene Fahrzeuge auf der Nordschleife aufgestellt. 6 Minuten, 47 Sekunden und 3 Sekunden brauchte er, um das gut 20 Kilometer lange Kurvenlabyrinth zu durchfahren.

Wenn der Treibstoff seine Aufgabe erledigt hat, sollen seine Abgase auf möglichst kurzem Weg entlassen werden, um Gegendruck zu vermeiden. Keine sechzig Zentimeter muss er von den Krümmern links und rechts des Motors bis zu den armdicken Endrohrblenden zurücklegen, wenn beide Auspuffklappen geöffnet sind. Für den akustischen sanfteren Auftritt macht er einen Umweg über den großen Schalldämpfer, der quer zur Fahrtrichtung zwischen beiden Abgastrakten eingebaut ist. Krawallig klingt er dann nicht mehr, eher kraftvoll und leise, was manchen Anlieger bei Ortsdurchfahrten erfreuen dürfte. 11,8 Liter verbraucht der 911 GT2 RS auf 100 Kilometer nach Norm, das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 269 g/km. In den Tank passen 64 Liter, als Option

bietet Porsche einen auf 90 Liter vergrößerten Treibstoffbehälter an.

Im Innenraum bietet Porsches schnellster Elfer die gewohnten Standards der Baureihe: Die Skala des Tachos reicht bis 400 km/h, textile Schlaufen ersetzen die metallenen Türöffner, den optionalen Verzicht auf Klimaanlage und Infotainment-System üben gewiss nur jene Käufer, die den GT2 RS tatsächlich auf der Rennstrecke einsetzen wollen.

Mit Baritonstimme springt der Boxer an, gestartet wird er wie üblich mit einem links des alcantarabezogenen Lenkrads positionierten Zündschloss. Ein metallisches Klicken, der Wahlhebel des Doppelkupplungsgetriebes mit sieben Gängen rastet ein, der Motor brabbelt wohligh. Ein sanfter Druck aufs rechte Pedal, der Ruck, mit dem sich der GT2 RS in Bewegung setzt, ist nicht minder zart. Die Fahrt geht über die Landstraße, der Auspuffklang ist verhalten.

Die Abrollgeräusche sind es nicht. Je nach Belag dröhnt und rauscht es aus den hinteren Radhäusern hervor, fast verlangt es nach einem Gehörschutz, ein Reisewagen ist der 911 GT2 RS jedenfalls nicht. Ein kurzer Gasstoß lässt den Boxer röhren, blitzschnell schaltet die Automatik zurück und der Porsche schnellt wie der Pfeil von der Sehne. Die PlayStation lässt grüßen. Es ist, als würde man am Zoomobjektiv einer Kamera in Windeseile drehen. 750 Newtonmeter (Nm) Drehmoment Spitze liefert das Triebwerk von 2500 bis 4500 Umdrehungen pro Minute (U/min), im Zusammenspiel mit der höchst feinfühligsten Getriebeautomatik steht so immer maximale Durchzugskraft bereit, was beim Herausbeschleunigen aus Kurven eine penible Kontrolle des rechten Fußes erfordert. Zwar verhindern Traktionskontrolle und das bei Porsche PSM getaufte Stabilitäts-Management ein Ausbrechen des Hecks zuverlässig. Im Sinn einer sicheren Spritztour auf öffentlichen Straßen ist dennoch Vorsicht angeraten.

Sein volles Potenzial spielt der Porsche allerdings erst auf der Rennstrecke aus und beschert dort ein selten zuvor erlebtes Fahrvergnügen. Brachiales Beschleunigen wird von wohllosierbarem Bremsen vor den Kurven abgelöst, die Lenkung ist überaus präzise, reagiert auf feinste Korrekturen am Volant. Es überrascht, wie kontrollierbar und gutmütig sich der stärkste aller Elfer bewegen lässt, welchen Biss er hat, wenn es auf schnelle Zeiten ankommt. Das ausgewogene Fahrverhalten schafft begründetes Vertrauen, der mächtige Heckspoiler, der für den Renneinsatz eingestellt bis zu 400 Kilogramm Abtrieb bringt, trägt seinen Teil dazu bei.

Wohlgemerkt: Der 911 GT2 RS ist kein Spielzeug für eben mal volljährig gewordene Millionenerben oder erfolgreiche Jungunternehmer. Er verlangt Erfahrung und Verantwortungsbewusstsein sowie einen wachen Geist am Lenkrad, gleich ob auf der Rennbahn oder öffentlicher Straße. Nach einer Weile, wenn der Körper von den hohen Quer- und Längsbeschleunigungen ordentlich gefordert wurde, die Konzentration allmählich nachlässt und der Treibstoffvorrat im nicht überdimensionierten Tank zur Neige geht, stellt man das Sportgerät nach einer letzten langsamen Runde zum Abkühlen mit großer Zufriedenheit in die Remis, steigt in einen alltagstauglichen Wagen um und fährt schnell noch einkaufen.

Offiziell ist die Auflage des Supersportlers, dessen Auslieferung Anfang Dezember beginnt, nicht limitiert. Seine Produktionszeit jedoch endet am 31. Dezember 2018, bis dahin könnten etwa 2500 Einheiten gefertigt werden, die allerdings schon mehrheitlich verkauft sind. Zum Preis von 285 220 Euro übrigens. Immerhin gibt es dafür gleich das Club-Sport-Paket mit eingeschraubtem Überrollkäfig, beigelegtem Sechspunktgurt und Feuerlöscher aufpreisfrei dazu.

Daten Porsche 911 GT2 RS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,55 x 1,88 x 1,30

Radstand (m): 2,53
Motor: B6-Benziner, 3800 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 515 kW / 700 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 750 Nm bei 2500– 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,8 Liter
CO2-Emissionen: 269 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1470 kg / 360 kg
Kofferraumvolumen: 115 Liter
Wendekreis: 11,1 m
Bereifung; vorn 265/35 ZR 20, hinten 325/30 ZR 21
Luftwiderstandsbeiwert: 0,35
Preis: 285 220 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



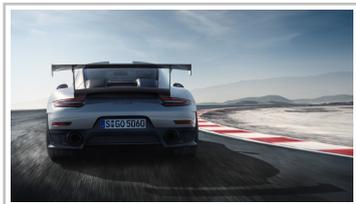
Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kirchberger



Porsche 911 GT2 RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kirchberger
