

Light Kultur

Rennstrecke? Nein. Landstraße!
Sie sei das Revier des
911 R – behauptet Porsche.
Ob dafür wirklich 500 PS,
GT3-Fahrwerk und Cupreifen
nötig sind? Mal sehen.

Zunächst gebietet es die journalistische Sorgfaltspflicht, Sie, lieber Leser, auf folgendes Detail hinzuweisen: Nur 1370 Kilogramm soll der 911 R wiegen, sagt Porsche. Was Porsche aber erst auf Nachfrage sagt: Dieses Gewicht lässt sich nur erzielen, wenn der Kunde auf Klimaanlage und Infotainment verzichtet (größzügigerweise aufpreisfrei), stattdessen aber zum Grundpreis von 189 544 Euro nochmals 2975 Euro für das Ein- statt Zweimassenschwungrad und 2261 Euro für die leichtere Lithium-Ionen-Batterie hinlegt. Bitte, gerne geschehen. Sie können sowieso keinen mehr ordern, alle 991 Exemplare wissen schon, in welcher Garage sie einmal stehen werden. Aber online konfigurieren geht noch, immerhin. S-GO 5023 wiegt

mehr, will seinen Fahrer nicht orientierungslos und ungekühlt im Nirgendwo stranden lassen – eine unbegründete Sorge, denn als Orientierungspunkt reicht die Straße, je kurviger, desto besser, und Kühlung kann zumindest jetzt noch die angenehme Frühlingsluft verschaffen.

Abgesehen davon gewinnt Folgendes bei geöffneten Seitenscheiben nochmals an Dramatik: Kurve anbremsen (die Anlage beißt tierisch zu, Scheiben aus Keramikverbund), vom Dritten in den Zweiten zurückschalten (dauert nur ein Klick-klack), früh und tapfer ans Gas, 5000, 6000/min, jetzt legt das Vierliter-Triebwerk die Posaunen beiseite und beginnt zu schreien, 7000 und – ja! – 8500 Umdrehungen, das Schreien droht zu kippen, klick-klack, dritter Gang. Von







Wer unbedingt ein Infotainment-System haben möchte, bekommt das alte – geschieht ihm recht

vorne. Der Gasbefehl kann das Hirn gar nicht so schnell verlassen, wie ihn der aus dem GT3 RS übernommene Saugmotor umsetzt. Wieder dreht er hoch, höher, am höchsten, brüllt, posaunt, schreit, wütet, immer ein wenig tiefenbetont. Dann diese Gangwechsel, Fuß- und nicht doppelverkuppelt, handfest, dennoch leicht. Sechs Gänge, nur zum Fahren, keiner zum Schonen. Weil Porsche dennoch einen Normverbrauch angeben muss, stehen 13,3 l/100 km im Datenblatt. Selten ist dieser Wert derart gleichgültig. Der R reduziert den Sportwagen auf sich selbst, auf das Fahren mit ihm, auf das Arbeiten in ihm.

Alles, was du brauchst

Natürlich stellt er dafür viele Hilfsmittel bereit, doch keines bevormundet, alle unterstützen stattdessen. Das Getriebe beispielsweise. Du bist es, der entscheidet, ob und wann ein Gang wie schnell oder langsam, wie sanft oder wie hart eingelegt wird – und trägst die Konsequenzen. Dann der Motor: Seinen Drehmomentgipfel von 460 Nm erreicht der kurzhubige Direkteinspritzer (102 x 81,5 mm) bei 6250, die maximale Leistung bei 8250/min. Das mit 13,2:1 verdichtete Triebwerk ist jederzeit bereit, dort atemlos hinaufzuströmen, doch du hast es im Fuß, direkt, unmittelbar, es liegt direkt unter deinen Zehenspitzen. Wer es übertreibt, was gerade auf feuchter Fahrbahn nur einen

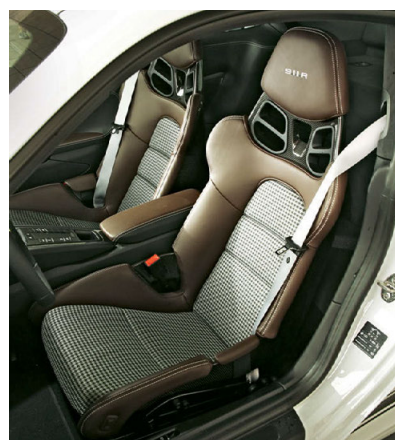
halben Millimeter Pedalweg entfernt liegt, hört sein Fluchen im leer geräumten Innenraum unter dem Magnesiumdach nachhallen. Doch du kannst reagieren, denn du hast die Reserven. Musst dich nicht um Halt sorgen, das übernehmen die kompromisslosen, dennoch bequemen Schallsitze für dich. Musst nicht im Nebel herumstochern, denn das steif angebundene Fahrwerk schickt alle nötigen Informationen in die direkte, aber nicht nervöse Lenkung, sagt dir alles, was du wissen musst. Wenig Lenkwinkel genügt, um sich die Ideallinie zu unterwerfen, das Gripniveau liegt selbst jetzt, da die Straßen nur langsam trocknen, immer noch weit oben.

Die 305 Millimeter breiten Hinterräder kämpfen härter, das Heck zuckt immer ein wenig, das mechanische Sperrdifferential müht sich zusätzlich um Traktion. Tatsächlich flackert die gelbe Kontrollleuchte der Regelelektronik nur selten. Wer bis unendlich zählen kann, darf Stabilitätsprogramm und Traktionskontrolle ausschalten. Alle anderen sollten es lassen, doch keine Sorge, die Abstimmung beim 911 R erlaubt ausreichende Schwimmwinkel, um sich mal wieder mit dem Vorgang des Gegenlenkens vertraut zu machen. Wieder anbremsen, herunterschalten, rasselnd-heiser springt die Drehzahl nach oben, das hier ist gelebte Mechanik. Er hätte noch weniger

Das hier ist Infotainment: Schaltarbeit! Sechs Gänge, auf kurzen Wegen präzise geführt – und alles ist gut



Die Schallsitze drücken das Fahrzeuggewicht und in die Flanken des Fahrers – und alles ist gut



Sie sind aus Titan, sie sind zu zweit, machen jenseits von 6500/min einen irren Radau – und alles ist gut



wiegen können, doch die Entwickler wollten auf die agilitäts- und stabilitätsfördernde Wirkung der Hinterachslenkung nicht verzichten. Mag sein, denkst du dort unten im Schalsensitz als Teil des Ganzen.

Tatsächlich kocht Porsche im R das gesamte Elfertum ein, das Konzentrat gleicht diesseits der Rennstrecke dem der GT3-Brüder. Wieder drückt der Sauger, presst jedes einzelne Karo des Retro-Pepitamusters der Sitze in den Rücken, dreht hoch, höher, am höchsten, 7000, 8000, 8500, schreit, klick-klack. In jede Ecke möchte der R geworfen werden, wirklich geworfen, er bleibt ewig neutral, rollt nicht, wankt nicht. Jetzt wird klar: Bei Porsche leben sie wohl in einer anderen Welt, einer Welt, die nur aus der Einfahrbahn in Weissach oder der Handlingstrecke am Werk Leipzig besteht. Wenigstens. Denn der Punkt, an dem der perfekte Genuss nicht nur Emotionen, sondern auch Geschwindigkeit erfordert, kommt auch im 911 R sehr schnell. Ganz gleich, ob er nun wirklich nur 1370 Kilogramm wiegt oder nicht.

Text: Jens Dralle

Fotos: Hans-Dieter Seufert



FAZIT

Es porscht. Und wie!

Natürlich macht der 911 R an, dazu wissen Porsches Motorsport-Jungs einfach viel zu genau, welche Tasten sie anschlagen müssen. Der herrliche Motor des Sondermodells dreht wie besessen, klingt dramatisch, mechanisch, echt, das Fahrwerk kann jede Kurve völlig beiläufig verputzen, und der Fahrer bekommt alle dafür nötigen Infos, kann perfekt arbeiten. Aber, ganz ehrlich: Wie der GT3 langweilt sich auch der R auf der Landstraße. Schade. Für Auto und Fahrer.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe 4532 x 1852 x 1276 mm, Radstand 2457 mm, Leergewicht 1370 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/35 R 20, hinten 305/30 R 20.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Sechszylinder-Boxermotor, Hubraum 3996 cm³, Leistung 368 kW (500 PS) bei 8250/min, max. Drehmoment 460 Nm bei 6250/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h 3,8 s
Höchstgeschwindigkeit 323 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) SP 13,3 l/100 km

Grundpreis

Porsche 911 R 189 544 Euro



Was Sie sehen: die Schürze des GT3, die Carbon-Haube des RS. Was Sie nicht sehen: den Respekt des Fahrers