



Tisková zpráva

6. července 2019

Porsche zůstane v motoristických soutěžích věrně nepřepřítaným motorům

Titul mistra světa bude pravděpodobně obhajovat přepracované Porsche 911 RSR

Stuttgart. Porsche vkládá důvěru do svého zbrusu nového vozu 911 RSR (v modelovém provedení 2019), jenž bude obhajovat titul mistra světa ve světovém šampionátu vytrvalostních soutěží FIA (WEC). Závodní vůz splňující předpisy FIA GTE je výsledkem nového vývojového projektu. Vozidlo z Weissachu prodělalo vylepšení ve všech oblastech a nahradí úspěšné Porsche 911 RSR, s nímž Porsche získalo mistrovský titul pro tovární týmy i závodní jezdce ve vytrvalostních soutěžích FIA WEC, stejně tak jako v proslulé čtyřadvacetihodinovce Le Mans (Francie) a závodech IMSA v Sebringu a na okruhu Road Atlanta (Petit Le Mans), krom dalších podniků pořádaných v roce 2019.

Při vývoji nového Porsche 911 RSR byl uplatněn bezpočet poznatků shromážděných během extrémně úspěšné závodní kariéry předchůdce tohoto vozu. „911 RSR nám od roku 2017 vybojovalo přes 20 vítězství ve své kategorii v rámci mistrovství světa i vytrvalostních seriálů na území Severní Ameriky a Evropy. Naším úkolem při vývoji tohoto vozu bylo tento velmi dobrý vůz ještě zlepšit. Konstrukteři ve Weissachu dokázali získané poznatky promítnout do všech aspektů vozidla,“ komentuje Fritz Enzinger, viceprezident Porsche Motorsport.

„Nikdy neusínáme na vavřínech,“ vysvětluje Pascal Zurlinden, ředitel GT Factory Motorsport. „Při vývoji Porsche 911 RSR jsme důkladně analyzovali všechny tovární i zákaznické kampaně. Naši konstruktéři odhalili prostor ke zlepšení v řadě oblastí. Významně jsme postoupili kupředu ve vývoji našeho vozu pro příští tříleté období

homologace, zejména v několika komplexních oblastech, jako je jízdní chování, hospodárnost, odolnost a servisovatelnost. Tento vůz je z pětadevadesáti procent nový. Jedinými komponentami, které jsme z předchůdce převzali beze změny, jsou světlomety, brzdová soustava, spojka, sedadlo řidiče a některé části zavěšení kol. Testování doposud probíhalo skvěle. Již se těšíme na první závody v sezóně vytrvalostních soutěží FIA 2019/2020.“

Nový boxer s vyšším zdvihovým objemem

Pokud jde o hnací řetězec, Porsche se i nadále drží nastoupené cesty. Nejnovější „devětsetjedenáctku“ opět pohání atmosférický šestiválec. Vysoce hospodárný boxer před zadní nápravou má zdvihový objem 4194 cm³ a – v závislosti na velikosti restriktoru – produkuje maximální výkon kolem 515 koní. Nové hnací ústrojí je vůbec největším boxerem, jaký se kdy v továrním Porsche 911 objevil; nabízí ještě lepší jízdní chování v širším spektru otáček než osvědčený čtyřlitrový agregát předchůdce. Točivý moment se přenáší na zadní kola prostřednictvím odlehčené a tužší sekvenční šestistupňové převodovky se stálým záběrem. Nové hnací ústrojí Porsche 911 RSR zajišťuje rychlejší řazení a nižší spotřebu paliva. Dvojice výfuků nyní ústí na bocích vozidla před zadními koly. Nové výfukové svody opět snižují hmotnost a přinášejí výhody stran aerodynamiky.

Přemístěním koncovek výfuků vznikl prostor pro optimalizovaný difuzor. Tato markantní komponenta na zádi Porsche 911 RSR nyní produkuje ještě vyšší přítlak. Optimalizací proudění vzduchu kolem přídě a boků závodního vozu z Weissachu se podstatně zlepšila aerodynamika i jízdní stabilita, což zase napomohlo k nižšímu opotřebení a zvýšení životnosti obutí při závodním nasazení.

Zaměřeno na práci jezdců a mechaniků

Ve vytrvalostních závodech je klíčové jízdní chování a servisovatelnost vozidla. Porsche proto při vývoji nové 911 RSR kladlo na tyto aspekty zvláštní důraz. Kokpit byl přepracován ve prospěch lepší využitelnosti. V tomto směru se jako neocenitelné ukázaly četné komentáře závodních jezdců Porsche. Karoserii vyrobenou z plastu

vyztuženého uhlíkovými vlákny lze podobně jako u předchůdce rychle vyměnit, což je ve vytrvalostních soutěžích nutná podmínka efektivní práce v boxech.

V zájmu zvýšení ochrany jezdců byly u Porsche 911 RSR revidovány prvky aktivní i pasivní bezpečnosti. Díky osvědčenému systému varování před srážkou má jezdec ještě lepší přehled a dokáže s dostatečným předstihem rozpoznat blížící se prototypy na dráze. K posílení pasivní bezpečnosti v případě nehody napomáhá optimalizovaná bezpečnostní klec, panel v prostoru dveří a klece na ochranu proti bočnímu nárazu dle regulí FIA a další prvky na ochranu nohou v případě kolize. Z dalších prvků jmenujme demontovatelný střešní otvor a pevně namontované závodní sedadlo se šestibodovým bezpečnostním pásem pro závodního jezdce.

První závodní akce v září 2019

„Na koncepci nového Porsche 911 RSR pracujeme již od roku 2017. První návrhy jsme vytvořili v systému CAD. V srpnu 2018 pak doposud nejlepší závodní ‚devětsetjedenáctka‘ absolvovala své první kilometry na vlastní zkušební dráze automobilky ve Weissachu,“ komentuje Pascal Zurlinden s odkazem na důležité milníky vývoje tohoto vozidla. V následujících měsících pak tovární tým provedl bezpočet dalších testů. Za volantem nové 911 RSR se postupně střídali zkušení tovární jezdci Porsche. Souběžně s tím probíhalo ladění aerodynamiky v aerodynamickém tunelu Porsche. „Dalším milníkem pak byl v březnu 2019 vytrvalostní test v Le Castellet, kde jsme nasadili tovární týmy ze soutěží WEC a IMSA. Během více než 30 hodin jsme absolvovali přes 6000 km bez jakýchkoli technických zádrhelů. Jezdci i konstruktéři byli velmi spokojeni. Vůz pak 1. července obdržel závodní homologaci,“ dodal Zurlinden.

Světová premiéra v Goodwoodu

Nejvelkolepější 911 všech dob absolvuje světovou premiéru 6. července na Festivalu rychlosti v Goodwoodu (Velká Británie). Porsche 911 RSR na britských ostrovech rovněž oslaví svoji závodní premiéru – 1. září 2019 v rámci úvodního kola sezóny světového šampionátu vytrvalostních soutěží FIA (WEC), kterým je podnik na okruhu

Silverstone. Ještě předtím se však vozidlo současných továrních mistrů světa postaví konkurenčním výrobcům, kdy se Porsche poprvé ve třídě GTE-Pro seriálu FIA WEC zúčastní dvoudenního prologu ve španělské Barceloně (23/24 července). Porsche GT Team v rámci sezóny 2019/2020 nasadí dva tovární vozy, které absolvují osm kol s jezdeckou sestavou ve složení Michael Christensen (Dánsko) a Kévin Estre (Francie), resp. Gianmaria Bruni (Itálie) a Richard Lietz (Rakousko). Během sezóny 2020 se na nejnovější model přejde i v rámci mistrovství IMSA WeatherTech SportsCar Championship. V Severní Americe se o titul v kategorii GTLM utkají s konkurenčními výrobci i další dva tovární vozy Porsche 911 RSR. Pro zákaznické týmy bude vozidlo k dispozici počínaje sezónou FIA WEC 2020/2021.

Tovární závodní vozy z Weissachu budou poprvé vyvedeny ve dvou odlišných livrejích: vůz č. 91 ponese i nadále převážně typicky bílé zbarvení Porsche. Z akcentů jmenujme středový červený pruh, táhnoucí se od přední kapoty přes střechu až po zadní kryt, nebo např. červené prahy karoserie. K čistému a dynamickému vzhledu vozu přispívají i šedé prvky na bocích. V případě vozu č. 92 je bílá a šedá barva prohozena. Zadní křídlo a zpětná zrcátka jsou černá (nikoli bílá), aby fanoušci oba vozy rychle rozpoznali.

Porsche 911 RSR, modelové provedení 2019 – Technické údaje

Koncepce

- Závodní monopost pro kategorii FIA GTE (USA: GTLM)

Hmotnost / rozměry

- Základní hmotnost: cca 1245 kg
- Délka: 4593 mm (bez splitteru, zadního křídla, difuzoru)
- Šířka: 2042 mm (přední náprava) / 2050 mm (zadní náprava)
- Rozvor náprav: 2513 mm

Motor

- Vodou chlazený šestiválcový boxer před zadní nápravou; zdvihový objem 4194 cm³, zdvih 81,5 mm, vrtání 104,5 mm; max. výkon cca 378 kW (515 k) v závislosti na restriktoru; čtyřventilová technologie; přímé vstřikování paliva; mazání se suchou klikovou skříní; jednohmotový setrvačnick; omezení výkonu prostřednictvím restriktoru; elektronická škrticí klapka; výfuková soustava s vyústěním na bocích vozidla.

Převodovka

- Odlehčená šestistupňová sekvenční převodovka se stálým záběrem; podélné uspořádání se dvěma hřídelemi a kuželovými koly; řazení pomocí elektronického akčního členu; pádla řazení na volant; skříň převodovky z hořčíkové slitiny; lamelový samosvorný diferenciál s viskózní spojkou; třílamelová karbonová závodní spojka.

Karoserie

- Odlehčená karoserie, konstrukce z hliníko-ocelového kompozitu; demontovatelný střešní otvor; bezpečnostní palivová nádrž FT3 v přední části vozidla; napevno přivařená bezpečnostní klec; sedadlo jezdce s homologací FIA 8862-2009, napevno upevněné k podvozku; šestibodový bezpečnostní

pás pro použití se systémem HANS®; pedály nastavitelné v podélném směru; komponenty karoserie z materiálu CFRP v úpravě pro rychlou výměnu a odladěné v aerodynamickém tunelu; zadní křídlo s napojením typu „labutí krk“; systém čtyřbodového pneumatického zvedáku s pojistným tlakovým ventilem; elektronicky aktivovaný hasicí systém; vyhřívané čelní sklo.

Zavěšení kol

Přední náprava:

- Dvojitá lichoběžníková přední náprava; čtyřcestný tlumič vibrací; systém nastavení vinutých pružin; stabilizátory, nastavování polohou tyčky (kosti); elektro-hydraulický posilovač řízení.

Zadní náprava:

- Integrovaná nápravnice zadní nápravy s dvojitou lichoběžníkovou nápravou; čtyřcestný tlumič vibrací; systém nastavení vinutých pružin; stabilizátory, nastavování polohou tyčky (kosti); elektro-hydraulický posilovač řízení; hnací hřídele s tripoidním kloubem.

Brzdy

- Dva nezávislé brzdové okruhy pro přední a zadní nápravu, nastavitelné prostřednictvím vahadla.

Přední náprava:

- Jednoblokové hliníkové šestipístkové závodní třmeny s rychlospojkou; ocelové brzdové kotouče s vnitřní ventilací, průměr 390 mm; závodní brzdové obložení; optimalizované kanály chlazení brzd.

Zadní náprava:

- Jednoblokové hliníkové čtyřpístkové závodní třmeny s rychlospojkou; ocelové brzdové kotouče s vnitřní ventilací, průměr 355 mm; závodní brzdové obložení; optimalizované kanály chlazení brzd.

Kola / Pneumatiky

Přední náprava:

- Kola z jednoho kusu kované lehké slitiny, 12.5Jx18 zális 25 mm s centrální pojistnou maticí a maticemi kol; obutí Michelin slick 30/68-18.

Zadní náprava:

- Kola z jednoho kusu kované lehké slitiny, 13Jx18 zális 37 mm s centrální pojistnou maticí a maticemi kol; obutí Michelin slick 31/71-18.

Elektrická a elektronická výbava

- Protokolová datová jednotka Cosworth Central Logger Unit; multifunkční volant z materiálu CFRP s integrovaným displejem; pádla řazení a rychlospojka; systém pro zamezení střetu vozidla (CAS); řízený alternátor ve spojení s akumulátorem LiFePo4; LED světlomety; LED zadní světla plus přídatné mlhové světlo; podsvícené číslo vozidla a systém světelného značení vedoucího vozu; černé světlo uvnitř kokpitu; elektrické nastavování vnějších zpětných zrcátek s funkcí ukládání do paměti; systém sledování tlaku v pneumatikách (TPMS); systém pro pití jezdce během jízdy; klimatizace; membránový panelový vypínač na středové konzole s fluorescenčním značením.

Fotografie jsou k dispozici na portálu Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>), pro novináře také v tiskové databázi Porsche (<https://presse.porsche.de>).