

PORSCHE

Der neue 718 Spyder RS

Pressemappe

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

718 Spyder RS: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 294 g/km

718 Spyder: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 – 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 251 – 242 g/km

718 Spyder (PDK): WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 242 g/km

718 Cayman GT4 RS: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km

718 Boxster: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9,7 – 8,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 220 – 201 g/km

911 GT3: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 – 12,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 294 – 293 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Inhalt

Highlights	4
Auf maximalen Fahrspaß ausgelegt.....	4
Kurzfassung	6
Porsche 718 Spyder RS krönt Mittelmotor-Familie	6
Hochdrehzahl-Saugmotor und konsequenter Leichtbau	6
Ausbalancierte Aerodynamik.....	7
Puristische Verdeckkonstruktion	7
Sportfahrwerk mit höchster Präzision und Agilität	8
Sportlich-puristisches Interieur	8
Optional mit Weissach-Paket und passendem Chronographen.....	9
Fahrwerk und Fahrwerksysteme	10
Optimiert für Fahrspaß und Agilität auf Landstraßen	10
30 Millimeter Tieferlegung, breitere Spur, mehr Sturz	10
Serienmäßig mit verstellbarem PASM-Fahrwerk.....	11
Porsche Torque Vectoring bringt mehr Agilität in der Kurve	11
Liftsystem verbessert Alltagstauglichkeit.....	12
Motor und Getriebe	13
Roadster + Rennmotor = Fahrspaß	13
Motortechnologie direkt aus dem Rennsport abgeleitet	13
Neuartige Prozessluftführung	14
Kurz übersetztes PDK-Getriebe mit sieben Gängen.....	15
Karosserie und Aerodynamik	16
Kompromisslos offen	16
Aerodynamisch optimal ausbalanciert.....	16
Aerodynamisch gestalteter Unterboden	17
Konsequenter Leichtbau für gesteigerte Agilität.....	17
40 Kilogramm leichter als 718 Spyder.....	18
Neue Lackfarbe Vanadiumgraumetallic.....	19
Interieur und Ausstattung	20
Sportlich-funktionales Ambiente	20
Griffiges Sportlenkrad mit 12-Uhr-Markierung.....	20
GT-typischer Schalthebel	21
Vernetzung, Navigation und stiller Alarm.....	21
Exklusiver Chronograph nur für Käufer des Spyder RS.....	22

Highlights

Auf maximalen Fahrspaß ausgelegt

- **Mittelmotor-Roadster mit 59 kW (80 PS) mehr Leistung.**

Der frei saugende Boxermotor aus dem 911 GT3 und dem Rennfahrzeug 911 GT3 Cup entwickelt 368 kW (500 PS) und steht nun auch der Mittelmotor-Modellreihe 718 komplett zur Verfügung. Damit stellen der neue 718 Spyder RS und sein seit 2022 angebotenes Schwestermodell 718 Cayman GT4 RS die leistungsstärksten Angebote in der Porsche Mittelmotor-Familie dar. Auf der Zielgeraden der Mittelmotor-Sportwagen mit Saugmotor stellt der 718 Spyder RS die Krönung der Baureihe in Sachen offener Fahrspaß dar.

- **Der schnellste offene 718 aller Zeiten.**

Den Sprint von null auf 100 km/h absolviert der 718 Spyder RS dank der imposanten Motorleistung und des serienmäßigen, kurz übersetzten Siebengang-PDK in 3,4 Sekunden. Aus dem Stand auf Tempo 200 beschleunigt der neue 718 Spyder RS binnen 10,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 308 km/h erreicht – und zwar ohne Dach.

- **Sportliches Fahrwerk mit Einstellmöglichkeiten.**

Serienmäßig verfügt der 718 Spyder RS über ein PASM-Sportfahrwerk mit 30 Millimeter Tieferlegung. Fahrhöhe, Sturz, Spur und Stabilisatoren sind individuell einstellbar. Die Abstimmung ist für kurvige Landstraßen optimiert und fällt komfortabler als beim 718 Cayman GT4 RS aus. Serienmäßig: Porsche Torque Vectoring mit mechanischer Hinterachs-Quersperre sowie Fahrwerkklager mit Kugelgelenken und Aluminium-Schmiederäder in 20 Zoll.

- **Entenbürzel statt Heckflügel.**

Im Gegensatz zum 718 Cayman GT4 RS trägt der Spyder RS keinen großen Heckflügel, sondern eine Abrisskante, deren Entenbürzel-Design an den legendären 911 Carrera RS 2.7 von 1972 erinnert. Der Vorderwagen entspricht weitgehend dem des 718 Cayman GT4 RS identisch: mit NACA-Lufteinlässen, Sideblades vor den Vorderrädern, Abluftöffnungen auf den Kotflügeln und breitem Luftauslass vor der Carbon-Fronthaube. Nur die vordere Spoiler-Lippe ist weniger stark ausgeprägt als beim GT4 RS. Die Prozesslufteinlässe für

eine effiziente Verbrennungsluftzufuhr des Motors finden sich beim Spyder RS zwischen den Überrollbügeln und den hinteren Kotflügeln auf dem Heckdeckel.

- **Speziell entwickeltes manuelles Leichtbau-Verdeck.**

Das schlichte und sehr leichte Stoffverdeck des Spyder RS besteht aus zwei einzelnen Teilen: einem Sonnensegel, das die Insassen vor Sonneneinstrahlung schützt, und einem Wetterschutz mit integrierter Heckscheibe. Werden beide montiert, ist das Fahrzeug regendicht verschlossen. Lässt man bei konstant guter Witterung die Verdeck-Komponenten in der Garage, lassen sich noch einmal acht Kilogramm Gewicht einsparen.

- **Optionales Weissach-Paket.**

Die serienmäßige Innenausstattung umfasst leichte CfK-Vollschalensitze mit Seitenwangen aus Leder und Mittelbahnen aus Race-Tex. Schalttafel und Innenverkleidungen sind mit Leder bezogen. Optional steht auch für den 718 Spyder RS ein Weissach-Paket mit zahlreichen Sichtcarbon- und erweiterten Race-Tex-Umfängen zur Verfügung. Außerdem kann zum Weissach-Paket das optionale, noch einmal leichtere Magnesium-Schmiederad bestellt werden. Die Endrohre der Sportabgasanlage sind aus Titan gefertigt.

Kurzfassung

Porsche 718 Spyder RS krönt Mittelmotor-Familie

30 Jahre nach der Vorstellung der Boxster Konzeptstudie bringt Porsche die nunmehr leistungsstärkste Ausbaustufe des beliebten Mittelmotor-Roadsters auf den Markt: den neuen Porsche 718 Spyder RS. Erstmals hält der Hochdrehzahl-Saugmotor aus dem 911 GT3 Einzug in einen offenen Mittelmotor-Sportwagen.

Porsche krönt die Mittelmotor-Modellreihe 718 mit einem Sportwagen, der auf maximalen Fahrspaß ausgelegt ist: Der neue 718 Spyder RS ist das offene Gegenstück zum 718 Cayman GT4 RS. Erstmals kommt in einem offenen Mittelmotor-Sportwagen der frei saugende Sechszylinder-Boxer des 911 GT3 mit 368 kW (500 PS) zum Einsatz. Das gleiche Leichtbau-Aggregat mit Hochdrehzahlkonzept treibt auch das Rennfahrzeug Porsche 911 GT3 Cup an. Im 718 Spyder RS mit seinem besonders leichten und puristischen manuellen Verdeck ist der hochemotionale Sound des Motors besonders gut zu erleben. Dazu tragen auch die serienmäßige Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl und die markanten Prozesslufterlässe seitlich hinter den Kopfstützen bei.

Hochdrehzahl-Saugmotor und konsequenter Leichtbau

Der Antrieb des neuen 718 Spyder RS ist identisch mit dem des geschlossenen 718 Cayman GT4 RS. Der Sechszylinder-Boxermotor mit 4,0 Liter Hubraum dreht bis zu 9.000/min und entwickelt eine Leistung von 368 kW (500 PS) sowie ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmetern. Verbunden mit einem kurz übersetzten Siebengang-PDK-Getriebe, beschleunigt der Sechszylinder den zweisitzigen Roadster binnen 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Nach 10,9 Sekunden ist Tempo 200 erreicht. Im Vergleich zum 718 Spyder mit PDK ohne den Zusatz „RS“ ist das neue Topmodell nicht nur um 59 kW (80 PS) stärker, sondern beschleunigt auch eine halbe Sekunde schneller auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 308 statt 300 km/h.

Wie jedes moderne RS-Modell wird auch der neue 718 Spyder RS ausschließlich mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgeliefert: Es wechselt die sieben Gänge

blitzschnell und garantiert maximale Performance. Dank der Schalt-Paddles können die Hände auch bei manuellen Gangwechseln stets am Lenkrad bleiben. Alternativ kann der Fahrer die Gänge mit dem ergonomisch gestalteten Wählhebel auf der Mittelkonsole einlegen. Neben dem stärkeren Motor ist auch das geringere Gewicht für den Performance-Zuwachs verantwortlich: Mit 1.410 Kilogramm wiegt der Spyder RS 40 Kilogramm weniger als der 718 Spyder mit PDK und ist sogar fünf Kilogramm leichter als der geschlossene 718 Cayman GT4 RS. So bildet der Spyder RS den Höhepunkt der seit 2016 angebotenen Modellreihe.

Ausbalancierte Aerodynamik

Der Vorderwagen des neuen Porsche 718 Spyder RS ist nahezu identisch mit dem des 718 Cayman GT4 RS. Die vordere Haube besteht serienmäßig aus CfK. Die beiden NACA-Lufteinlässe dienen der besseren Bremsenkühlung, ohne den cw-Wert negativ zu beeinflussen. Die Frontspoiler-Lippe ist etwas kürzer ausgefallen als beim 718 Cayman GT4 RS, der in Verbindung mit seinem großen Heckflügel einen höheren Gesamtabtrieb erzeugt und daher für die aerodynamische Balance eine größere Buglippe benötigt. Der 718 Spyder RS trägt stattdessen am Heck eine prägnant ausgeformte Abrisskante, die wie ein Entenbürzel geformt ist. Alle Aerodynamikbauteile sind aufeinander abgestimmt. Sie halten das Auto in der aerodynamischen Balance und gewährleisten höchste Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

Puristische Verdeckkonstruktion

Der neue 718 Spyder RS verfügt über ein manuell bedienbares einlagiges Leichtbau-Verdeck. Es ist besonders platzsparend ausgelegt und besteht aus zwei Teilen: einem Sonnensegel und einem Wetterschott. Beide sind komplett abnehmbar und können einzeln oder zusammen im Fahrzeug verstaut werden. Das Sonnensegel kann auch allein als sogenanntes „Bimini-Top“ genutzt werden. Fahrer und Beifahrer sind so vor intensiver Sonneneinstrahlung geschützt. Gleichzeitig bleibt der Fahrgastraum seitlich und hinter den Passagieren größtenteils geöffnet.

Zusammen mit dem Wetterschutz ergibt sich ein Komplettverdeck, das bei hochgefahrenen Seitenscheiben einen wirkungsvollen Schutz vor Regen bietet. Das gesamte Verdeck wiegt inklusive Mechanik nur 18,3 Kilogramm. Das sind 7,6 kg weniger als beim 718 Spyder und 16,5 kg weniger als beim 718 Boxster. Wer sein Verdeck bei stabiler Witterung zu Hause lässt, kann das Fahrzeuggewicht um weitere acht Kilogramm senken.

Sportfahrwerk mit höchster Präzision und Agilität

Das Fahrwerk des 718 Spyder RS verwendet Komponenten des 718 Cayman GT4 RS und ist auf maximalen Fahrspaß auf kurvenreichen Straßen abgestimmt. Es verfügt serienmäßig über Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung und eine Tieferlegung um 30 Millimeter, Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre, Fahrwerkklager mit Kugelgelenken sowie 20 Zoll große Aluminium-Schmiederäder. Das Fahrwerk zeichnet sich durch messerscharfe Lenkpräzision, agiles Handling und ein äußerst neutrales Fahrverhalten aus. Fahrhöhe, Sturz, Spur und Stabilisator lassen sich individuell einstellen. Im Vergleich zum 718 Cayman GT4 RS wurden die Dämpferraten reduziert, um eine cabriotypischere Abstimmung zu erreichen.

Sportlich-puristisches Interieur

Der sportliche Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort: Das Interieur ist auf das Wesentliche reduziert, funktional und ergonomisch. Das besonders griffgünstige RS-Sportlenkrad ist mit Race-Tex überzogen und trägt eine gelbe 12-Uhr-Markierung. Die serienmäßigen Vollschalensitze sind aus leichtem CfK in Sichtcarbon gefertigt und bieten einen besonders guten Seitenhalt. Die Sitzbezüge sind in schwarzem Leder ausgeführt, die Sitzmittelbahn aus Race-Tex ist in Kontrastfarbe gehalten, perforiert und schwarz hinterlegt. Zur Wahl stehen die Kontrastfarben arktikgrau und karminrot.

In die Kopfstützen ist ein „Spyder RS“ Schriftzug in der korrespondierenden Farbe eingestickt. Als Außenfarben stehen vier Uni- und drei Metalliclacke inklusive der neuen Farbe vanadiumgraumetallic sowie die Sonderfarben arktikgrau, sharkblue und sternrubin neo zur Verfügung.

Optional mit Weissach-Paket und passendem Chronographen

Auch für den Spyder RS ist ein optionales Weissach-Paket im Angebot. In Kombination mit diesem betont sportlichen Ausstattungs-Paket kann das besonders leichte, optionale Magnesium Schmiederad bestellt werden, das die ungefederten und rotierenden Massen um 10 Kilogramm reduziert.. Die Endrohre der Sportabgasanlage sind hier aus Titan gefertigt. Die Optik lehnt sich an den in limitierter Kleinserie gebauten 935 von 2018 an. Optisches Highlight im Innenraum ist das mit reflexionsarmem Race-Tex bezogene Oberteil des Armaturenbretts. Exklusiv für Käufer des Porsche 718 Spyder RS ist ein von Hand gefertigter Chronograph von Porsche Design Timepieces verfügbar, eine hochwertige Uhr aus der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur in Solothurn/Schweiz. Das besonders leichte Gehäuse aus Titan, das Ziffernblatt aus Carbon und das Armband aus Fahrzeugleder sind auf die Konfiguration des Fahrzeugs abgestimmt. Der Rotor auf der Rückseite spiegelt das jeweilige Felgendesign des 718 Spyder RS wider.

„Der 718 Spyder RS hebt die Fahrfreude in einem offenen Fahrzeug auf ein neues Level“, sagt Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge. „Die Kombination aus unserem unverwechselbaren GT3-Motor, dem kurz übersetzten Getriebe, kompakten Abmessungen, niedrigem Gewicht, dem für Landstraßen optimierten Rennsportfahrwerk und maximaler Offenheit bietet ein äußerst emotionales und ungefiltertes Fahrerlebnis.“

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Optimiert für Fahrspaß und Agilität auf Landstraßen

Oberste Priorität hatte für die Ingenieure bei der Entwicklung des 718 Spyder RS maximaler Fahrspaß auf kurvigen Straßen. Der Mittelmotor-Roadster verwendet die gleichen Komponenten mit Anleihen aus dem GT-Rennsport wie sein geschlossener Bruder 718 Cayman GT4 RS. Das Fahrwerk wurde jedoch neu abgestimmt. Die letzte Zehntelsekunde bei Fahrten auf Rundstrecken trat in den Hintergrund. Im Vordergrund standen eine besonders gute Fahrbarkeit und ein Höchstmaß an Lenkpräzision, die dem Fahrer hohes Vertrauen ins Auto und gleichzeitig ein hohes Maß an Rückmeldung vermittelt.

Die Vorderachse des 718 Spyder RS entspricht weitgehend dem dem 911 GT3 RS (Generation 991.2). Die klassische MacPherson-Federbeinachse ist zusätzlich mit Helfer-Federn ausgestattet, die die Hauptfedern unter Spannung halten, wenn sie ausgefedert sind. Die Hauptfeder behält auch bei Maximalbelastung ihre ursprüngliche Spannung bei. Dies kommt der Kontrollierbarkeit des Fahrzeugs bei besonders sportlicher Fahrweise zugute.

30 Millimeter Tieferlegung, breitere Spur, mehr Sturz

Im Vergleich zum 718 Boxster wurde die Karosserie um 30 Millimeter tiefergelegt. Außerdem ist die Vorderachsspur um sieben Millimeter, die Hinterachsspur um acht Millimeter breiter als beim 718 Spyder, was die Seitenneigung des Fahrzeugs verringert. Gleichzeitig erhöhte sich der Sturz an der Hinterachse um ein Viertel Grad, wodurch die hinteren Reifen mehr Seitenführungskräfte übertragen. Das Ergebnis ist eine noch bessere Berechenbarkeit in schnell gefahrenen Kurven.

Kugelgelenke an allen Verbindungsstellen des Fahrwerks sorgen für eine besonders straffe Anbindung an die Karosserie, wodurch ein besonders präzises und direktes Fahrverhalten erzielt wird.

Serienmäßig mit verstellbarem PASM-Fahrwerk

Im Vergleich zum 718 Cayman GT4 RS, der auf bestmögliche Rundenzeiten ausgelegt ist, wurden beim neuen 718 Spyder RS die Dämpfungsraten reduziert, um das Fahrzeug noch besser auf unterschiedlichste Straßenzustände anzupassen. So gewährleistet der Roadster seinen Fahrern vor allem auf kurvigen Landstraßen eine satte Straßenlage mit jederzeit sicherem und berechenbarem Fahrverhalten. Dennoch ist das Fahrwerk des neuen 718 Spyder RS prinzipiell rundstreckentauglich und lässt sich für den Betrieb auf abgesperrten Strecken auch einstellen. Fahrhöhe, Spur, Sturz und die Stabilisatoren sind für den Rundstreckenbetrieb individuell an die Vorlieben des Fahrers und die Charakteristik der Strecke anpassbar.

Serienmäßig ist der Spyder RS mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) und Sportabstimmung ausgestattet. Dieses aktive Dämpfungssystem bietet zwei Fahrwerk-Charakteristika in einem. Der Normalmodus bietet eine komfortablere Grundabstimmung der Dämpfer, die bei dynamischer Fahrt aber automatisch in einen sportlicheren Modus wechseln. Im Sport Modus wird dagegen unmittelbar eine härtere Dämpferkennlinie angesteuert, die eine agile Fahrweise unterstützt. Die zusätzlich schaltbare Sportabstimmung sorgt für eine deutlich straffere Dämpfung und damit für eine noch bessere Performance auf der Rundstrecke.

Porsche Torque Vectoring bringt mehr Agilität in der Kurve

Herz der Fahrassistenzsysteme ist das Porsche Stability Management (PSM), das auch im 718 Spyder RS drei elektronische Regelungen kombiniert: Antiblockiersystem (ABS), Electronic Stability Control (ESC) und Traction Control (TC). Die regelnden Eingriffe dieser Systeme erfolgen RS-typisch sehr sensibel und sehr nah am Grenzbereich – der Fahrer soll sich auf keiner Strecke bevormundet fühlen. Porsche stimmt seine Fahrwerke grundsätzlich so ab, dass sie bereits ohne den Einsatz elektronischer Regelsysteme bestmögliche Performance mit einem sicheren Handling kombinieren. Wer daher ohne die letzte Sicherheitsleine am Lenkrad agieren will, kann die Systeme abgesehen vom ABS in

zwei Stufen abschalten: ESC OFF gibt dem Fahrer die alleinige Verantwortung für die Kurvenstabilität, und ESC+TC OFF setzt zusätzlich die Traktionskontrolle außer Kraft.

Als weiteres Fahrdynamiksystem steht dem Spyder RS das Porsche Torque Vectoring (PTV) serienmäßig zur Verfügung. PTV arbeitet mit einem elektronisch ausgelösten Bremsengriff an den Hinterrädern, hinzu kommt beim 718 Spyder RS ein mechanisches Sperrdifferenzial mit RS-spezifischen Sperrwerten (Zug 30 Prozent/Schub 37 Prozent). In der Praxis arbeitet das nicht abschaltbare PTV so, dass bei dynamischer Fahrweise das kurveninnere Hinterrad leicht abgebremst wird, sobald der Fahrer das Lenkrad einschlägt. Auf diese Weise erhält das kurvenäußere Hinterrad zusätzliche Antriebskraft und gibt dem Auto einen Drehimpuls in die bereits eingeschlagene Richtung. Dieses angedeutete Übersteuern erzeugt ein agiles und direktes Fahrgefühl und macht die Kurvenfahrt schneller und sicherer zugleich.

Liftsystem verbessert Alltagstauglichkeit

Erstmals bei einem offenen 718 bietet Porsche für den 718 Spyder RS optional ein Vorderachs-Liftsystem an. Auf Tastendruck wird die Karosserie über der Vorderachse um ca. 30 Millimeter hydraulisch angehoben. So erhöht sich die Bodenfreiheit an der Bugspoilerlippe um rund 40 Millimeter, weshalb der RS-Pilot es leichter hat, Straßenschwellen, Garageneinfahrten oder Parkhausrampen ohne Aufsetzen zu überwinden. Auch die Gefahr von Beschädigungen durch Bordsteinkanten wird durch das Liftsystem reduziert. Einsetzbar ist es im Stand und während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h.

Motor und Getriebe

Roadster + Rennmotor = Fahrspaß

Das Herz des Porsche schlägt direkt hinter dem Fahrer: Der frei saugende Sechszylinder-Boxermotor mit 4,0 Liter Hubraum ist zwischen den beiden Sitzen und der Hinterachse eingebaut. Er macht den neuen 718 Spyder RS zum stärksten offenen Sportwagen in der Geschichte der beliebten Mittelmotor-Baureihe – und zum letzten neu entwickelten Porsche 718 mit Verbrennungsmotor. 368 kW (500 PS) Leistung bei 8.400/min, 450 Newtonmeter Drehmoment bei 6.750/min und eine Höchstdrehzahl von 9.000/min sind Eckdaten, die man sonst eher aus Rennfahrzeugen kennt. Der 4-Liter-Boxer ist tatsächlich ein reinrassiger Rennmotor: Im Porsche Mobil 1 Supercup tritt der Porsche 911 GT3 Cup mit dem gleichen Aggregat und nahezu identischen Leistungsdaten an. Und auch das straßenzugelassene Modell 911 GT3 ist mit dem Hochdrehzahlmotor ausgerüstet.

Der Saugmotor hängt entsprechend gierig am Gas und katapultiert den Porsche 718 Spyder RS in nur 3,4 Sekunden auf Tempo 100 – damit beschleunigt der Spyder RS eine halbe Sekunde schneller als der 718 Spyder mit 420 PS (309 kW) und PDK, der bis Mitte 2023 angeboten wurde. Die 200er-Marke erreicht der 718 Spyder RS nach 10,9 Sekunden, womit er den 718 Spyder mit PDK sogar um 2,5 Sekunden distanziert. Erst bei 308 statt 300 km/h endet der Vortrieb – mit offenem Verdeck wohlgemerkt.

Motortechnologie direkt aus dem Rennsport abgeleitet

Der Hochdrehzahl-Boxer des Spyder RS ist ein Paradebeispiel dafür, wie Motorsport-Technologie auch straßenzugelassene Serienfahrzeuge beflügelt. So werden die 24 Ventile des Sechszylinders über einen so genannten starren Ventiltrieb mit Schleppebeln betätigt, die keinen hydraulischen Ventilspielausgleich besitzen. Damit ist die Robustheit des Ventiltriebs selbst bei härtestem Einsatz gewährleistet – also auch dann, wenn das höchste Drehzahlniveau häufig genutzt wird. Zudem sorgt die bewährte VarioCam-Technik für eine exakt auf Drehzahl und Lastzustand angepasste Nockenwellenverstellung.

Ebenfalls aus dem Motorsport stammt die Idee der individuellen Drosselklappe. Jeder der sechs Zylinder hat am Ende der variablen Resonanz-Sauganlage eine eigene Einzeldrosselklappe erhalten. Sie rückt besonders nah an die Einlassventile heran und verbessert hierdurch die Luftzufuhr ebenso wie die Dosierbarkeit und damit das Ansprechverhalten des Motors. Weil sich kaum mehr Luft zwischen Drosselklappe und Einlassventilen befindet, setzt der Motor Pedalbefehle nahezu verzögerungsfrei um – das gilt fürs Gasgeben wie fürs Gaswegnehmen gleichermaßen. Die zentrale Drosselklappe bleibt als Backup-Lösung erhalten, steht im normalen Betrieb aber dauerhaft offen.

Angesichts der hohen Längs- und Querschleunigungen, die der neue 718 Spyder RS erzeugt, kommt der Ölversorgung des Hochdrehzahl-Motors eine besondere Bedeutung zu. Wie im Rennsport übernimmt dies eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Sie leitet das Motoröl mit insgesamt sieben Absaugstufen schnell und effizient in das externe Reservoir zurück, während die Schmierung der stark belasteten Pleuellager direkt über die Ölpumpe durch die Kurbelwelle erfolgt.

Neuartige Prozessluftführung

Beim geschlossenen Schwestermodell 718 Cayman GT4 RS sind anstelle der beiden hinteren Seitenscheiben zusätzliche Einlassöffnungen montiert, die den Motor mit Prozessluft versorgen. Da der Mittelmotor-Roadster grundsätzlich keine hinteren Seitenscheiben hat, mussten die Ingenieure für den 718 Spyder RS eine neue, ebenso gut passende Lösung finden. Die Prozessluftöffnungen treten nun als hinter den Überrollbügeln in die Karosserie integrierte Kanäle auf und führen die Luft wie beim 718 Cayman GT4 RS von links und rechts ohne Umwege in eine zentrale Airbox, die hinter den Sitzen unterhalb der Heckabdeckung platziert ist. Die Folge ist nicht nur eine optimale Luftversorgung des Motors auch bei höchstem Leistungsbedarf – als akustischer Bonus sind die Ansaugeräusche des Sechszylinders für Fahrer und Beifahrer bei offenem wie bei geschlossenem Verdeck sehr deutlich zu vernehmen und klingen je nach Drehzahl und Gaspedalstellung unterschiedlich.

Die je nach Lastzustand und Drehzahl stark variierende Geräuschkulisse wird abgerundet durch die Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl, die besonders bei hohen Drehzahlen den prägnanten Boxersound des Motors intoniert. Gleichzeitig erfüllt der Spyder RS die aktuelle Abgasnorm Euro 6. Zwei getrennte Ottopartikelfilter (OPF) sowie eine Stereo-Lambda-Regelung für beide Katalysatoren übernehmen die entscheidenden Abgasreinigungsfunktionen.

Kurz übersetztes PDK-Getriebe mit sieben Gängen

Wie alle modernen RS-Modelle ist auch der neue 718 Spyder RS ausschließlich mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgerüstet. Es ermöglicht Gangwechsel wie im Rennsport: binnen Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung. Im Spyder RS hat das PDK sieben kurz übersetzte Gänge. Die Höchstgeschwindigkeit wird im siebten Gang erreicht.

Im Modus PDK Sport erfolgen die Rückschaltungen beim Bremsen deutlich spontaner und auch akustisch präsenter, beim Beschleunigen verlagern sich die Hochschaltpunkte zu höheren Drehzahlen. Wer das Schalten nicht der Elektronik überlassen will, kann die Gänge auch über Schalt-Paddles am Lenkrad wechseln. Dabei ist das rechte Paddle fürs Hochschalten und das linke fürs Herunterschalten zuständig. Die Druckpunkte geben dem Fahrer auch dann noch eine präzise Rückmeldung, wenn er Rennhandschuhe trägt. Zusätzlich kann mit einem Wählhebel in der Mittelkonsole sequenziell geschaltet werden. Der Hebel wurde vom aktuellen 911 GT3 übernommen und ist optisch an einen Handschalthebel mit Schaltsack angelehnt. Wie im Motorsport üblich, wird der Hebel zum Hochschalten nach hinten gezogen und zum Herunterschalten nach vorn gedrückt.

Karosserie und Aerodynamik

Kompromisslos offen

Wie sein Schwestermodell 718 Cayman GT4 RS macht auch der neue Porsche 718 Spyder RS optisch aus seiner Performance keinen Hehl. Eine auffällige Abrisskante im klassischen Entenbürzel-Look, die NACA-Lufteinlässe in der Fronthaube, die Prozessluftöffnungen hinter dem Verdeck – der Spyder RS ist klar als die sportliche Krönung aller offenen 718-Modelle zu erkennen.

Auf den ersten Blick fällt beim 718 Spyder RS die markante Abrisskante am Heck auf. Porsche hat sie erstmals beim 911 Carrera RS 2.7 aus dem Jahr 1972 eingesetzt. Der legendäre Sport- und Rennwagen genießt heute Kultstatus. Auf den verstellbaren Flügel des Cayman GT4 RS haben die Entwickler für den Spyder RS bewusst verzichtet: Beim Fahrzeug ohne festes Dach geht es in der aerodynamischen Entwicklung weniger um den maximalen Abtrieb als um die optimale Fahrstabilität und Balance bei allen Fahrzuständen – egal ob mit oder ohne Verdeck. Beim optionalen Weissach-Paket ist zusätzlich ein so genannter Gurney auf der Abrisskante angebracht.

Aerodynamisch optimal ausbalanciert

Passend zu dem aerodynamisch neu gestalteten Heck fiel die Frontlippe des 718 Spyder RS aus: Sie ist aus Balancegründen kürzer als beim Cayman GT4 RS. Abgesehen davon ist die Frontpartie bei beiden RS-Modellen identisch. Oben auf den Kotflügeln sitzen Radhausentlüftungen inklusive Lamellen. Diese Louvers genannten Entlüftungslamellen aus dem Motorsport sind bei Porsche erstmals im 911 GT3 RS der Generation 991 zum Serieneinsatz gekommen. Sie verringern besonders bei hohem Tempo den Überdruck, der durch die rotierenden Räder im Radhaus entsteht. Damit vermeiden sie wirkungsvoll den Auftrieb an der Vorderachse. Zwei sogenannte NACA-Lufteinlässe prägen die Optik des Leichtbau-Frontdeckels. Die ursprünglich vom National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), dem Vorläufer der Raumfahrtbehörde NASA, entwickelten Lufteinlässe verbinden beim 718 Spyder RS zwei Eigenschaften, die sich normalerweise ausschließen: Sie verbessern die Bremsenkühlung, verschlechtern dabei jedoch nicht den

cw-Wert des Fahrzeugs. Auch bei Rennfahrzeugen kommen die NACA-Lufteinlässe deshalb häufig zum Einsatz. In der Frontschürze und vor der aus CfK gefertigten Fronthaube befindet sich eine zentrale Abluftöffnung, über die Luft aus dem Auto gelenkt wird. Die Frontschürze trägt Sideblades, die Luft effektiv an den Vorderrädern vorbeileiten.

Aerodynamisch gestalteter Unterboden

Die Luft, die unter dem Spyder RS hindurchströmt, wird über neue Leitelemente am vollverkleideten Unterboden stark beschleunigt, so dass ein Unterdruck am Heck entsteht. Das reduziert wirkungsvoll den Auftrieb an der Hinterachse.

Im Unterboden des Spyder RS sind zudem zwei weitere NACA-Lufteinlässe zu finden. Auch sie dienen der Kühlung – in diesem Fall profitiert der Ottopartikelfilter –, und auch diese Kühlluftführung lässt den cw-Wert unberührt. Am Ende tritt die unter dem Wagen strömende Luft durch einen Heckdiffusor wieder aus. Dieses Bauteil wurde vom 718 Spyder übernommen und um aerodynamische Finnen an den Seiten ergänzt. Sie beruhigen den Luftstrom am Heck zusätzlich und wirken sich positiv auf die Bodenhaftung aus.

Konsequenter Leichtbau für gesteigerte Agilität

Eine klassische Roadster-Tugend war den Ingenieuren bei der Entwicklung des 718 Spyder RS besonders wichtig: konsequenter Leichtbau. Ganze 1.410 Kilogramm nach DIN, also mit zu 90 Prozent gefülltem Tank und ohne Fahrer, bringt der 718 Spyder RS auf die Waage. So ist jede der 500 Pferdestärken im Spyder RS für die Beschleunigung von lediglich 2,82 Kilogramm verantwortlich (3,83 kg/kW). Um dieses Ziel zu erreichen, bestehen sowohl die vorderen Kotflügel als auch die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), und Bi-Xenon Leichtbauscheinwerfer ohne Scheinwerferreinigungsanlage sparen weiteres Gewicht. Dämmmaterial wurde teilweise gestrichen, und der Innenraum ist mit Leichtbauteppichen ausgelegt. Natürlich dürfen in einem RS-Modell auch Leichtbau-Türverkleidungen mit textilen Öffnerschlaufen sowie Netze an den Ablagefächern nicht fehlen.

Zum Gewichtsvorteil trägt auch das neue, einzigartige Leichtbau-Verdeck des neuen 718 Spyder RS bei. Die manuell bedienbare, mit einlagigem Stoff bezogene Konstruktion ist besonders platzsparend ausgelegt und besteht aus zwei Teilen: einem Sonnensegel und einem Wetterschott. Beide sind komplett abnehmbar und können einzeln oder zusammen im Fahrzeug verstaut werden. Das Sonnensegel kann auch allein als sogenanntes „Bimini-Top“ genutzt werden. Fahrer und Beifahrer sind so vor intensiver Sonneneinstrahlung geschützt. Gleichzeitig bleibt der Fahrgastraum seitlich und hinter den Passagieren größtenteils geöffnet.

40 Kilogramm leichter als 718 Spyder

Bei schlechtem Wetter lässt sich ein Wetterschutz inklusive gläserner Heckscheibe anknöpfen, der bei hochgefahrenen Seitenscheiben einen wirkungsvollen Schutz vor Regen bietet. Das gesamte Verdeck wiegt inklusive Mechanik nur 18,3 Kilogramm. Das sind 7,6 kg weniger als beim 718 Spyder und 16,5 kg weniger als beim 718 Boxster. Wer sein Verdeck bei stabiler Witterung zu Hause lässt, kann das Fahrzeuggewicht um weitere acht Kilogramm senken. Unterm Strich wiegt der Porsche 718 Spyder RS in seiner leichtest möglichen Konfiguration 40 Kilogramm weniger als der 718 Spyder mit PDK.

Mit dem optionalen Weissach-Paket lässt sich vor allem bei den ungefederten Massen einiges an Gewicht sparen. Die optionalen 20-Zoll-Magnesium-Schmiederäder sind zehn Kilogramm leichter als die serienmäßigen Aluminium-Schmiederäder. Äußerlich erkennbar ist das Weissach-Paket an einigen Elementen aus Sichtcarbon. Man sieht das Leichtbaumaterial vor allem an der Fronthaube, es findet sich aber auch an den Prozesslufteinlässen, den Kühlluft einlassblenden und an den Oberschalen der Außenspiegel sowie an der zentralen Bremsleuchte im Heckdeckel, an den Überrollbügeln und am Gurney wieder. Darüber hinaus bestehen die Endrohre der Edelstahl-Sportauspuffanlage beim 718 Spyder RS mit Weissach-Paket aus Titan.

Neue Lackfarbe Vanadiumgraumetallic

Für den neuen 718 Spyder RS sind neun Karosseriefarben serienmäßig verfügbar: Weiß, Schwarz, Indischrot und Racinggelb als Uni-Farben sowie neben Enzianblaumetallic und GT-Silbermetallic das eigens für den 718 Spyder RS neu entwickelte Vandadiumgraumetallic. Als Sonderfarben runden Arktikgrau, Sharkblue und Sternrubin Neo die Palette ab.

Interieur und Ausstattung

Sportlich-funktionales Ambiente

Funktional, ergonomisch und auf das Wesentliche reduziert – auch im Interieur ist der Porsche 718 Spyder RS eine puristische Fahrmaschine. RS-typisch sind Vollschalensitze serienmäßig an Bord. Diese wurden erstmals im Supersportwagen 918 Spyder verbaut. Sie bestehen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), sind in Sichtcarbon gefertigt und bieten optimalen Seitenhalt bei minimalem Gewicht. Ein Thorax-Airbag ist integriert, die Höhenverstellung erfolgt elektrisch, die Längsverstellung manuell.

Griffiges Sportlenkrad mit 12-Uhr-Markierung

Das Sportlenkrad hat einen besonders kompakten Durchmesser von 360 Millimetern, ist mit schwarzem Race-Tex bezogen und trägt eine gelbe 12-Uhr-Markierung – damit man stets weiß, in welche Richtung und wie stark die Vorderräder eingeschlagen sind. Vor allem beim performanceorientierten Fahren und entsprechend schnellen Lenkbewegungen kann die Markierung eine wertvolle Zusatzinformation zum Kontrollieren des Autos liefern.

Das Lenkrad ist serienmäßig in der Höhe und in der Entfernung zum Fahrer einstellbar, und wer maximale Flexibilität auch von seinen Sitzen verlangt, kann die optional erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung auswählen. Sowohl für den Fahrer- als auch für den Beifahrersitz lassen sich hier alle Funktionen elektrisch verstellen: Lehnenneigung, Sitzhöhe, Längsposition, Neigung und Tiefe der Sitzfläche. Zudem gibt es in beiden Sitzen je eine elektrisch verstellbare Lordosenstütze, und selbst die Seitenwangen an Sitzkissen und -lehne lassen sich per Tastendruck individuell anpassen. Die Sitzbezüge sind hier in schwarzem Leder ausgeführt, die Sitzmittelbahnen bestehen aus schwarzem Race-Tex. In die Kopfstützen ist ein schwarzer „Spyder RS“-Schriftzug eingestickt.

GT-typischer Schalthebel

Wie schon beim Porsche 911 GT3 und beim 718 Cayman GT4 RS ähnelt der PDK-Wählhebel in der Mittelkonsole einem manuellen Schalthebel. Mit ihm lassen sich in der manuellen Gasse die Stufen des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes sequenziell schalten. Ein Zug nach hinten löst dabei das Hochschalten aus, während mit einem Druck nach vorn heruntergeschaltet wird, wie im Motorsport üblich. Gleichzeitig stehen dem Fahrer Schalt-Paddles am Lenkrad mit farblich abgesetzten +/- Symbolen zur Verfügung. Rechts wird hoch-, links heruntergeschaltet.

Wer zusätzlich das optionale Weissach-Paket wählt, erhält einen deutlich größeren Race-Tex-Umfang im Interieur. Optisches Highlight ist die Oberseite der Schalttafel, die komplett mit reflexionsarmem Race-Tex bezogen ist. Außerdem ziert das „Weissach-Paket“-Logo die Blende des Getränkehalters. Das Logo ist ebenfalls in die Kopfstützen eingestickt.

Vernetzung, Navigation und stiller Alarm

Zur Serienausstattung des 718 Spyder RS gehören das Porsche Communication Management (PCM) und ein Navigationssystem inklusive Porsche Connect. Darin enthalten sind die Car Connect Services mit Remote Services, Safety Services, Security Services und Apple CarPlay®. Das Navigationssystem beherrscht die dynamische Routenberechnung, lässt sich per Sprachbefehl bedienen und erhält automatische Updates der Karten. Die enthaltenen Online-Funktionen werden mithilfe des integrierten LTE-Moduls genutzt. Wahlweise kann das Infotainmentsystem auch abbestellt werden – das Fahrzeuggewicht sinkt damit um weitere sechs Kilogramm.

Optional stehen weitere Ausstattungen wie Smartphone-Ablage oder das Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus) zur Verfügung. Dieses System überwacht mithilfe einer Driver Card, ob auch der autorisierte Fahrer am Steuer sitzt. Ist der 718 Spyder RS ohne Driver Card unterwegs, löst PVTs Plus automatisch einen stillen Alarm an die von Porsche beauftragte Alarmzentrale aus und sendet die Meldung auch an die Porsche Connect App des rechtmäßigen Eigentümers.

Exklusiver Chronograph nur für Käufer des Spyder RS

Zum Porsche 718 Spyder RS passt der Chronograph, der den Namen des neuen Mittelmotor-Sportwagens trägt und ausschließlich den Käufern des Spyder RS beziehungsweise des Spyder RS mit Weissach-Pakets angeboten wird. Dank seines Titangehäuses bringt der exklusive Zeitmesser kein Gramm zu viel auf die Waage. Seinem motorisierten Vorbild folgt der Chronograph auch bei der mannigfachen Konfigurierbarkeit: Der Kunde kann wählen zwischen Titan-Natur und Titan-Schwarz für den Look des Gehäuses, zur Gehäusefarbe passt die Lünette, die wahlweise eine Minuten- oder eine Tachymeterskala trägt. Fürs Armband stehen glattschwarzes Fahrzeugleder mit Race-Tex Aufsatz oder auch Titan zur Verfügung, und das Zifferblatt ist in Carbon oder Schwarz erhältlich. Zeiger gibt es in Weiß, Schwarz oder Gelb. Auf der Rückseite präsentiert sich der Chronograph 718 Spyder RS mit einem Rotor in der Optik der beim jeweiligen Fahrzeug verbauten Felge. Dabei sind die Rotoren in sechs unterschiedlichen Farben zu bestellen, während der Individualfarbring rund um das Zifferblatt alle verfügbaren Farben des Porsche 718 Spyder RS erlaubt – seien es Standard-, Metallic- oder Sonderlacke. Damit nicht genug: Die 114 „Farben nach Wahl“ des Porsche Programms mit teils historischen Lackierungen stehen ebenfalls zur Verfügung. Schon damit besteht die gute Chance, sich ein Unikat fürs Handgelenk zu konfigurieren. Ganz sicher verwirklicht man diesen Wunsch, indem man sich bis zu zwölf Zeichen auf die Rückseite der Uhr gravieren lässt, etwa die Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN) des eigenen Roadsters.

Der Chronograph 718 Spyder RS ist ein wertvolles Stück Handarbeit und wird mit hoher Präzision in der Porsche-eigenen Uhrenmanufaktur in Solothurn/Schweiz gefertigt. Das Uhrwerk 01.200 mit COSC-Zertifizierung stellt die Seele der Uhr dar. Technische Besonderheit ist die Flyback-Funktion: Mit nur einem Knopf kann die ausgelöste Stoppuhr im laufenden Betrieb angehalten, zurückgesetzt und neu gestartet werden. Exklusiv für Kunden des neuen Porsche 718 Spyder RS ist der Chronograph 718 Spyder RS ab 9.500 Euro in Porsche Zentren und online unter porsche-design.com bestellbar.