

Porsche 718/2: Vom Sportwagen zum Formel-1-Spitzenreiter

13/11/2026 Das Motorsport Magazine blickt in einer Serie auf prägende Monoposto-Rennwagen von Porsche zurück. Im Mittelpunkt dieser Folge: der Porsche 718/2, der ursprünglich gar nicht für die Formel 1 gedacht war und 1961 dennoch mit der Weltspitze auf Augenhöhe fuhr.

Ich lehne mich mal aus dem Fenster: Wohl kein Formel-1-Auto, das ernsthaft um Siege kämpfte, hatte eine ungewöhnlichere Vorgeschichte als der Porsche 718. 1961 wurde er in einer Saison mit gerade einmal acht WM-Läufen dreimal Zweiter. In Frankreich fehlten nur 0,1 Sekunden zum Sieg. Dan Gurney beendete die Saison punktgleich mit Stirling Moss auf Rang drei, Porsche wurde Dritter der Konstrukteurswertung, nur Ferrari und Lotus lagen davor.

Dabei basierte der 718 auf einer Konstruktion, die damals bereits vier Jahre alt war. Und ursprünglich war er nicht einmal als Einsitzer gedacht, geschweige denn als Formel-1-Rennwagen. Seine Wurzeln lagen vielmehr im 718 RSK Sportwagen von 1957. Porsche erkannte jedoch, dass dessen aerodynamische Karosserie und der 1,5-Liter-Motor ziemlich genau das mitbrachten, was damals in der Formel 2 gefragt war.

Kurz nach Le Mans 1958 baute Porsche deshalb einen der RSK auf eine zentrale Sitzposition um, verkleidete die Scheinwerfer und schickte Jean Behra zum Formel-2-Rennen auf die ultraschnelle Strecke von Reims. Dort wartete Konkurrenz von Werksteams wie Ferrari, Lotus und Cooper. Behra ließ sie trotzdem hinter sich: Poleposition mit mehr als einer Sekunde Vorsprung, anschließend ein souveräner Sieg. Am Ende desselben Jahres verkündete die FIA, dass die Formel 1 ab 1961 nach dem damaligen Formel-2-Reglement fahren würde. Bis es so weit war, entwickelte Porsche den Wagen weiter. Nun als 718/2 bezeichnet und mit einer echten Einsitzer-Karosserie versehen, avancierte er zu einem äußerst erfolgreichen Formel-2-Rennwagen.

Man könnte meinen, der weitere Weg sei damit vorgezeichnet gewesen. Doch tatsächlich war der 718/2 gar nicht für den Einsatz in der neuen Formel 1 vorgesehen. Dafür hatte Porsche den 787 entwickelt. Er basierte zwar auf dem 718/2, erhielt aber einen längeren Radstand, eine komplett neue Vorderachse und genügend weitere Änderungen, um als eigenständige Konstruktion durchzugehen.

Trotzdem gehört der 718 für mich bis heute zu den eher vergessenen Porsche-Rennwagen. Denn wer an die beiden einzigen Saisons denkt, in denen Porsche als vollwertiger Konstrukteur in der Formel 1 antrat, hat vermutlich eher den Nachfolger 804 vor Augen. Schließlich holte Porsche mit ihm den ersten und bis heute einzigen Formel-1-Sieg als Konstrukteur.

Dabei spielte es keine Rolle, dass Gurneys nach eigener Aussage „glücklicher" Sieg in Rouen vor allem den Ausfällen schnellerer Konkurrenten zu verdanken war. Ebenso wenig, dass Gurney und Porsche die Saison in ihren jeweiligen Meisterschaften weiter hinten beendeten als noch im Jahr zuvor mit dem 718. Der 804 hatte gewonnen. Punkt.

Der 718 wird angeschoben, und der alte Vierzylinder-Boxer mit vier obenliegenden Nockenwellen erwacht bereitwillig bellend zum Leben. Wie zu erwarten, ist das Triebwerk ziemlich hochgezüchtet: Bei niedrigen Drehzahlen macht es zwar ordentlich Lärm, wirkt aber erstaunlich leblos. Oberhalb von 6.000 Touren wacht es auf, bei 8.000 geht richtig die Post ab. Doch Alter und Bauweise setzen der Leistung Grenzen. Dass Porsche beim 804 auf einen Achtzylinder-Boxer wechselte, überrascht daher kein bisschen.

Ein Vergnügen ist dagegen das Sechsganggetriebe. Und das, obwohl Stirling Moss, der mit dem 718 in der Formel 2 äußerst erfolgreich war, und auch Gurneys regulärer Teamkollege wenig davon hielten. Die eigentliche Überraschung aber sind die Trommelbremsen: kräftig und hervorragend dosierbar. Vielleicht wussten sie bei Porsche also doch ziemlich genau, was sie taten …

Mit dem Fahrwerk wurde ich in der kurzen Zeit und auf nur einem Teil der Porsche-Teststrecke in Weissach nicht wirklich warm. Auf mich wirkt der 718 sehr stabil, vielleicht sogar etwas zu stabil. Stirling Moss hingegen hielt ihn für wunderbar ausbalanciert. Im Zweifel würde ich dann doch eher seinem Urteil vertrauen als meinem

Spannend ist die Vorstellung, was Ferrari und die britischen „Garagistas" am Ende der Saison 1961 wohl gedacht haben müssen: „Da kommt Porsche mit einem uralten Auto, das nie für diese Aufgabe

konstruiert wurde, fährt plötzlich mit den Besten von uns auf Augenhöhe und baut fürs nächste Jahr auch noch einen komplett neuen Wagen. Das könnte unangenehm werden …“

Was damals niemand ahnen konnte: Fast ein Menschenleben später sollte der 718 noch immer der erfolgreichste Porsche sein, der je auf der höchsten Stufe des Motorsports angetreten ist.

Technische Daten

Motor: 1,5-Liter-Vierzylinder-Boxer, luftgekühlt
Chassis: Stahl-Gitterrohrrahmen
Leistung: 165 PS
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe
Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung mit querliegendem Drehstabfedersystem
Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern über Teleskopstoßdämpfern; Wattgestänge
Gewicht: 456 kg

Info

Text erstmals erschienen im Motorsport Magazine.

Text: Andrew Frankel
Bilder: Jonathan Bushell, Porsche AG

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Bildunterschriften

Pfad: Porsche 718/2: Vom Sportwagen zum Formel-1-Spitzenreiter/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Porsche 718/2 Formel 2, Vic Elford, 1960, Porsche AG
Bildunterschrift: Vic Elford war häufig am Steuer eines Porsche-Rennwagens zu finden, hier 1960 im 718/2

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-718-formel-2-43693.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/200bc276-783d-45ec-a08a-d89891e56248.zip

Externe Links
https://www.motorsportmagazine.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart