

Neue Folge „Raceborn Moments“: Zwei RS Spyder und viele Erinnerungen

30/10/2026 Zwanzig Jahre nach der ersten vollständigen Rennsaison des Porsche RS Spyder bringt Porsche Heritage und Museum zwei Fahrzeuge aus den Jahren 2006 und 2008 zusammen. Timo Bernhard und Sascha Maassen sprechen über erste Tests, Rennen und die technische Entwicklung des LMP2-Prototyps und über eine Zeit, an die beide bis heute gern zurückdenken. Beim Dreh der neuen Folge der „Raceborn Moments“ entsteht daraus ein persönliches Wiedersehen.

Zwei RS Spyder stehen nebeneinander. Der eine zeigt den Stand von 2006, der andere den von 2008. Davor: Sascha Maassen und Timo Bernhard. Schon nach wenigen Minuten sind die beiden nicht mehr zu bremsen. Es wird viel gelacht, Anekdoten wechseln sich mit technischen Details und Geschichten aus dem Cockpit ab.

Für die neue Folge der „Raceborn Moments“ bringt Porsche Heritage und Museum zwei Fahrzeuge aus unterschiedlichen Phasen des Programms zusammen. An ihren Karosserien ist bereits zu erkennen, wie

viel sich zwischen 2006 und 2008 verändert hat. Beim Blick auf die Autos kommen schnell die Geschichten aus Entwicklung und Renneinsatz zurück. Maassen und Bernhard erzählen von einem Programm, mit dem Porsche nach mehreren Jahren im GT-Sport in den Prototypenrennsport zurückkehrte und davon, wie sie selbst diese Jahre erlebt haben.

Ein Debüt mit Fragezeichen

Ende 2005 tritt der RS Spyder erstmals in der American Le Mans Series an. Eigentlich soll das Renndebüt bereits beim Petit Le Mans in Atlanta stattfinden. Nach Problemen während der Erprobung verschiebt Porsche den ersten Einsatz jedoch auf das Saisonfinale in Laguna Seca. Dort steht der neue LMP2-Prototyp auf der Pole-Position und gewinnt seine Klasse. Sascha Maassen und Lucas Luhr teilen sich das Cockpit. 2006 bestreitet Penske Racing mit zwei RS Spyder die erste vollständige ALMS-Saison. Maassen und Luhr gewinnen die Fahrerwertung der LMP2-Klasse, Porsche die Herstellerwertung und Penske die Teamwertung.

Wie wenig selbstverständlich dieser erfolgreiche Auftakt war, weiß Maassen noch genau. Eine der Geschichten beginnt mit einem Sensor und einer wenig beruhigenden Ansage kurz vor dem Start. „Wir hatten in Laguna Seca morgens im Warm-up einen Sensor, der eine viel zu hohe Temperatur an der Lenksäule meldete. Als ich fürs Rennen angeschnallt wurde, sagte der Mechaniker zu mir: Vielleicht hält das Auto eine halbe Stunde. Am Ende haben wir gewonnen, kaputt war nur der Sensor“, erinnert sich Maassen.

Beim Dreh kommen immer wieder Details zur Sprache, die in keiner Ergebnisliste stehen. Für die Fahrer gehören sie trotzdem fest zur Geschichte des RS Spyder. Im Oktober 2006 präsentiert Porsche auf dem Pariser Automobilsalon den RS Spyder für die Saison 2007. Auch die Karosserie unterscheidet sich von den ersten Ausführungen: Flügel und Heckdiffusor werden überarbeitet, die Kohlefaserkarosserie für schnellere Wartungs- und Montagearbeiten angepasst.

Zwei Autos, zwei Entwicklungsstände

Das ältere der beiden Fahrzeuge stammt aus dem Jahr 2006 und dient bis 2008 als Test- und Showwagen. 2007 ist es unter anderem auf der Rennstrecke in Jerez und dem Prüfgelände in Ehra unterwegs, 2008 folgt eine Showfahrt auf der Nürburgring-Nordschleife. Zwischenzeitlich trägt der Wagen eine gelbe Lackierung. Im Sommer 2020 wird er auf seinen ursprünglichen Stand von 2006 zurückgebaut. Die Zahlen: 3,4 Liter Hubraum, 503 PS (370 kW) und 775 Kilogramm Gewicht. Der RS Spyder von 2008 wiegt mit 800 Kilogramm 25 Kilogramm mehr und leistet 476 PS (350 kW) bei gleichem Hubraum. Dass das jüngere Auto trotz der technischen Fortschritte weniger Leistung ausweist, hängt auch mit dem Reglement zusammen. Maassen weiß noch, dass die Luftmengenbegrenzer im Verlauf des Programms verkleinert wurden und dadurch die nominelle Leistung sank.

An der Aerodynamik zeigt sich der technische Sprung besonders klar. Für die Saison 2007 überarbeitet Porsche Flügel und Heckdiffusor und steigert die aerodynamische Effizienz. 2008 kommt zusätzlicher Abtrieb hinzu, vor allem mit Blick auf die winkligen Stadtkurse der American Le Mans Series. Was diese Änderungen für den Fahrer bedeuteten, erklärt Maassen: „Der Schritt von 2006 zum Evo war riesig. Für mich lag das vor allem an der Aerodynamik: Bei gleichem Luftwiderstand hatten wir 20 Prozent mehr Abtrieb oder bei gleichem Abtrieb 20 Prozent weniger Luftwiderstand. Das war eine andere Welt." Bernhard ergänzt: „Das Auto brauchte Entschlossenheit, sonst war man nicht schnell. Dieses Gefühl hatte ich nur in sehr wenigen Rennwagen. Der RS Spyder gehört dazu."

Die ersten Runden

2007 erzielen die RS Spyder acht Gesamtsiege und elf Siege in der LMP2-Klasse der American Le Mans Series. Darunter ist auch der Gesamtsieg von Timo Bernhard und Romain Dumas in Road America. Am Saisonende belegen RS Spyder die ersten vier Plätze in der LMP2. Bernhard holt gemeinsam mit Dumas den Fahrertitel der Klasse und gewinnt ihn 2008 erneut. Maassen hat die LMP2-Fahrerwertung bereits 2006 gemeinsam mit Lucas Luhr gewonnen.

Den Rennerfolgen geht intensive Entwicklungsarbeit voraus. Bernhard ist schon früh dabei, Ende August 2005 klingelte sein Telefon: „Roland Kussmaul rief mich an und fragte: Wie schnell kannst du in Weissach sein? Ich antwortete: vielleicht in zwei Stunden. Er sagte: Wir brauchen einen Fahrer für den RS Spyder. Da habe ich gesagt: eineinhalb Stunden." Bei seinen ersten Runden geht es zunächst um ein Getriebeproblem und reine Funktionsfahrten. Für Bernhard sind sie zugleich der Einstieg in die Welt der Prototypen und in das Fahren mit hohem aerodynamischem Abtrieb. Testfahrten und Rennbetrieb folgen in dieser Phase dicht aufeinander. Beim ersten intensiven Test in Estoril zeigt sich schnell das Potenzial des RS Spyder. Gleichzeitig kämpfen die Entwickler noch mit der Haltbarkeit einzelner Komponenten sowie mit Sensoren, Getriebe und Motor. „Von der Balance und der Performance her war das Auto sofort sehr gut", sagt Maassen. Im Gespräch kommt ein Detail zum nächsten. Der eine hat einen bestimmten Moment vor Augen, der andere erinnert sich an das Gefühl im Auto.

Direkteinspritzung und Triumph in Sebring

2008 überarbeitet Porsche den RS Spyder erneut. Im Verlauf der Saison kommt eine Direkteinspritzung für den hochdrehenden V8-Rennmotor zum Einsatz. Sie verbessert Fahrbarkeit und Leistung und reduziert zugleich den Kraftstoffverbrauch. Im selben Jahr gewinnen Timo Bernhard, Romain Dumas und Emmanuel Collard die 12 Stunden von Sebring.

„Der 919 Hybrid und der RS Spyder sind für mich die zwei besten Rennwagen, die ich gefahren bin, wenn es um den Fahrspaß geht. Beide verlangten viel Einsatz vom Fahrer und haben einem beim Fahren unglaublich viel zurückgegeben", fasst Bernhard zusammen.

Mehr als ein Blick zurück

Zwischen den beiden RS Spyder beim Dreh liegen nur zwei Entwicklungsjahre. In dieser kurzen Zeit verändern sich Flügel, Diffusor, Karosserie, Motor und Details für Wartung und Montage. Was geändert wird, ergibt sich aus den Erfahrungen bei Tests und Rennen. An diesem Tag geht es längst nicht nur um Technik. Maassen und Bernhard sprechen über Jahre, in denen sie selbst im Cockpit saßen und an der Entwicklung beteiligt waren. Mit dem RS Spyder beginnt für Bernhard auch ein neuer Abschnitt seiner Laufbahn. „Der RS Spyder war mein erster Schritt in die Prototypen", sagt er. „Alles, was danach mit Audi und später im LMP1 kam, hat für mich dort begonnen. Rückblickend war das wahrscheinlich der größte Schritt meiner Karriere." Maassen ordnet das Programm ähnlich hoch ein: „Für mich war der RS Spyder der Höhepunkt meiner Rennkarriere. Danach kam für mich nichts mehr, das darüber stand."

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

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

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-raceborn-moments-rs-sypder-43611.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5ed87470-f8da-4396-bac6-8199d3d24822.zip

Externe Links
https://www.youtube.com/playlist?list=PLKduzfEGbn-HVgpJpzjTlRPRLHSvUkBdd