

Zeitreise: Der Porsche 718

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

04/06/2016 Zum Produktionsstart des neuen 718 Cayman blickt Porsche auf die Evolution der Ikone.

Mittelmotor, Leichtbau, ein sehr modernes Design sowie leistungsstarke Vierzylinder-Triebwerke kennzeichnen die Philosophie der legendären Porsche Spyder mit den Typenbezeichnungen 550 und 718. Konstruiert für Rundstrecken-, Straßen- und Bergrennen, wurden diese reinrassigen Sportwagen von 1953 bis Mitte der 1960er-Jahre äußerst erfolgreich eingesetzt – sowohl vom Porsche-Werk als auch von vielen Kundenteams. Privatrennfahrer sowie Werkspiloten wie Wolfgang Graf Berghe von Trips, Hans Herrmann, Graham Hill, Ricardo Rodríguez oder Joakim Bonnier holten mit den schnellen und wendigen Rennsportwagen mehr als 1000 Siege. Dabei sorgten sie reihenweise für Überraschungen. Denn trotz der vergleichsweise kleinen Vierzylinder-Boxer gelangen ihnen immer wieder Gesamtsiege und damit Triumphe gegen die leistungsmäßig überlegene Konkurrenz.

Die Geschichte der 718 und 550 Spyder ist die Geschichte einer schrittweisen Entwicklung – und damit typisch Porsche. Als erster reinrassiger Rennsportwagen aus Zuffenhausen markiert der ab 1953

gebaute Typ 550 (89 Einheiten) den Beginn einer Evolutionsreihe von Mittelmotor-Rennwagen, die zu Ikonen der Automobil-Historie werden sollten. Ihm folgte 1956 der 550 A Spyder (40 Einheiten), der sich durch einen Gitterrohrrahmen sowie ein leistungsstärkeres Triebwerk auszeichnete. In einem 550 A gewann der Italiener Umberto Maglioli 1956 sensationell die Targa Florio, das anspruchsvollste Straßenrennen seiner Zeit.

RS steht für Rennsport

Beinahe so legendär wie die Fahrzeuge selbst ist bis heute der als Fuhrmann-Motor bekannt gewordene Antrieb mit seinen vier obenliegenden Nockenwellen. Als Nachfolger und Weiterentwicklung des 550 A debütierte 1957 der 718 RSK (34 Einheiten). Motorsport und Technik lagen hier bei der Namensgebung eng beieinander, denn während das RS für Rennsport steht, bezieht sich das K auf die neu entwickelten vorderen Torsionsstabfedern, die in Form eines auf dem Rücken liegenden großen K angeordnet waren.

Zusätzlich erhielt der 718 einen Rahmen aus nahtlosem Stahlrohr und gewann so zusätzliche Festigkeit bei maximalem Leichtbau. Motor, Fahrwerk und Trommelbremsen wurden ebenfalls weiter optimiert. Der 718 RSK feierte weltweit Erfolge. In Le Mans, am Nürburgring, in Argentinien, im kalifornischen Riverside sowie bei zahlreichen Bergrennen. Auch in der Formel 2 konnten sowohl der 550 A Spyder als auch der 718 RSK das enorme Potenzial dieser Porsche-Konstruktionen beweisen. Weiterentwickelt zum Monoposto, holte der 718/2 im Jahr 1960 sogar die Formel-2-Markenweltmeisterschaft.

Als ein neues FIA-Reglement für Rennsportwagen eine größere Seriennähe verlangte, reagierte Porsche für die Saison 1960 mit dem 718 RS 60 (19 Einheiten), der schnell zum Maßstab der 1,6-Liter-Klasse avancierte. Seine größten sportlichen Erfolge waren Gesamtsiege bei der Targa Florio, den 12 Stunden von Sebring sowie der Gewinn der Europa-Bergmeisterschaft in den Jahren 1960 und 1961. Ab Oktober 1960 entstand der 718 RS 61 Spyder (13 Einheiten). Diese neue Evolutionsstufe des 718 wurde vorwiegend von Privatfahrern eingesetzt; ein technisches Highlight war seine neue Hinterachse mit Dreieckslenkern. Um das Potenzial des 718 Spyder auch bei den 24 Stunden von Le Mans nutzen zu können, wurde der 718 RS 61 zu einer Coupé-Version weiterentwickelt.

1961 ging der 718 GTR noch mit Vierzylindermotor an den Start, für die Saison 1962 wurde er mit einem Zweiliter-Achtzylinder sowie Scheibenbremsen ausgerüstet. Ebenfalls mit diesen beiden Motortypen trat der von 1961 bis 1964 eingesetzte 718 W-RS Spyder an. Von den Mechanikern während seiner mehrjährigen Rennkarriere liebevoll „Großmutter“ getauft, gewann das Einzelstück 1963 und 1964 die Europa-Bergmeisterschaft. Und bewies damit einmal mehr das Potenzial des Porsche-Mittelmotorkonzepts.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-718-550-spyder-rsk-mittelmotor-leichtbau-design-vierzylinder-12332.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c1ca447b-6ccc-46ed-b32d-e3f12cc614ca.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/

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