Kompromisslos offen

20/01/2025 Kompromisslos offen

Wie sein Schwestermodell 718 Cayman GT4 RS macht auch der neue Porsche 718 Spyder RS (**718 Spyder RS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 288 g/km; CO_2-Klasse: G) 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 geschu□tzt. 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-Schmiederädersind zehn Kilogramm leichter als die serienmäßigen Aluminium-Schmiederäder. Äußerlich erkennbar ist das Weissach-Paket an einigen Elementen aus Sichtcarbon. Man sieht das Leichtbau-Material vor allem an der Fronthaube, es findet sich aber auch an den Prozesslufteinlässen, den Kühllufteinlassblenden 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.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Verbrauchsdaten

718 Cayman GT4 RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 295 g/km; CO_2-Klasse: G

718 Spyder RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 288 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_242104_de.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/718-Spyder-RS/Karosserie-und-Aerodynamik.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e6e44c50-19ba-4fe5-9dc4-f8f40f83dfc0.zip