

---

## Porsche 718 Spyder RS: Puristisches Leichtgewicht krönt die Baureihe

Von Guido Reinking

Porsche krönt seine Mittelmotor-Baureihe mit dem 718 Spyder RS, einem kompromisslos 500-PS-Sportwagen. Der Zweisitzer ist fürs offene Fahren gedacht – weshalb auch empfohlen wird, die Höchstgeschwindigkeit (308 km/h) nur ohne Verdeck auszuprobieren und geschlossen höchstens 200 zu fahren, denn das einlagige Verdeck des Spyder wird per Hand aufgeknüpft und mit zwei Spannvorrichtungen in Position gezogen. Es bietet leidlichen Wetterschutz.

Das Klangerlebnis des frei atmenden Leichtbau-Motors spielt sich direkt hinter Fahrer und Beifahrer ab. Die Ansaugöffnungen liegen auf Ohrenhöhe. Das Hochdrehzahl-Aggregat, bekannt aus dem Porsche 911 GT3 Cup, kommt ohne Turbolader aus. Auch auf peinlich-künstliches Auspuff-Brabbeln, mit dem andere Hersteller Sportlichkeit vorgaukeln, verzichtet Porsche. Die Endrohre der Sportabgasanlage sind aus Titan und lassen den reinen Techniksound des Sechszylinders ins Freie. Die Geräuschkulisse ist etwas für Kenner, nicht für Poser. Geschaltet wird mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK), entweder automatisch oder mit Schaltwippen am Lenkrad. Eine Quersperre verhindert das Durchdrehen eines der angetriebenen Hinterräder. In 3,4 Sekunden geht es von 0 auf 100 km/h.

Der 718 Spyder RS ist mit 1410 Kilogramm 40 Kilogramm leichter als der 718 Spyder und sogar fünf Kilogramm leichter als die geschlossene Version GT4 RS. Zahlreiche Leichtbauteile wie Sitzschalen und Fronthaube in CFK tragen zur Gewichtsersparnis bei. Details wie einfache Schlaufen zum Öffnen der Türen oder eben das einlagige Verdeck tun ein Übriges. Es wiegt nur 18,3 Kilogramm, 16,5 Kilogramm weniger als das des 718 Boxster. Wer sich des Wetters sicher ist, lässt es einfach in der heimischen Garage und spart so weitere Kilos.

Auch wenn die Zahl der gebauten 718 Spyder RS offiziell nicht limitiert ist, wird es nicht viele Exemplare geben. Denn die aktuelle Baureihe läuft in zwei Jahren aus. Dann soll ein batterieelektrischer Sportwagen den 718 mit Verbrenner ersetzen. Wer also noch einmal den Sound eines 4,0-Liter-Boxermotors bei 9000 Umdrehungen hören will, sollte nicht lange überlegen und die 155.575 Euro investieren. Dafür gibt es obendrein ein Sportfahrwerk mit 30 Millimeter Tieferlegung. Höhe, Sturz, Spur und Stabilisator lassen sich individuell einstellen. 20-Zoll-Schmiederäder sind serienmäßig. Wem das nicht genügt, kann auch Magnesium-Schmiederäder bestellen.

Wie sich der Porsche 718 Spyder RS fährt, konnte noch nicht getestet werden. Bei der statischen Präsentation versprach Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge, ein „ungefiltertes Fahrerlebnis“ und „Fahrfreude auf einem neuen Level“. Nicht einmal ein schlechtes Gewissen muss die Freude trüben: Der Motor des RS ist e-Fuel-fähig – wenn die klimaneutralen Kraftstoffe einmal lieferbar sind. (aum/gr)

---

## Bilder zum Artikel



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Spyder RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---