

## IAA 2013: Schneller war noch keiner auf dem Nürburgring

**Der Porsche 918 Spyder hat als erstes Fahrzeug mit weltweiter Straßenzulassung die 20,6 Kilometer lange Runde um die Nürburgring-Nordschleife in weniger als sieben Minuten gefahren. Mit sechs Minuten und 57 Sekunden unterbot der Supersportwagen mit Hybridantrieb den bisherigen Wert um 14 Sekunden. Der Rekord wurde vergangene Woche kurz vor der heutigen Weltpremiere des Supersportlers auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung (Publikumstage: 12. - 22.9.2013) aufgestellt.**

Schon im ersten Anlauf war bei den Testfahrten in den Morgenstunden des 4. September der seit vier Jahren gültige Nürburgring-Rekord gefallen. Alle drei Fahrer (Ex-Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, Porsche-Testfahrer Timo Kluck und Porsche-Werksfahrer Marc Lieb) waren mit beiden eingesetzten 918 Spyder bei jeder Runde schneller als der bestehende Rekord und bestätigten mehrfach Rundenzeiten von unter sieben Minuten. Zuletzt setzte Marc Lieb die absolute Bestzeit von 6:57 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 179,5 km/h.

Von Grund auf als Hochleistungs-Hybrid konzipiert leistet der 345 km/h schnelle 918 Spyder 652 kW / 887 PS und beschleunigt in 2,8 Sekunden von null auf 100 km/h bei einem ein Normverbrauch zwischen 3,0 und 3,3 l/100 km. Tempo 200 km/h ist in knapp acht Sekunden erreicht, 300 km/h nach 22 Sekunden erreicht. Der Elektromotor leistet 210 kW / 286 PS bei 6500 Umdrehungen in der Minute, die Höchstdrehzahl des kombinierten Hybridsystems beträgt 9150 U/min. Der 4,6-Liter-V8-Mittelmotor entwickelt so zwischen 917 und 1280 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Der Verbrennungsmotor ist mit dem Hybridmodul und dem Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt. Ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe leitet die Kraft an die Räder weiter. Eine zweite Elektromaschine mit 95 kW / 129 PS hat ein Getriebe für den Antrieb der Vorderräder, welches bei 235 km/h entkoppelt wird. Rein elektrisch ist der 918 Spyder rund 30 Kilometer lang bis zu 150 km/h schnell.

Fünf Fahrmodi sind im Porsche 918 Spyder wählbar. Ein optional elektropneumatisches Liftsystem an der Vorderachse sowie die elektromechanische Servolenkung passen sich entsprechend an. Auf der Hinterachse sind, so wie vorne, Zweirohr-Gasdruckdämpfer

verbaut, die dort jedoch mit Porsche Active Suspension Management (PASM) ausgerüstet sind.

Innenbelüftete und gelochte Keramik-Bremsscheiben (PCCB) vorn mit 410 mm Durchmesser und hinten mit 390 mm stoppen bei Bedarf den Vortrieb.

Das zweiseitige Monocoque aus kohlefaserverstärktem Kunststoff verfügt über ein zweiteiliges Targadach und einen feststehenden Überrollschutz. Die Auslegung der Aerodynamik vereint geringen Windwiderstand und hohen Anpressdruck. Der 918 Spyder steht auf Magnesium-Schmiede-Rädern in 20 Zoll vorne und 21 Zoll an der Hinterachse. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder auf Rekordfahrt.  
Porsche 918 Spyder auf Rekordfahrt.



Porsche 918 Spyder auf Rekordfahrt.



Porsche 918 Spyder auf Rekordfahrt.

Porsche 918 Spyder nach der Rekordfahrt auf dem Nürburgring.



Porsche 918 Spyder auf Rekordfahrt (v.l.): Wolfgang Hatz, Mitglied des Vorstandes für Forschung und Entwicklung, und Walter Röhrl, zweifacher Rallye-Weltmeister.



Porsche 918 Spyder.  
Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.  
Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.  
Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.  
Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.