Optimiert für Fahrspaß und Agilität auf Landstraßen

17/12/2025 Optimiert für Fahrspaß und Agilität auf Landstraßen

Oberste Priorität hatte für die Ingenieure bei der Entwicklung des 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) maximaler Fahrspaß auf kurvigen Straßen. Der Mittelmotor-Roadster verwendet die gleichen Komponenten mit Anleihen aus dem GT-Rennsport wie sein geschlossener Bruder 718 Cayman GT4 RS (**718 Cayman GT4 RS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 295 g/km; CO_2-Klasse: G). Das Fahrwerk wurde jedoch neu abgestimmt. Die letzte Zehntelsekunde bei Fahrten auf Rundstrecken trat in den Hintergrund. Im Vordergrund standen eine besonders gute Fahrbarkeit und ein Höchstmaß an Lenkpräzision, die dem Fahrer hohes Vertrauen ins Auto und gleichzeitig ein hohes Maß an Rückmeldung vermittelt.

Die Vorderachse des 718 Spyder RS entspricht weitgehend dem dem 911 GT3 RS (Generation 991.2). Die klassische MacPherson-Federbeinachse ist zusätzlich mit Helper-Federn ausgestattet, die die Hauptfedern unter Spannung halten, wenn sie ausgefedert sind. Die Hauptfeder behält auch bei

Maximalbelastung ihre ursprüngliche Spannung bei. Dies kommt der Kontrollierbarkeit des Fahrzeugs bei besonders sportlicher Fahrweise zugute.

30 Millimeter Tieferlegung, breitere Spur, mehr Sturz

Im Vergleich zum 718 Boxster wurde die Karosserie um 30 Millimeter tiefergelegt. Außerdem ist die Vorderachsspur um sieben Millimeter, die Hinterachsspur um acht Millimeter breiter als beim 718 Spyder (), was die Seitenneigung des Fahrzeugs verringert. Gleichzeitig erhöhte sich der Sturz an der Hinterachse um ein Viertel Grad, wodurch die hinteren Reifen mehr Seitenführungskräfte übertragen. Das Ergebnis ist eine noch bessere Berechenbarkeit in schnell gefahrenen Kurven.

Kugelgelenke an allen Verbindungsstellen des Fahrwerks sorgen für eine besonders straffe Anbindung an die Karosserie, wodurch ein besonders präzises und direktes Fahrverhalten erzielt wird.

Serienmäßig mit verstellbarem PASM-Fahrwerk

Im Vergleich zum 718 Cayman GT4 RS, der auf bestmögliche Rundenzeiten ausgelegt ist, wurden beim neuen 718 Spyder RS die Dämpferraten reduziert, um das Fahrzeug noch besser auf unterschiedlichste Straßenzustände anzupassen. So gewährleistet der Roadster seinen Fahrern vor allem auf kurvigen Landstraßen eine satte Straßenlage mit jederzeit sicherem und berechenbarem Fahrverhalten. Dennoch ist das Fahrwerk des neuen 718 Spyder RS prinzipiell rundstreckentauglich und lässt sich für den Betrieb auf abgesperrten Strecken auch einstellen. Fahrhöhe, Spur, Sturz und die Stabilisatoren sind für den Rundstreckenbetrieb individuell an die Vorlieben des Fahrers und die Charakteristik der Strecke anpassbar.

Serienmäßig ist der Spyder RS mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) und Sportabstimmung ausgestattet. Dieses aktive Dämpfungssystem bietet zwei Fahrwerk-Charakteristika in einem. Der Normalmodus bietet eine komfortablere Grundabstimmung der Dämpfer, die bei dynamischer Fahrt aber automatisch in einen sportlicheren Modus wechseln. Im Sport Modus wird dagegen unmittelbar eine härtere Dämpferkennlinie angesteuert, die eine agile Fahrweise unterstützt. Die zusätzlich schaltbare Sportabstimmung sorgt für eine deutlich straffere Dämpfung und damit für eine noch bessere Performance auf der Rundstrecke.

Porsche Torque Vectoring bringt mehr Agilität in der Kurve

Herz der Fahrassistenzsysteme ist das Porsche Stability Management (PSM), das auch im 718 Spyder RS drei elektronische Regelungen kombiniert: Antiblockiersystem (ABS), Electronic Stability Control (ESC) und Traction Control (TC). Die regelnden Eingriffe dieser Systeme erfolgen RS-typisch sehr sensibel und sehr nah am Grenzbereich – der Fahrer soll sich auf keiner Strecke bevormundet fühlen. Porsche stimmt seine Fahrwerke grundsätzlich so ab, dass sie bereits ohne den Einsatz elektronischer

Regelsysteme bestmögliche Performance mit einem sicheren Handling kombinieren. Wer daher ohne die letzte Sicherheitsleine am Lenkrad agieren will, kann die Systeme abgesehen vom ABS in zwei Stufen abschalten: ESC OFF gibt dem Fahrer die alleinige Verantwortung für die Kurvenstabilität, und ESC+TC OFF setzt zusätzlich die Traktionskontrolle außer Kraft.

Als weiteres Fahrdynamiksystem steht dem Spyder RS das Porsche Torque Vectoring (PTV) serienmäßig zur Verfügung. PTV arbeitet mit einem elektronisch ausgelösten Bremseingriff an den Hinterrädern, hinzu kommt beim 718 Spyder RS ein mechanisches Sperrdifferenzial mit RS-spezifischen Sperrwerten (Zug 30Prozent/Schub 37 Prozent). In der Praxis arbeitet das nicht abschaltbare PTV so, dass bei dynamischer Fahrweise das kurveninnere Hinterrad leicht abgebremst wird, sobald der Fahrer das Lenkrad einschlägt. Auf diese Weise erhält das kurvenäußere Hinterrad zusätzliche Antriebskraft und gibt dem Auto einen Drehimpuls in die bereits eingeschlagene Richtung. Dieses angedeutete Übersteuern erzeugt ein agiles und direktes Fahrgefühl und macht die Kurvenfahrt schneller und sicherer zugleich.

Liftsystem verbessert Alltagstauglichkeit

Erstmals bei einem offenen 718 bietet Porsche für den 718 Spyder RS optional ein Vorderachs-Liftsystem an. Auf Tastendruck wird die Karosserie über der Vorderachse um ca. 30 Millimeter hydraulisch angehoben. So erhöht sich die Bodenfreiheit an der Bugspoilerlippe um rund 40 Millimeter, weshalb der RS-Pilot es leichter hat, Straßenschwellen, Garageneinfahrten oder Parkhausrampen ohne Aufsetzen zu überwinden. Auch die Gefahr von Beschädigungen durch Bordsteinkanten wird durch das Liftsystem reduziert. Einsetzbar ist es im Stand und während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h.

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

911 GT3 (Vorgängermodell)

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

Linksammlung

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

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/92db5daf-323e-47a3-93bb-01624afb96a8.zip

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