

**PREMIERE**

918 SPYDER



# 918 SPYDER HIER STEHT DIE ZUKUNFT

ES KLINGT SO LEICHT UND IST SO VIELVERSPRECHEND:  
Sportliche Fahrfreude mit noch weniger Kraftstoffverbrauch.  
Porsche belässt es bei seiner Hybrid-Offensive und drei spektakulären  
Hybrid-Sportwagen nicht bei schönen Worten. Absoluter Höhepunkt  
der Strategie „Porsche Intelligent Performance“ ist der  
Hochleistungs-Mittelmotorsportwagen 918 Spyder.

Text  
Elmar Brümmer

Fotografie  
Martin Grega, Christoph Bauer





**BESCHLEUNIGUNG VON INNEN NACH AUSSEN: EINE SYNTHESE AUS EFFIZIENTER FUNKTION UND ERGONOMISCHER HIGHTECH-BEDIENUNG** gibt einen Ausblick auf künftig mögliche Interieur-Konzepte bei Supersportwagen. Das ästhetische, ausbalancierte Design des 918 Spyder verkörpert mit großer Dynamik in Form und Funktion die Porsche-DNA.



VOLL **UNTER STROM** STEHT DER 918 SPYDER AN DER SPITZE DER HYBRID-OFFENSIVE VON PORSCHE. DER HOCHLEISTUNGS-SPORTWAGEN KANN SICH, WENN GEWÜNSCHT, AUCH NUR MIT ELEKTRO-ANTRIEB FORTBEWEGEN.



DER FUNKE SPRINGT ÜBER BEI DER SPEKTAKULÄREN WELTPREMIERE DES 918 SPYDER AUF DEM 80. AUTOMOBIL-SALON IN GENÈVE. DIE WELTPRESSE TAUFTE DIE KONZEPTSTUDIE SPONTAN EINEN ÜBERFLIEGER. ES IST EIN MEILENSTEIN IN DER PORSCHE-STRATEGIE ZUR ELEKTROMOBILITÄT.

**Sechs Buchstaben**, die nicht nur den Jubiläums-Automobil-Salon in Genf, sondern die ganze Automobilwelt elektrisieren: Hybrid! Vor allem, wenn der Antrieb dazu vom Sportwagenhersteller mit sieben Buchstaben kommt. „Porsche schwer unter Strom“, titeln die Zeitungen nach einer Weltpremiere, für deren Beschreibung es dreier Ziffern und sechs Lettern bedarf: 918 Spyder. Es ist ein Projekt mit höchster Dringlichkeit und ebensolcher Geheimhaltungsstufe, und der Coup gelingt. Schon am Vorabend der Frühjahrsmesse wird Porsche für das „Auto der Zukunft“ gefeiert. Von nun an wird der Wachmann mit der „Sécurité“-Binde an seinem Anzugarm dem 918 Spyder keinen Moment mehr von der Seite weichen. Der gewaltige Andrang, die weltweite Resonanz hat mit dem zunächst Unvorstellbaren des Projekts zu tun. Bei Porsche hat das Hybrid-Zeitalter begonnen.

Der 918 Spyder setzt Zeichen. Er demonstriert, dass Porsche einen Supersportwagen mit weniger Emissionen als bei einem Kleinwagen bauen kann. Das hat bisher keiner geschafft. Denn der Spyder stößt im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) weniger als 70 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer aus, das sind umgerechnet drei Liter Verbrauch auf 100 Kilometer. Angetrieben wird der Spyder dabei von einem Achtzylinder-Motor sowie drei Elektromaschinen. Der Spyder arbeitet nach dem Plug-in-Hybrid-Prinzip, bei dem die Lithium-Ionen-Batterien auch an der Steckdose aufgeladen werden können. Die rein elektrische Reichweite beträgt bis zu 25 Kilometer. Zum anderen kann der Spyder aber auch die Nordschleife des Nürburgrings in weniger als siebeneinhalb Minuten umrunden und setzt damit neue Maßstäbe.

Die „Probefahrt“ des spektakulären Drei-Liter-Sportwagens läuft bereits beim traditionellen Markenabend des Volkswagen-Konzerns. Der Porsche-Vorstandsvorsitzende Michael Macht chauffiert den 918 Spyder als Überraschungsgast in den Saal, er benützt den Verbrennungsmotor. Sein Beifahrer Walter Röhrl übernimmt die Rückfahrt – per Elektroantrieb. Der Applaus für den stillen Spyder wird noch lauter. Selbst für eine Rennfahrerlegende gibt es immer noch ein erstes Mal.

Die Geschichte des 918 Spyder beginnt mit dem Vorsatz von Michael Macht, die Marke Porsche zwingend wieder emotional aufzuladen. In Entwicklungsvorstand Wolfgang Dürheimer findet er einen Verbündeten, das Gefühl in Technik umzuwandeln: „Wir wollen ein Produkt bringen, das die Menschen fasziniert – einen Paukenschlag, über den wieder ins Blickfeld rückt, dass Porsche eine Ideenschmiede ist, die Zeichen setzen und die Spitze der technischen Entwicklung markieren kann.“ Ein kleines Team leistet Großes, erst an Weihnachten fällt der ►

DATENBLATT  
918 SPYDER

Antrieb:	Hochdrehzahl-V8-Motor, sowie Elektromaschinen an Vorder- und Hinterachse, Plug-in-Hybrid, Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe
Leistung (V8):	über 368 kW (500 PS)
Leistung (E-Maschinen):	160 kW (218 PS)
Höchstgeschwindigkeit:	über 320 km/h
Beschleunigung:	3,2 s (0–100 km/h)
CO <sub>2</sub> -Emissionen:	70 g/km
Verbrauch (NEFZ):	3,0 l/100 km



DIE PORSCHE-TYPISCHE VARIABLE AERODYNAMIK SETZT EBENSO VISIONÄRE WIE TRADITIONELLE AKZENTE. DAS DESIGN-KONZEPT LEHNT SICH AN LEGENDÄRE, ERFOLGREICHE RENNFAHRZEUGE AN UND WECKT ENTSPRECHENDE EMOTIONEN.

finale Entschluss, Genf als Weltbühne zu nutzen. Das erforderte Höchstleistung für eine neue Dimension des Hochleistungs-Sportwagens. „Wir mussten so schnell wie noch nie sein“, sagt der Chef-Designer Michael Mauer. Das Urteil „so schön wie noch nie“ überlässt er anderen. Die Resonanz ist beeindruckend. Die Weissacher Techniker, die als stille Beobachter der Enthüllung beiwohnen, berichten durchaus gerührt von Kiebitzen mit „glasigen Augen“. Der dreifache Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart kann sich nicht lösen von der Studie in der Mitte der Ausstellungsfläche und umrundet den 918 Spyder immer wieder. Der Blick des Schotten signalisiert Sehnsucht, und das wird in den Messetagen zum gewohnten Anblick. Es ist die Bestätigung der Worte von Michael Macht: „Unser Anspruch ist, dass keiner sportlichere und effizientere Autos baut als Porsche. Zugleich muss aber auch die Umweltverträglichkeit einen noch größeren Stellenwert bei Sportwagen bekommen.“

Porsche weiß, dass neue Technologien in der Oberklasse ein absolutes Muss sind, Strategie und Technik sind längst darauf ausgerichtet. Mit der Bündelung unter dem Programm „Porsche Intelligent Performance“ geht das Unternehmen nun in die Offensive. Der 918 Spyder, der Cayenne S Hybrid und der 911 GT3 R Hybrid basieren zwar auf unterschiedlichen Konzepten, stehen aber für Umwelt und Zukunft. Der erste Messetag ist noch nicht richtig eingeleitet, der Himmel über dem Genfer See noch milchig, da präsentiert Michael Macht das starke Hybrid-Trio von Porsche. Die Dramaturgie stimmt. Erst rückt der Cayenne S Hybrid mit dem geringsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller Porsche-Serienfahrzeuge in den Vordergrund, dann steht der GT3 als neues Kapitel auf der Rennstrecke im Rampenlicht. Und ein Countdown beginnt. „Wir können aber noch mehr“, verspricht Macht – und der 918 Spyder, wie von Zauberhand enthüllt, hält Wort.

Der Funke springt sofort über, sogar über Jahrhunderte – denn im Jahr 1900 entwickelte Ferdinand Porsche bereits einen Hybrid-Antrieb für den Lohner Semper Vivus. „Der 918 Spyder ist ein ganz klares Bekenntnis zu unseren Wurzeln als Sportwagenbauer. Effizienz und Leistung sind für uns kein Widerspruch“, sagt Michael Macht und sieht den Porsche-Auftritt als „intelligente Antwort auf die dringendsten Fragen unserer Zeit“. Mit den drei E-Werken auf Rädern gelingt es Porsche, die Zeichen der Zeit richtig zu deuten – und dennoch die richtigen Sportwagen-Emotionen zu vermitteln.

Der V8-Motor im 918 Spyder ist eine Weiterentwicklung des erfolgreichen 3,4-Liter-Triebwerks im Rennwagen RS Spyder und in Mittelmotorposition vor der Hinterachse platziert. Diese Fahrzeugarchitektur garantiert dank ihrer guten Balance ►



FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM  
918 SPYDER

**Was steckt hinter „Porsche Intelligent Performance“?**  
Der Anspruch, dass keiner sportlichere und effizientere Sportwagen baut als Porsche. Zugleich bekommt die Umweltverträglichkeit einen noch höheren Stellenwert.

**Wann wird der 918 Spyder realisiert?**  
Das Fahrzeug ist zunächst einmal ein Technologieträger, Porsche wartet die Kundenresonanz ab. Von allen Studien, die Porsche jemals auf Messen gezeigt hat, wurde nur eine nicht gebaut. Insofern gibt es eine gute Chance, dass das Auto in Serie gehen wird.

**Was wird er kosten?**  
Ein genauer Preis kann natürlich noch nicht genannt werden, aber der Vorgänger Carrera GT wurde zu einem Stückpreis von rund 450 000 Euro verkauft.

## DER WEG IN DIE ZUKUNFT

### 918 SPYDER

- 1 Leistungselektronik
- 2 Elektroantrieb
- 3 Lithium-Ionen-Batterie
- 4 V8-Hochdrehzahlmotor
- 5 Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)
- 6 Elektromaschine
- 7 Leistungselektronik

höchste Performance für das Leichtbau-Karosseriekonzept mit einem Monocoque aus kohlefaserverstärktem Kunststoff sowie der Verwendung von Magnesium und Aluminium. Diese Bauweise sorgt nicht nur für das geringe Gewicht von weniger als 1490 Kilogramm, sondern durch hohe Verwindungssteifigkeit zudem für höchste Fahrpräzision.

Als Kraftübertragung dient ein Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe, über das zudem die Kraft des Elektroantriebs an der Hinterachse eingeleitet wird. Die vorderen Elektromotoren treiben die Räder über eine feste Übersetzung an. Als Energiespeicher dient eine fluidgekühlte Lithium-Ionen-Batterie hinter der Fahrgastzelle des Zweisitzers. Bei einem Plug-in-Hybrid kann die Batterie am Stromnetz aufgeladen werden. Außerdem wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs beim Bremsen in elektrische Energie umgewandelt und in die Batterie eingespeist. Für Beschleunigungsvorgänge steht damit zusätzliche Energie zur Verfügung.

Über einen Stellknopf am Lenkrad lassen sich vier unterschiedliche Betriebsarten abrufen: Im Modus „E-Drive“ ist ein rein elektrisches Fahren mit einer Reichweite von bis zu 25 Kilometern möglich. Im „Hybrid“-Modus nutzt der Spyder sowohl die E-Maschinen als auch den Verbrennungsmotor, wobei der Einsatz der einzelnen Antriebskomponenten der jeweiligen Fahrsituation entspricht und von verbrauchs- bis leistungsorientiert reichen kann. Im „Sport Hybrid“-Modus werden beide Antriebssysteme genutzt, schwerpunktmäßig performance-orientiert. Im „Race Hybrid“-Modus für die Rennstrecke operieren die Antriebssysteme an ihren Leistungsgrenzen. Die große Bandbreite des Hybrid-Antriebs erlaubt dem 918 Spyder Rundenzeiten auf Rennwagen-Niveau und besonders ökonomische Fahrten.

Es ist alles andere als ein Zufall, dass die Krawatten der Porsche-Vorstandschafft in Genf farblich mit der Linienführung des Spydere korrespondieren. Porsche in Grün. ◀

