

Porsche beendet Produktion des 918 Spyder

Nach 21 Monaten Produktionszeit rollt der letzte Porsche 918 Spyder exakt nach Terminplan aus der Manufaktur in Stuttgart-Zuffenhausen. Von den Erfahrungen mit dem Performance-Plug-in-Hybrid sollen künftige Modelle der Marke profitieren. Die Konzeptstudie des Hybrid-Supersportwagens hatte ihr Debüt auf dem Genfer Salon 2010 und stieß auf überwältigende Zustimmung. Im Sommer 2010 gab der Porsche-Aufsichtsrat grünes Licht für die Serienentwicklung, die Markteinführung erfolgte Ende 2013.

Um die große Spreizung zwischen Leistung und Verbrauch bestmöglich zu nutzen, definierten die Porsche-Entwickler insgesamt fünf Betriebsmodi. Sie werden in Anlehnung zum Motorsport über einen „Map“-Schalter im Lenkrad aktiviert – wobei Map für Kennfeld steht. In der Erarbeitung der Kennfelder und dem dort hinterlegten Algorithmus zur Steuerung der drei Motoren und weiterer Systeme steckt das Know-how von Porsche, das sich in zukünftigen Hybridantrieben niederschlagen wird. Auch das Thermomanagement-Konzept mit fünf getrennten Kühlkreisläufen und die Hybridkühlung des hinteren Elektromotors mit Luft und Wasser schafft wichtige Grundlagen für die Weiterentwicklung des Hybridantriebs.

Der Porsche 918 Spyder kann durch die intelligente Steuerung von Generatorfunktion und konventioneller Bremse weitaus mehr Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln als andere Hybridfahrzeuge. Das Rückgewinnungssystem kommt in ähnlicher Form auch in den LMP1-Prototypen 919 Hybrid zum Einsatz, mit denen Porsche beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans einen Doppelsieg feierte. Weiterhin schlug der Technologieträger 918 mit Lösungen wie der Vollcarbon-Karosserie, der vollvariablen Aerodynamik und der adaptiven Hinterachslenkung neue Wege ein. Adaptive Aerodynamik und Hinterachslenkung haben bereits Einzug in die Seriensportwagen gehalten, beispielsweise bei den Modellen des 911 Turbo sowie beim 911 GT3 und 911 GT3 RS.

Der 918 Spyder hält mit 652 kW / 887 PS Systemleistung seit September 2013 mit 6:57 Minuten den Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife für straßenzugelassene

Fahrzeuge mit Serienbereifung. Mit rund drei Liter Benzin verbraucht der 918 Spyder im Normzyklus NEFZ weniger Kraftstoff auf 100 Kilometer als die meisten Kleinwagen.

Für viele Neuentwicklungen im Bereich der Montage und Qualitätssicherung, die insbesondere ergonomisch hohe Anforderungen erfüllen, gab es Patentanmeldungen. So lief die komplette Montage ohne kabelgebundene Werkzeuge ab. Der eigens entwickelte, vielfach verstellbare Montagehubwagen diente zur kraftschonenden Komplettierung des zweisitzigen Monocoques. Ebenfalls neuartige Scherenhubtische erleichterten den Einbau der 140 Kilogramm schweren Hochvolt-Batterie. Die Belederungs- und Montagetische in der 918-Manufaktur gelten in Sachen Ergonomie und Flexibilität als beispielhaft. Sie erlauben unter anderem durch wechselbare Einsätze die Fertigung unterschiedlicher Bauteile, wodurch Stationszeiten komplett ausgenutzt werden.

(ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 918 Spyder.



Porsche 959, 918 Spyder und Carrera GT (von links).



Porsche 959, 918 Spyder und Carrera GT (von links).
