



PORSCHE

## Presse-Information

25. September 2020

911 GT3 RS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 303 g/km

718 Cayman S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,6 – 8,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 218 – 200 g/km

Baureihe 718 Cayman:

Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,9 – 8,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 249 – 185 g/km

24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring: alle Porsche-Rennwagen im Starterfeld

### **Porsche-Rennfahrzeuge dominieren das Starterfeld am Nürburgring**

**Stuttgart.** Wenn sich am Samstag um 15:30 Uhr auf dem Nürburgring mehr als 100 Rennwagen in das 24-Stunden-Abenteuer durch die „Grüne Hölle“ stürzen, dann steht Porsche besonders im Mittelpunkt: Fast jedes dritte Teilnehmerfahrzeug trägt das Wappen des Sportwagen-Herstellers aus Stuttgart-Zuffenhausen. Keine andere Marke ist stärker vertreten. Voraussichtlich gehen 30 Porsche-Fahrzeuge der Modellreihen 911 und Cayman an den Start. Die Bandbreite der Versionen und Varianten ist groß. Sie reicht vom reinrassigen GT3-Boliden, der bei dem Langstreckenklassiker um den Gesamtsieg kämpft, bis hin zum seriennahen Renner in der Produktionswagenklasse. Die meisten Fahrzeuge basieren auf aktuellen Modellen. Die Übersicht zeigt die wichtigsten Typen und Varianten, vom Breitensportler bis zum Profifahrer.

### **Porsche 718 Cayman S (Klassen V3T und SP4T)**

Vierzylinder-Boxer mit 2,5 Liter Hubraum und modernem VTG-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie: Der zweisitzige 718 Cayman\* ist auf der Nordschleife des Nürburgrings längst als neues Einstiegsmodell in den Langstrecken-Amateursport angekommen. Den Umbau zum Rennwagen nehmen die Teams in Eigenregie vor. Modifikationen an Motor, Fahrwerk und Bremsanlage dürfen nur in sehr eingeschränktem Maße vorgenommen werden, um die Kosten im Zaum zu halten. Das Leergewicht ist in der seriennahen V3T-Klasse an die Motorleistung des Ausgangs-

produkts gekoppelt. So muss zum Beispiel der ab Werk 257 kW (350 PS) starke 718 Cayman S\* startbereit 1.475 Kilogramm auf die Waage bringen – und damit mehr als 100 Kilogramm zuladen. Auch aerodynamische Hilfsmittel können nur zum Einsatz kommen, wenn sie auch das Serienmodell besitzt. Das beschränkt die Möglichkeiten auf die ausfahrbare Heckspoilerlippe. Insgesamt ermöglicht dies dem Hecktriebler, der für den über 25 Kilometer langen Traditionskurs idealerweise per Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK schaltet, einen kuriosen Rekord: Reglementbedingt ist der seriennahe 718 Cayman S aufgrund seines höheren Renngewichts und des fehlenden Abtriebs in Kurven sowie beim Anbremsen zwar benachteiligt, dafür zählt er auf der 2,6 Kilometer langen Döttinger Höhe bezogen auf die Endgeschwindigkeit mit über 280 km/h zu den Schnellsten. Die spiegelt sich auch in den Ergebnislisten wider: Vom Potenzial her kann die V3T-Variante des Cayman S neben ihrer Klasse auch die komplette Produktionswagen-Gesamtwertung gewinnen.

Gleiches Auto, andere Division: Auch in der SP4T gehört der vierzylindrige 718 Cayman zu den Siegertypen. SP steht dabei für „24h Special“ und deutet die größeren Freiheiten an, die das technische Reglement beim Aufbau und Einsatz des Sportwagens lässt. Aerodynamische Hilfsmittel wie ein größerer Heckflügel und eine modifizierte Frontschürze unterstützen die Kurven- und Brems-Performance der mit 1.170 Kilogramm deutlich leichteren SP4T-Variante. Die Turbomotoren dürfen leistungssteigert werden, dann ist aber der Ladedruck auf 2,4 bar begrenzt und ein 39-Millimeter-Luftmengenbegrenzer Pflicht. Alternativ können diese Renner aber auch als „Fahrzeuge mit seriennahen Motoren“ entsprechend dem VLN-Produktionswagen-Reglement antreten, um Kosten zu sparen.

### **Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport (Klasse Cup 3)**

Im Januar 2019 hat Porsche den Nachfolger des ersten Cayman GT4 Clubsport vorgestellt: Der 718 Cayman GT4 Clubsport ist eine konsequente Weiterentwicklung des Erfolgsmodells aus dem Motorsportzentrum Weissach/Flacht. Neben einer noch besseren Fahrbarkeit und schnelleren Rundenzeiten steht bei ihm auch der nachhaltige Umgang mit Rohstoffen im Mittelpunkt: Als erstes in Serie produziertes Renn-

fahrzeug verfügt der 718 Cayman GT4 Clubsport über Karosserieteile aus einem Biofaser-Verbundwerkstoff. Fahrer- und Beifahrertür sowie der Heckflügel sind aus einem Naturfasermix hergestellt, der primär aus Reststoffen der Landwirtschaft wie Flachs- oder Hanffasern besteht und hinsichtlich Gewicht und Steifigkeit ähnliche Eigenschaften besitzt wie Kohlefaser. In der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) startet er – gemeinsam mit dem Vorgängermodell – sogar in einer eigenen Wertung: der Cayman GT4 Trophy by Manthey-Racing.

Den Antrieb des 718 GT4 Clubsport übernimmt ein 3,8 Liter großer Sechszylinder-Boxermotor mit 313 kW (425 PS). Er ist 40 PS stärker als sein Vorgänger. Die Kraft überträgt ein Porsche PDK-Getriebe mit sechs Gängen und mechanischer Quersperre an die Hinterräder. Die Leichtbau-Federbein-Vorderachse stammt vom 911 GT3 Cup. Die großzügig dimensionierte Rennbremsanlage besitzt vorne wie hinten Stahlscheiben mit einem Durchmesser von jeweils 380 Millimetern. Ab Werk kommen eine eingeschweißte Sicherheitszelle, ein Rennschalensitz mitsamt Sechspunktgurt, eine FIA-Rettungsluke im Dach und eine automatische Feuerlöschanlage hinzu. Mit 1.315 Kilogramm zählt der 718 Cayman GT4 Clubsport zu den Leichtgewichten.

In der Cup-3-Klasse geht die speziell für den nationalen und internationalen Renneinsatz entwickelte „Competition“-Version an den Start. Sie verfügt zum Beispiel über einen Sicherheitstank, der sich mit 115 Litern Kapazität auch für Langstreckenrennen eignet. Die Bremsbalance lässt sich über ein Waagebalken-System zwischen Vorder- und Hinterachse stufenlos verstellen. Schnelle Boxenstopps ermöglicht die integrierte Lufthebeanlage. Das abnehmbare Rennlenkrad aus dem 911 GT3 R platziert vielfältige Verstellmöglichkeiten im Blickfeld des Fahrers. Darüber hinaus gehört ein zusätzliches Sicherheitspaket zur Pflichtausstattung in dieser Klasse.

### **Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport MR (Klasse SP10)**

Noch einen Schritt kompetitiver präsentiert sich die spezielle MR-Variante des 718 Cayman GT4 Clubsport Competition, die sich unter anderem durch dreifach verstellbare Stoßdämpfer auszeichnet. Das MR steht dabei für Manthey-Racing. Das Por-

sche-Werks- und Entwicklungsteam aus Meuspath am Nürburgring hat für den Mittelmotor-Rennwagen ein spezielles GT4-Kit konzipiert und homologiert, das Voraussetzung für den Start in der SP10-Klasse ist. So kommen leichtere Carbon-Teile anstelle der Front- und Heckschürze, der Kotflügel und der Fronthaube sowie des Heckdeckels zum Einsatz. Front- und Heckscheibe bestehen aus Polycarbonat, der aerodynamisch wirksame Diffusor sowie der Frontsplitter aus Biofaser-Verbundwerkstoffen. Motor und Getriebe bleiben unangetastet, das Fahrwerk aber wird angepasst und um einen Satz leichter BBS-Räder ergänzt. Leistung und Einsatzgewicht hängen von der jeweiligen Einstufung in die „Balance of Performance“ ab.

### **Porsche 911 GT3 Cup (Klasse SP7)**

Neben dem Porsche Mobil 1 Supercup sowie den nationalen Porsche Carrera Cups und GT3 Cup Challenges hat der 911 GT3 Cup der Modellgeneration 991.2 seit 2018 auch auf der Nordschleife des Nürburgrings ein attraktives Einsatzgebiet gefunden. In seinem Heck sorgt ein Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor für vehementen Vortrieb. Das kompakte, laut Reglement mit einem Luftmengenbegrenzer versehene Aggregat mit Benzin-Direkteinspritzung entwickelt dank reinrassiger Rennsporttechnologie eine Spitzenleistung von über 330 kW (450 PS). Neben der schieren Power sorgt eine Reihe von innovativen Detaillösungen für hohe Effizienz, eine noch bessere Dauerhaltbarkeit im Rennbetrieb und reduzierte Wartungskosten. So kommen erstmals ein Ventiltrieb mit starr gelagerten Schleppebeln sowie eine zentrale Öleinspeisung zum Einsatz. Eine integrierte Ölzentrifuge dient der optimalen Öl-Entschäumung im Motor. Zusätzlich wird eine Kurbelwelle mit deutlich erhöhter Steifigkeit verbaut.

Die gegenüber dem Vorgängermodell neu geformte Frontschürze sowie ein neues Heckteil verbessern den Abtrieb des 911 GT3 Cup und somit die Bodenhaftung und die Performance. Der hoch aufragende, 184 Zentimeter breite Heckflügel stammt vom Vorgängermodell. Rundum rollt der Neunelfer auf einteiligen 18-Zoll-Rennfelgen mit Zentralverschluss – an der Vorderachse mit 270 Millimeter breiten Rennslicks, an

der Hinterachse gar mit 310 Millimeter breiter Lauffläche. Die intelligente Aluminium-Stahl-Verbundbauweise der Karosserie sorgt für hohe Steifigkeit und geringes Gewicht. Der Porsche 911 GT3 Cup wiegt rennfertig nur 1.200 Kilogramm, im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring muss er aufgrund der Einstufung 1.250 Kilogramm schwer sein.

Besonderes Augenmerk legten die Ingenieure bei der Entwicklung auf die Sicherheit der Fahrer. Sie werden durch eine massive Sicherheitszelle und einen innovativen, im Kopf- und Schulterbereich besonders stark ausgeformten Rennschalensitz geschützt. Die Rettungsluke im Dach entspricht neuestem FIA-Standard.

### **Porsche 911 GT3 Cup MR (Klasse SP-Pro)**

Vom 911 GT3 Cup der Modellgeneration 991.2 bietet Manthey-Racing ebenfalls eine zusätzlich angeschärfte Version an. Der Cup MR besitzt ein Carbon-Leichtbau-Kit, das auch den Unterboden umfasst, sowie ein dreifach einstellbares Rennsport-Fahrwerk und ein Fünfkanal-ABS von Bosch in MR-Spezifikation. Der MR-Heckflügel erreicht eine Breite von 1.600 Millimeter, damit darf das Fahrzeug noch in der Klasse SP7 starten. Als nächste Ausbaustufe erhält die Cup MR Pro-Variante einen 1,8 Meter breiten Heckflügel sowie einen größeren Front-Splitter mit zusätzlichen Flics, also aerodynamischen Anbauteilen für die Bugschürze. Die Radgröße fällt an der Vorderachse mit 30/68-18 etwas breiter aus. In dieser Variante gehört der 911 GT3 Cup in die Klasse SP-PRO – ebenso wie der Cup MR SP-PRO. Er zeichnet sich durch eine MR-Traktionskontrolle und ein Anti-Lift-System aus. Zu guter Letzt steigt die Motorleistung des 4,0 Liter großen Sechszylinder-Boxermotors in Abhängigkeit von der „Balance of Performance“-Einstufung auf bis zu 520 PS.

### **Porsche 911 GT3 R (Klasse SP9)**

Seit der Saison 2019 gehen Kundenteams bei internationalen und nationalen Rennveranstaltungen mit dem aktuellen Porsche 911 GT3 R an den Start – und das mit großem Erfolg. Der Kundensportler aus Weissach siegte unter anderem bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps und bei der Rückkehr der Sportwagenszene ins

südafrikanische Kyalami. Auch aufgrund dieser Erfolge gewann er die Titel in der hart umkämpften Intercontinental GT Challenge. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gelang 2019 ein Klassensieg.

Auf Basis des im März 2018 vorgestellten Seriensportwagens 911 GT3 RS\* hat Porsche einen spektakulären Kundensport-Rennwagen für die weltweiten GT3-Serien konstruiert. Besonderes Augenmerk lag bei der Entwicklung auf einer besonders effizienten Aerodynamik, einer besseren Fahrbarkeit, nochmals optimierter Sicherheit sowie einer Reduzierung der Service- und Ersatzteilkosten.

Der hochmoderne Vierliter-Sechszylinder-Boxer des 911 GT3 R entspricht weitgehend dem Hochleistungs-Serienaggregat des straßenzugelassenen 911 GT3 RS. Je nach Einstufung in der Balance of Performance ist er bis zu 404 KW (550 PS) stark. Für einen besonders effizienten Umgang mit dem Kraftstoff sorgen die Benzindirekteinspritzung, die mit Drücken bis zu 200 bar arbeitet, sowie eine variable Verstellung der Ein- und Auslassnockenwelle. Gleichzeitig bietet der Saugmotor eine gegenüber dem Vorgängeraggregat deutlich verbesserte Leistungsentfaltung und ein breiter nutzbares Drehzahlband mit einem präziser dosierbaren Ansprechverhalten.

Ein sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe von Porsche überträgt die Motorleistung an die 310 Millimeter breiten Hinterräder. Die elektrische Schaltwalzen-Aktuatorik erlaubt besonders schnelle und präzise Schaltwechsel. Wie bei den GT-Straßenmodellen betätigt der Fahrer zum Schalten der Gänge griffgünstig platzierte Wippen am Lenkrad. Die elektrohydraulische Steuerung der Kupplung ermöglicht den Entfall des Kupplungspedals und vereinfacht die Starts. Die 911-typische Gewichtsverteilung sorgt für ein hervorragendes Traktions- und Bremsverhalten.

Dank ihrer intelligenten Aluminium-Stahl-Hybridbauweise erwies sich die Leichtbaukarosserie des 911 GT3 RS als optimale Basis für das seriennahe Rennauto. Dach, Frontdeckel und Bugteil, Kotflügel, Türen, Seiten- und Heckteil sowie der Heckdeckel und die Interieur-Verkleidungen bestehen aus besonders leichtem Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CFK), alle Scheiben aus Polycarbonat. Auch bei der spektakulä-

ren Aerodynamik folgt der 911 GT3 R dem Vorbild des Straßenfahrzeugs. Die markanten Radhausentlüftungen auf den vorderen Kotflügeln erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Der 1900 Millimeter breite und 400 Millimeter tiefe Heckflügel hilft bei der aerodynamischen Balance. Der Reifenumfang an der Vorderachse wuchs von 650 auf 680 Millimeter. In Kombination mit der neuen Porsche Doppelquerlenkerachse stellt sich auf diese Weise eine bessere Bremsperformance und Konstanz über den Rennverlauf ein.

Das optimierte Bremssystem des 911 GT3 R bietet eine noch bessere Steifigkeit und eine präzisere Regelung des Antiblockiersystems. An der Vorderachse sorgen Aluminium-Monobloc-Rennbrems­sättel mit sechs Kolben in Kombination mit innenbelüfteten, geschlitzten Stahlbrems­scheiben mit 390 Millimeter Durchmesser für hervorragende Verzögerungswerte. An der Hinterachse kommen Vierkolben-Sättel und Scheiben mit 370 Millimeter Durchmesser zum Einsatz.

Bei den diesjährigen 24 Stunden Nürburgring stellen sich gleich sieben 911 GT3 R der Herausforderung: je zwei Fahrzeuge der Porsche-Kundenteams KCMG, Falken Motorsports und Frikadelli Racing sowie ein 911 GT3 R von Huber Motorsport.

*Weitere Informationen sowie Film- und Foto-Material im Porsche Newsroom: [newsroom.porsche.de](https://newsroom.porsche.de)  
Auf dem Twitter-Kanal @PorscheRaces erhalten Sie aktuelle Informationen und Fotos zum Porsche Motorsport live von den Rennstrecken in aller Welt.*

Die Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

