



PORSCHE

Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS

Pressemappe

Inhalt

Highlights	4
Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS: Fahrmaschine mit Spaßgarantie.....	4
Motor und Getriebe	6
Hochdrehzahl-Saugmotor aus dem Rennsport.....	6
Fahrwerk.....	9
Optimiert für Fahrspaß und Performance	9
Karosserie und Aerodynamik.....	14
Der Motorsport als Vorbild.....	14
Interieur und Ausstattung.....	18
Wenn alles passt wie angegossen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Leistungsstärkerer Kundensport-Rennwagen für die GT4-Kategorie.....	21
Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport	21

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche 718 Cayman GT4 RS

NEFZ: Kraftstoffverbrauch innerorts 17,4 l/100 km, außerorts 9,3 l/100 km, kombiniert 12,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 281 g/km

WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 299 g/km

Porsche 718 Cayman GT4 (manuell / PDK)

NEFZ: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,0 – 13,7 l/100 km, außerorts 8,5 – 8,1 l/100 km, kombiniert 10,9 – 10,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 249 - 232 g/km

WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,1 – 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 251 - 242 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-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 CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS: Fahrmaschine mit Spaßgarantie

- **Beeindruckende Performance auf der Nordschleife**

Der frei ansaugende Sechszylinder-Boxermotor mit vier Liter Hubraum und 500 PS (368 kW) trifft auf nur 1.415 Kilogramm Leergewicht und ermöglicht überlegene Fahrleistungen. Die Nürburgring Nordschleife umrundete er in 7:09,300 Minuten – 23,6 Sekunden schneller als der 420 PS (309 kW) starke 718 Cayman GT4.

- **Emotionaler Hochdrehzahl-Boxermotor**

Bis zu 9.000/min dreht der 4,0-Liter-Motor, seine Höchstleistung ruft er bei 8.400/min ab. Der klangstarke Antrieb kommt so auch in den reinrassigen Rennfahrzeugen 911 GT3 Cup sowie 718 GT4 RS Clubsport zum Einsatz.

- **Blitzartiges Schalten mit neuem Wählhebel**

Das serienmäßige Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ermöglicht eine atemraubende Beschleunigung: 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h, Spitze 315 km/h. Wer die Gänge manuell wechseln will, kann nicht nur auf Schalt paddles am Lenkrad zurückgreifen, sondern auch auf den neu gestalteten Handwählhebel in der Mittelkonsole.

- **Fahrwerk mit Rennsportgenen**

Kugelgelenke an allen Fahrwerk-Lagerstellen sorgen für ein noch präziseres und direkteres Fahrverhalten. Das einstellbare und uneingeschränkt rundstreckentaugliche Fahrwerk erhielt eine RS-spezifische Dämpferabstimmung sowie modifizierte Feder- und Stabilisatorraten.

- **Größere Bremsen**

Mit 408 statt 380 Millimeter Durchmesser fallen die Leichtbau-Bremsscheiben an der Vorderachse deutlich größer aus. Die optionale PCCB-Bremsanlage weist vorn sogar eine 410-Millimeter-Scheibe auf. Um die großen Scheiben zu kühlen, haben die Ingenieure zwei zusätzliche NACA-Lufteinlässe in die Fronthaube integriert.

- **35 Kilogramm leichter als der 718 Cayman GT4**

Das Leergewicht von 1.415 Kilogramm nach DIN wird durch intelligenten Leichtbau erreicht: Fronthaube und vordere Kotflügel sind aus CfK, die Heckscheibe aus Leichtbauglas. Dämmmaterial wurde reduziert, Bauteile wie der Sichtschutz des hinteren Kofferraums entfallen. Ergebnis: 35 Kilogramm Gewichtseinsparung gegenüber dem 718 Cayman GT4.

- **Mehr Abtrieb für schnellere Rundenzeiten**

Front- und Heckdiffusor sind aerodynamisch optimiert, der geschlossene Unterboden beschleunigt die Luft, und als Highlight trägt der GT4 RS einen feststehenden Heckflügel mit Schwanenhals-Aufhängung. Alle Maßnahmen zusammen erzeugen in der Performance-Stellung für den Einsatz auf Rundstrecken 25 Prozent mehr Abtrieb als beim 718 Cayman GT4.

- **Clubsportpaket und Weissach-Paket als Option**

Optional steht für den 718 Cayman GT4 RS das Clubsportpaket zur Verfügung. Überrollbügel hinter den Vordersitzen, Sechspunktgurt auf der Fahrerseite, Motorsport-Handfeuerlöscher, Vorrüstung für Batterietrennschalter. Zusätzlich kann das Weissach-Paket bestellt werden. Überrollbügel und Sportabgasanlage aus Titan, mehrere Bauteile aus Sichtcarbon, optional sind Magnesium-Schmiederäder erhältlich.

Hochdrehzahl-Saugmotor aus dem Rennsport

Das Herz des Porsche schlägt direkt hinter dem Fahrer: Der frei ansaugende Sechszylinder-Boxermotor mit 4,0 Liter Hubraum ist zwischen den beiden Sitzen und der Hinterachse eingebaut. Er macht den neuen 718 Cayman GT4 RS zum stärksten Sportwagen in der Geschichte der beliebten Mittelmotor-Baureihe. 500 PS (368 kW) Leistung bei 8.400/min, 450 Newtonmeter Drehmoment bei 6.750/min und eine Höchstdrehzahl von 9.000/min sind Eckdaten, die man sonst in erster Linie aus Rennfahrzeugen kennt. Der Motor ist tatsächlich bei Autorennen im Einsatz: Im Porsche Mobil 1 Super Cup tritt der Porsche 911 GT3 Cup mit dem gleichen Aggregat und nahezu identischen Leistungsdaten an. Und auch das straßenzugelassene Modell 911 GT3 ist mit dem Hochdrehzahlmotor ausgerüstet. Der Saugmotor hängt dementsprechend gierig am Gas und katapultiert den Porsche 718 Cayman GT4 RS in nur 3,4 Sekunden auf Tempo 100. Die 200er-Marke ist nach 10,9 Sekunden erreicht, und erst bei 315 km/h endet der Vortrieb. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 12,3 l/100 km nach NEFZ bzw. 13,2 l/100 km nach WLTP.

Motortechnologie direkt aus dem Rennsport abgeleitet

Der Motor des GT4 RS ist ein Paradebeispiel für den Technologietransfer vom Motorsport in die Serie. So werden die 24 Ventile des Sechszylinders über starre Schleppebel betätigt, die keinen hydraulischen Ventilspielausgleich benötigen. Damit ist die Robustheit des Ventiltriebs selbst bei härtestem Einsatz gewährleistet – also auch dann, wenn das höchste Drehzahlniveau häufig genutzt wird. Zudem sorgt die bewährte VarioCam-Technik für eine exakt auf Drehzahl und Lastzustand angepasste Nockenwellenverstellung.

Ebenfalls vom Motorsport abgeleitet ist die Idee der individuellen Drosselklappe. Jeder der sechs Zylinder hat am Ende der variablen Resonanz-Sauganlage eine eigene Einzeldrosselklappe erhalten. Sie rückt besonders nah an die Einlassventile heran und verbessert hierdurch die Luftzufuhr ebenso wie die Dosierbarkeit und damit das Ansprechverhalten des Motors. Weil sich kaum mehr Luft zwischen Drosselklappe und Einlassventilen befindet, setzt der Motor Pedalbefehle nahezu verzögerungsfrei um – das gilt fürs Gasgeben wie fürs Gaswegnehmen gleichermaßen. Die zentrale Drosselklappe bleibt als Backup-Lösung erhalten, steht im normalen Betrieb aber dauerhaft offen.

Angesichts der hohen Längs- und Querschleunigungen, die der neue 718 Cayman GT4 RS erzeugt, kommt der Ölversorgung des Hochdrehzahl-Motors eine besondere Bedeutung zu. Wie im Rennsport übernimmt dies eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. Sie leitet das Motoröl mit insgesamt sieben Absaugstufen schnell und effizient in das externe Reservoir zurück, während die Schmierung der stark belasteten Pleuellager direkt über die Ölpumpe durch die Kurbelwelle erfolgt.

Neuartige Prozessluftführung

Anstelle der beiden hinteren Seitenscheiben sind beim 718 Cayman GT4 RS zusätzliche Einlassöffnungen montiert, die den Motor mit Prozessluft versorgen. Die Luft von links und rechts gelangt ohne Umwege in eine zentrale Airbox, die hinter dem Fahrer platziert und auch von außen durch die Heckscheibe sichtbar ist. Die Folge ist nicht nur eine besonders sportliche Optik – die Ansaugeräusche des Motors sind für Fahrer und Beifahrer direkt auf Höhe der Ohren deutlich zu vernehmen. Die je nach Lastzustand und Drehzahl stark variierende Geräuschkulisse wird abgerundet durch die Leichtbau-Sportabgasanlage aus Edelstahl, die besonders bei hohen Drehzahlen den prägnanten Boxersound des Motors intoniert. Gleichzeitig erfüllt der GT4 RS die aktuelle Abgasnorm Euro 6. Zwei getrennte Ottopartikelfilter (OPF) sowie eine Stereo-Lambda-Regelung für beide Katalysatoren übernehmen die entscheidenden Abgasreinigungsfunktionen.

Optimiertes PDK-Getriebe mit vielen manuellen Möglichkeiten

Wie alle modernen RS-Modelle ist auch der neue 718 Cayman GT4 RS ausschließlich mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgerüstet. Es ermöglicht Gangwechsel wie im Rennsport: binnen Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung. Im GT4 RS hat das PDK sieben kurz übersetzte Gänge und keine Overdrive-Funktion. Die Höchstgeschwindigkeit wird im siebten Gang erreicht.

Im Modus PDK Sport erfolgen die Rückschaltungen beim Bremsen deutlicher spontaner und auch akustisch präsenter, beim Beschleunigen verlagern sich die Hochschaltpunkte zu höheren Drehzahlen. Wer das Schalten nicht der Bordelektronik überlassen will, kann die Gänge auch über Schalt paddles am Lenkrad wechseln. Dabei ist das rechte Paddle fürs Hochschalten und das linke fürs Herunterschalten zuständig. Die Druckpunkte geben dem Fahrer auch dann noch eine präzise Rückmeldung, wenn er Rennhandschuhe trägt.

Zusätzlich kann mit einem Wählhebel in der Mittelkonsole sequenziell geschaltet werden. Der Hebel wurde vom aktuellen 911 GT3 übernommen und ist optisch an einen Handschalthebel mit Schaltsack angelehnt. Wie im Motorsport üblich, wird der Hebel zum Hochschalten nach hinten gezogen und zum Herunterschalten nach vorn gedrückt.

23,6 Sekunden schneller als 718 Cayman GT4 auf der Nordschleife

Auf der längsten und schwierigsten Rennstrecke der Welt hat der neue 718 Cayman GT4 RS bereits ein Zeichen gesetzt. Markenbotschafter und Entwicklungsfahrer Jörg Bergmeister umrundete die 20,832 Kilometer lange Nürburgring-Nordschleife mit einem leicht getarnten Serienfahrzeug in 7:09,300 Minuten. Die kürzere, früher als Vergleichsmaßstab dienende Variante mit 20,6 Kilometer Länge absolvierte der GT4 RS in 7:04,511 Minuten – exakt 23,6 Sekunden schneller als der kleine Bruder 718 Cayman GT4. Zum Schutz des Fahrers war der Mittelmotor-Sportwagen mit einem Rennsitz ausgerüstet. Montiert waren optional erhältliche Reifen des Typs Michelin Pilot Sport Cup 2 R. Ein Notar bestätigte den Serienzustand und das Seriengewicht des Fahrzeugs.

Fahrwerk

Optimiert für Fahrspaß und Performance

Damit die Kraft des Antriebs auch auf die Straße kommt, haben die Ingenieure für das Fahrwerk des neuen Porsche 718 Cayman GT4 RS vielfach auf Technologien aus dem Rennsport zurückgegriffen. Oberstes Entwicklungsziel war es, dem Fahrer ein Höchstmaß an Lenkpräzision an die Hand zu geben, verbunden mit hervorragender Abstützung in Kurven. Im Zusammenspiel mit der spontanen Gasannahme des 500 PS (368 kW) starken Motors ergibt sich eine besonders gute Fahrbarkeit, die dem Fahrer hohes Vertrauen ins Auto und gleichzeitig ein hohes Maß an Fahrspaß vermittelt.

Die Vorderachse des 718 Cayman GT4 RS wurde aus dem 911 GT3 RS (Generation 991.2) übernommen und kommt ebenfalls im 718 Cayman GT4 zum Einsatz. Die klassische MacPherson-Federbeinachse ist zusätzlich mit Helferfedern 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 Cayman wurde die Karosserie um 30 Millimeter tiefergelegt. Außerdem ist die Vorderachsspur um sechs Millimeter, die Hinterachsspur um acht Millimeter breiter als beim 718 Cayman GT4, 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 größere 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

Zusätzlich weist das Rundstreckenfahrwerk des neuen Topmodells der 718-Baureihe RS-spezifische Federraten und Dämpferabstimmungen auf. Für den Betrieb auf abgesperrten Strecken ist es auch einstellbar. Spur, Sturz und die Stabilisatoren lassen sich für den

Rundstreckenbetrieb individuell an die Vorlieben des Fahrers und die Charakteristik der Strecke anpassen.

Serienmäßig ist der GT4 RS mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) und Sportabstimmung ausgestattet. Dieses aktive Dämpfungssystem verbindet zwei Fahrwerke 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 sorgt 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 Cayman GT4 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 gerade auf der Rundstrecke nicht 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 außer dem ABS in zwei Stufen abschalten: ESC OFF gibt dem Fahrer die alleinige Verantwortung für die Kurvenstabilität, und ESC+TC OFF setzt auch die Traktionskontrolle außer Kraft.

Als weiteres Fahrdynamiksystem steht dem GT4 RS das Porsche Torque Vectoring (PTV) serienmäßig zur Verfügung. PTV arbeitet mit einem elektronisch ausgelösten Bremsengriff an den Hinterrädern, hinzu kommt beim 718 Cayman GT4 RS ein mechanisches Sperrdifferenzial mit RS-spezifischen Sperrwerten (Zug 30 %/Schub 37 %). 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 schützt vor Kontakt mit Straßenschwellen

Erstmals in der 718-Baureihe bietet Porsche für den 718 Cayman GT4 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 kontaktfrei zu bewältigen. Auch die Gefahr von Beschädigungen durch Bordsteinkanten wird mit dem Einsatz des Liftsystems reduziert. Einsetzbar ist es während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h und natürlich auch im Stand – dann aber muss die Fahrertür geschlossen bleiben.

Im neuen Porsche 718 Cayman GT4 RS kommen Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen zum Einsatz, vorn mit sechs und hinten mit vier Kolben. Da das Gehäuse des Monobloc-Bremssattels gleichzeitig der Bremsträger ist, befinden sich Bremskolben jeweils auf beiden Seiten der Bremscheiben. Daraus ergibt sich eine hohe Formsteifigkeit, die für ein sehr gutes Druckpunktverhalten auch bei hoher Belastung sorgt.

Vergrößerte Bremsanlage mit zusätzlicher Belüftung

Die Grauguss-Aluminium-Verbundbremscheiben haben vorn einen Durchmesser von 408 Millimetern. Sie sind damit 28 Millimeter größer als die des 718 Cayman GT4. Auch die Bremsenkühlung wurde an die gesteigerte Performance angepasst: Zwei NACA-Lufteinlässe in der Fronthaube leiten Fahrtwind zu den Vorderrädern. Durch diese Luftkanäle halten die Bremsen auch dauerhafter Belastung auf der Rundstrecke problemlos stand. An der Hinterachse verzögern die aus dem GT3 bekannten Bremscheiben mit 380 Millimeter Durchmesser.

Wie beim aktuellen 911 GT3 der Generation 992 sind die Bremscheiben im 718 Cayman GT4 RS nicht mehr gelocht, sondern gesenkt. Das Senkverfahren erzeugt kleine Dellen auf der Bremscheibe, die genau wie die Bohrung die Reinigung der kupferfreien Bremsbeläge unterstützt. Ein weiterer Vorteil der gesenkten Bremscheibe ist ihre noch höhere Temperaturfestigkeit.

Optional mit Keramikbremse und Magnesium-Rädern

Serienmäßig sind die Bremssättel des GT4 RS rot lackiert, optional sind sie in hochglänzendem Schwarz erhältlich. Ebenso optional ist die Porsche Ceramic Composite

Brake (PCCB) verfügbar, erkennbar an den typischen gelben Bremssätteln. Auf Wunsch sind diese auch in Hochglanzschwarz verfügbar. Die Scheiben der PCCB-Anlage sind weiterhin gelocht, aber dafür noch eine Spur größer: 410 Millimeter vorn, 390 Millimeter hinten. Keramik-Bremsscheiben gewährleisten die höchste Fadingstabilität bei starker Beanspruchung, ihr entscheidender Vorteil liegt aber im Gewicht: PCCB-Bremsscheiben bringen nur rund halb so viel auf die Waage wie Grauguss-Scheiben. Das verringert die ungefederten Massen und erhöht Fahrkomfort wie Agilität gleichermaßen.

Für den 718 GT4 RS steht eine genau passende Radgröße zur Verfügung, die sich perfekt in die Radhäuser der Karosserie einfügt: 20 Zoll (8,5Jx20 ET61 vorn, 11Jx20 ET50 hinten), ausgeführt in Aluminium-Schmiedetechnik. Serienmäßig sind die Räder in Darksilver (seidenglanz) lackiert, ebenso serienmäßig verfügen sie erstmals in der 718-Baureihe über einen Zentralverschluss in schwarz mit „RS“-Schriftzug in Silber. Darüber hinaus sind attraktive Sonderlackierungen optional wählbar: Indigoblau (seidenglanz), Neodyme (seidenglanz), Schwarz (seidenglanz) und klassisches Silber. Ein besonderes Highlight ist die optionale Lackierung in Schwarz (seidenglanz) mit einem racinggelben Felgenrand. In Verbindung mit dem optionalem Weissach-Paket sind auch 20 Zoll große Magnesium-Schmiederäder erhältlich, die weitere 10 Kilogramm an ungefederten und rotierenden Massen am Fahrzeug reduzieren. Exklusiv für diese Variante steht auch eine Version in Weißgoldmetallic zur Verfügung, dafür entfällt im Weissach-Paket die Kombination aus Schwarz und Racinggelb.

Reifendruckkontrolle berücksichtigt Verhältnisse auf der Rundstrecke

Den notwendigen Grip stellen straßenzugelassene Sportreifen sicher, die beim GT4 RS in derselben Dimension aufgezogen sind wie beim GT4: 245/35 ZR 20 vorn und 295/30 ZR 20 hinten.

Wer überwiegend auf der Rundstrecke unterwegs sein will, kann beim Porsche-Händler auch spezielle Rundstrecken-Reifen erwerben. Sie bauen technisch auf den serienmäßigen Sportreifen auf, nutzen aber eine veränderte Gummimischung sowie ein optimiertes Profil. Damit sind sie vor allem für den reinen Rundstreckeneinsatz gedacht und bieten eine nochmals höhere Performance auf trockener Fahrbahn bei geringen Einbußen auf nasser Strecke. Dennoch verfügen die Reifen über eine Straßenzulassung.

Ebenfalls für den Einsatz auf abgesperrten Strecken optimiert ist das serienmäßige Reifendruck-Kontrollsystem (RDK). Es warnt nicht nur bei schleichendem oder spontanem Druckverlust, sondern berücksichtigt speziell auch die Druck- und Temperaturverhältnisse beim Einsatz auf der Rundstrecke.

Der Motorsport als Vorbild

Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS macht optisch aus seiner Performance keinen Hehl. Der auffällige Heckflügel mit Schwanenhalsanbindung, die NACA-Lufteinlässe in der Fronthaube, die Prozessluftöffnungen hinter den Seitenscheiben – der GT4 RS ist klar als das neue Topmodell der Baureihe 718 zu erkennen. In der Performance-Stellung von Frontdiffusor und Heckflügel, die dem Einsatz auf Rundstrecken vorbehalten ist, generiert der 718 Cayman GT4 RS 25 Prozent mehr Abtrieb als der 718 Cayman GT4.

Heckflügel wie beim Le-Mans-Sieger

Bereits auf den ersten Blick fällt beim 718 Cayman GT4 RS der neue Heckflügel ins Auge. Der feststehende C_fK-Flügel mit schwarzen Sideblades und Schwanenhals-Anbindung ist vom Le-Mans-Klassensieger, dem GT-Rennfahrzeug Porsche 911 RSR abgeleitet. Der aktuelle 911 GT3 hat ihn als erstes Porsche-Serienfahrzeug bekommen. Nun profitiert auch der 718 Cayman GT4 RS von den aerodynamischen Vorteilen dieser Konstruktion. Das Konzept mit zwei deckelfeste Aluminiumstreben, die Flügel von oben halten, führt zu einer möglichst geringen Störung der Umströmung des Flügels von unten. Nur kurz wird der Luftstrom von den Stützen unterbrochen, findet direkt dahinter wieder zusammen und trifft dann gebündelt auf die Unterkante des Flügels. Ein kräftiger und gleichmäßiger Luftstrom ist an dieser Stelle für den Abtrieb relevanter als die Strömung an der Oberseite – das funktioniert beim Heckflügel genau entgegengesetzt zur Tragfläche eines Flugzeugs, wo die Luft an der Oberkante schneller strömt, um Auftrieb zu erzeugen.

Der Anstellwinkel des Heckflügels ist beim GT4 RS manuell in drei Stufen einstellbar. Dasselbe gilt auch für den Frontdiffusor, der mithilfe von mechanischen Schiebeelementen vierstufig passend verstellt werden kann. So lässt sich bei Bedarf eine individuelle aerodynamische Balance ins Fahrzeug bringen, die zur Strecke und zu den Vorlieben des Fahrers genau passt.

Neuartige Führung der Prozessluft

Wandert der Blick der Abrisskante am Heck mit der integrierten dritten Bremsleuchte in Richtung Fahrzeugfront, bleibt er zunächst an den neuen Lufteinlässen hinter den

Seitenscheiben für Fahrer und Beifahrer hängen. Dort wo bei allen anderen Modellen des 718 Cayman kleine Dreiecksscheiben eingebaut sind, sitzt beim GT4 RS die Ansaugung der Prozessluft für den 500 PS (368 kW) starken 4,0-Liter-Boxermotor. Die seitlichen Lufteinlässe hinter den Türen dienen der Kühlung des Sechszylinders.

Vorn fallen vier Öffnungen in der Front auf, die es bislang bei keinem Modell der 718-Baureihe gab. Oben auf den Kotflügeln sitzen Radhausentlüftungen inklusive Lamellen. Diese Louvers genannten Entlüftungslamellen aus dem Motorsport sind bei Porsche erstmals im 911 GT3 RS der Generation 991 zum Serieneinsatz gekommen. Sie verringern besonders bei hohem Tempo den Überdruck, der durch die rotierenden Räder im Radhaus entsteht. Damit vermeidet sie wirkungsvoll den Auftrieb an der Vorderachse. Zwei sogenannte NACA-Lufteinlässe prägen die Optik des Leichtbau-Frontdeckels. Die ursprünglich vom National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), dem Vorläufer der Raumfahrtbehörde NASA, entwickelten Lufteinlässe verbinden zwei Eigenschaften, die sich normalerweise ausschließen: Sie verbessern die Bremsenkühlung, verschlechtern dabei jedoch nicht den cW-Wert des Fahrzeugs. Auch bei Rennfahrzeugen kommen die NACA-Lufteinlässe deshalb häufig zum Einsatz.

Unterdruck am Heck saugt den GT4 RS an die Straße

Die gesamte Frontverkleidung des 718 Cayman GT4 RS wurde vom GT4 abgeleitet, aber aerodynamisch optimiert. So wurde die Buglippe neugestaltet und mit umströmten seitlichen Blades ausgestattet. Das verbessert die Entlüftung und Durchströmung des Radhauses und erhöht damit weiter den Abtrieb auf der Vorderachse. Die Luft, die unter dem GT4 RS hindurchströmt, wird über neue Leitelemente am vollverkleideten Unterboden stark beschleunigt, so dass ein Unterdruck am Heck entsteht. Das sorgt für mehr Abtrieb an der Hinterachse.

Im Unterboden des GT4 RS sind zwei weitere NACA-Lufteinlässe zu finden. Auch sie dienen der Kühlung – in diesem Fall profitiert der Ottopartikelfilter –, und auch diese Kühlluftführung lässt den cW-Wert unberührt. Am Ende tritt die unter dem Wagen strömende Luft durch einen Heckdiffusor wieder aus. Dieses Bauteil wurde vom 718 Cayman GT4 übernommen und um aerodynamische Finnen an den Seiten ergänzt. Sie beruhigen den Luftstrom am Heck zusätzlich und wirken sich positiv auf den Abtrieb aus.

35 Kilogramm eingespart durch Leichtbaumaßnahmen

Während die aerodynamischen Maßnahmen zur Steigerung der Fahrdynamik deutlich ins Auge springen, wirkt eine weitere Performance-Eigenschaft der Karosserie eher im Verborgenen: der Leichtbau. Ganze 1.415 Kilogramm nach DIN, also vollgetankt und ohne Fahrer, bringt der 718 Cayman GT4 RS noch auf die Waage. So ist jede der 500 Pferdestärken für die Beschleunigung von nur 2,83 Kilogramm verantwortlich (3,8 kg/kW). Um dieses Ziel zu erreichen, bestehen sowohl die vorderen Kotflügel als auch die Fronthaube aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), die Heckscheibe ist aus Leichtbauglas hergestellt, und Bi-Xenon-Leichtbauscheinwerfer ohne Scheinwerferreinigungsanlage sparen weiteres Gewicht. Dämmmaterial wurde teilweise gestrichen, der Sichtschutz des Kofferraums entfiel ganz. Der Innenraum ist mit Leichtbauteppichen ausgelegt. Natürlich dürfen in einem RS-Modell auch Leichtbau-Türverkleidungen mit textilen Zuziehschlaufen sowie Netze an den Ablagefächern nicht fehlen.

Die vergrößerten Bremsscheiben bringen zwar zusätzliches Gewicht ins Auto, dennoch wiegt der Porsche 718 Cayman GT4 RS unterm Strich 35 Kilogramm weniger als der GT4. Mit dem optionalen Weissach-Paket kann das Gewicht des GT4 RS sogar noch weiter reduziert werden. Bestellt der Kunde hier zusätzlich die 20-Zoll-Magnesium-Schmiederäder, reduzieren sich die ungefederten Massen um weitere zehn Kilogramm. Äußerlich erkennbar ist das Weissach-Paket an dem Einsatz von Sichtcarbon am Frontdeckel, den Prozesslufteinlässen, den Kühlluft einlassblenden, am Heckflügel, an den Oberschalen der Außenspiegel sowie dem Porsche Schriftzug auf der Heckscheibe. Außerdem bestehen die Endrohre der Edelstahl-Sportauspuffanlage hier aus Titan. Auch der optionale Titan-Käfig ist rund sechs Kilogramm leichter als sein Pendant aus Stahl

Individuelle Lackfarben aus der Porsche-Historie

Für den neuen 718 Cayman GT4 RS sind neun Karosseriefarben serienmäßig verfügbar: Weiß, Schwarz, Indischrot und Racinggelb als Uni-Farben sowie Carraraweißmetallic, Enzianblaumetallic, GT-Silbermetallic, Arktikgrau und Sharkblue als Sonderfarben. Käufer des optionalen Weissach-Pakets können in den Angeboten zudem ausgefallene Lackierungen ganz nach dem eigenen Geschmack wählen. Im Programm „Farbe nach

Wahl“ bietet die Porsche Exclusive Manufaktur eine Palette von 115 bereits freigegebenen Farbtönen an.

Wenn alles passt wie angegossen

Funktional, ergonomisch und auf das Wesentliche reduziert – auch im Interieur ist der Porsche 718 Cayman GT4 RS eine puristische Fahrmaschine. RS-typisch sind Vollschalensitze serienmäßig an Bord. Diese wurden erstmals im Supersportwagen 918 Spyder verbaut. Sie sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) und in Sichtcarbon gefertigt und bieten optimalen Seitenhalt bei minimalem Gewicht. Ein Thorax-Airbag ist integriert, die Höhenverstellung erfolgt elektrisch, die Längsverstellung manuell.

Exklusives Sportlenkrad mit 12-Uhr-Markierung

Das Sportlenkrad hat einen besonders kompakten Durchmesser von 360 Millimetern, ist mit schwarzem Race-Tex bezogen und trägt eine gelbe 12-Uhr-Markierung – damit man stets weiß, in welche Richtung und wie stark die Vorderräder eingeschlagen sind. Vor allem beim performanceorientierten Fahren auf abgesperrter Strecke und entsprechend schnellen Lenkbewegungen kann die Markierung eine wertvolle Zusatzinformation zum Kontrollieren des Autos liefern.

Das Lenkrad ist serienmäßig in der Höhe und in der Entfernung zum Fahrer einstellbar, und wer maximale Flexibilität auch von seinen Sitzen verlangt, kann die optional erhältlichen adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung auswählen. Sowohl für den Fahrer- als auch für den Beifahrersitz lassen sich hier alle Funktionen elektrisch verstellen: Lehnenneigung, Sitzhöhe, Längsposition, Neigung und Tiefe der Sitzfläche. Zudem gibt es in beiden Sitzen je eine elektrisch verstellbare Lordosenstütze, und selbst die Seitenwangen an Sitzkissen und -lehne lassen sich per Tastendruck individuell anpassen. Die Sitzbezüge sind hier in schwarzem Leder ausgeführt, die Sitzmittelbahnen bestehen aus schwarzem Race-Tex. In die Kopfstützen ist ein schwarzer „GT4 RS“-Schriftzug eingestickt.

Wie schon beim GT3 ähnelt der PDK-Wählhebel in der Mittelkonsole einem manuellen Schalthebel. Mit ihm lassen sich in der manuellen Gasse die Stufen des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes sequentiell schalten. Ein Zug nach hinten löst dabei das Hochschalten aus, während mit einem Druck nach vorn heruntergeschaltet wird, wie im

Motorsport üblich. Gleichzeitig stehen dem Fahrer Schalt paddles am Lenkrad mit farblich abgesetzten +/- Symbolen zur Verfügung.

Clubsportpaket mit Überrollkäfig

Optional ist für den neuen 718 Cayman GT4 RS das Clubsportpaket erhältlich. Mit seinem geschraubten Überrollkäfig aus Stahl, einen Sechspunktgurt für den Fahrer und einem Handfeuerlöscher samt Halterung bietet das Clubsportpaket zusätzliche Sicherheit bei Track Days mit dem GT4 RS. Die Schultergurte lassen sich mit und ohne HANS®-System verwenden. Das Clubsportpaket ist nur in Verbindung mit den serienmäßigen Vollschalensitzen erhältlich.

Wer zusätzlich das optionale Weissach-Paket wählt, erhält den Überrollkäfig in Titan, was das Fahrzeug um sechs Kilogramm leichter macht. Das Oberteil der Armaturentafel ist mit Race-Tex bezogen. Außerdem ziert das „Weissach-Paket“-Logo die Blende des Getränkehalters, und das Logo ist ebenfalls in die Kopfstützen eingestickt.

Vernetztes Tracktool

Zur Serienausstattung des 718 Cayman GT4 RS gehören das Porsche Communication Management (PCM) und ein Navigationssystem inklusive Porsche Connect. Darin enthalten sind die Car Connect Services mit Remote Services, Safety Services, Security Services und Apple CarPlay®. Das Navigationssystem beherrscht die dynamische Routenberechnung, lässt sich per Sprachbefehl bedienen und erhält automatische Updates der Karten. Die enthaltenen Online-Funktionen werden mithilfe des integrierten LTE-Moduls mit SIM-Kartenleser genutzt. Wahlweise kann das Infotainmentsystem auch abbestellt werden – das Fahrzeuggewicht sinkt damit um weitere sechs Kilogramm.

Optional stehen weitere Ausstattungen wie Smartphone-Ablage oder das Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus) zur Verfügung. Dieses System überwacht mithilfe einer Driver Card, ob auch der autorisierte Fahrer am Steuer sitzt. Ist der 718 Cayman GT4 RS ohne Driver Card unterwegs, löst PVTs Plus automatisch einen stillen Alarm an die von Porsche beauftragte Alarmzentrale aus und sendet die Meldung auch an die Porsche Connect App des rechtmäßigen Eigentümers.

Messung der Rundenzeiten und Analyse der Performance

Eine Option speziell für den Einsatz des Fahrzeugs auf der Rundstrecke ist das Chrono Paket inklusive Track Precision App. Rundenzeiten lassen sich unter anderem manuell über den Bedienhebel des Chrono Pakets stoppen. Die Track Precision App bietet eine detaillierte Aufzeichnung, Anzeige und Analyse von Fahrdaten auf dem Smartphone. Rundenzeiten werden automatisch über ein präzises GPS-Signal des PCM gestoppt und können auf dem Smartphone verglichen werden. Dabei visualisiert die Porsche Track Precision App die Fahrdynamik. Sektor- und Rundenzeiten werden genauso angezeigt wie Abweichungen von einer vorher definierten Referenzrunde – die zum Beispiel ein Instruktor oder Profipilot gefahren ist. Grafische Aufbereitungen der Fahrdaten und Videoanalysen helfen dem Fahrer, seine Performance auf der Rundstrecke weiter zu verbessern.

Exklusiver Chronograph nur für Käufer des GT4 RS

Zum Porsche 718 Cayman GT4 RS passt der exklusive Chronograph, der den Namen des neuen Mittelmotor-Sportwagens trägt und ausschließlich den Käufern des GT4 RS angeboten wird. Ein Titangehäuse und das Uhrwerk 01.200 mit Flyback-Funktion bilden die technischen Eckdaten der Uhr, deren Design deutliche Züge des neuen Sportwagens aufweist. So findet man im Bereich des Ziffernblatts die Farbe Arktikgrau wieder, und die laufende Sekundenscheibe wurde mit einem „GT4 RS“-Schriftzug und einem Zielflaggedruck veredelt. Der Aufzugsrotor ist dem Design der Räder nachempfunden und passend zur Lackierung des Autos in verschiedenen Farben wählbar. Vollendet wird er von einem markanten Zentralverschluss mit „RS“-Schriftzug. Das Armband besteht aus Porsche-Fahrzeugleder in Kombination mit Race-Tex, dazu kommen eine „GT4 RS“-Prägung und Nähte aus Fahrzeuggarn in Arktikgrau. Wer für sein Auto das optionale Weissach-Paket geordert hat, kann das auch beim Chronographen tun. Auffällig sind hier das Ziffernblatt aus Sichtcarbon und die tiefseeblauen Ziernähte am Armband. In Deutschland und einigen anderen Märkten ist der Chronograph noch weiter individualisierbar. Die Uhr kann im Anschluss an die Konfiguration des Fahrzeugs im Porsche Zentrum bestellt werden.

Der neue Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

Der Mittelmotor-Rundstreckensportler 718 Cayman GT4 RS Clubsport ist die Rennvariante des 718 Cayman GT4 RS. Der 4,0 Liter große Sechszylinder-Boxermotor mit 368 kW (500 PS) wird unverändert aus dem Serienfahrzeug übernommen. Seinen Vorgänger 718 Cayman GT4 Clubsport übertrifft das neue Breitensport-Einstiegsmodell damit um 55 kW (75 PS). Die Steigerung der Gesamtfahrzeug-Performance im Vergleich zum Vorgängermodell stand neben vielen Detail-Modifikationen bei der Entwicklung im Vordergrund. Das serienmäßige Porsche Doppelkupplungsgetriebe benutzt fortan alle sieben anstatt nur sechs Vorwärtsgänge. Alle Gänge sind zudem kürzer übersetzt als beim Vorgängermodell. Je nach Strecke und Reglement unterbietet der neue 718 Cayman GT4 RS Clubsport die Rundenzeiten des bisherigen Modells um gut zwei Prozent. Das homologierte Fahrzeug ist ab Werk startbereit und kann ohne weitere Modifikationen in den weltweiten SRO-Rennserien eingesetzt werden. Der Grundpreis beträgt 196.000 Euro (229.000 US-Dollar) plus länderspezifische Mehrwertsteuer.

Gesteigerte Performance

„Wir haben bei der starken Weiterentwicklung des Clubsport-Modells die Erfahrungen und die Kundenwünsche aus den letzten Jahren einfließen lassen“, sagt Michael Dreiser, Leiter Vertrieb bei Porsche Motorsport. „Die gesteigerte Rundenzeit-Performance in Kombination mit der nochmals verbesserten Fahrbarkeit bietet unseren Kunden für den weltweiten Einsatz in den GT4-Wettbewerben in den nächsten Jahren ein wettbewerbsfähiges Produkt.“ Porsche hatte 2016 mit dem Cayman GT4 Clubsport der Fahrzeug-Generation 981 bereits sehr früh einen konkurrenzfähigen Rennwagen für dieses neue Kundensport-Format im Angebot. Bis 2018 entstanden 421 Exemplare. 2019 debütierte der Nachfolger auf Basis des 718 Cayman GT4. Auch er entwickelte sich zu einem bemerkenswerten Erfolg: Rund 500 Einheiten wurden bislang produziert. Die hohe Nachfrage geht auch auf die vergleichsweise geringen Betriebskosten zurück. Der Einsatz von robuster Serientechnik gepaart mit rennsportspezifischen Bauteilen senkt die Kosten für die Kundenteams erheblich.

Rennwagen für Profis und Amateure

Der neue 718 Cayman GT4 RS Clubsport führt diese Tradition fort und kombiniert sie mit weiter verbesserter Konkurrenzfähigkeit. Bereits der 368 kW (500 PS) starke, dem aktuellen 911 GT3 Cup entlehnte 4,0-Liter-Sechszylinder übertrifft den 3,8 Liter großen Motor des Vorgängers bei der Leistung um fast 18 Prozent. Dank optimierter Luftansaugseite liegt die Maximalleistung bei 8.300/min an – 800 Umdrehungen höher als zuvor. Die Höchstdrehzahl wird bei 9.000 Touren erreicht. Als maximales Drehmoment stehen fortan 465 Newtonmeter (Nm) bei 6.000/min statt vorher 425 Nm bei 6.600 Umdrehungen zur Verfügung. Der Effekt ist ein deutlich breiteres, nutzbares Drehzahlband. Das erleichtert Profi- wie Amateurpiloten die Arbeit im Renneinsatz.

Umfangreiche Fahrwerkoptionen

Den Umgang mit dem 718 Cayman GT4 RS Clubsport erleichtern auch die Fahrwerkmodifikationen. Die Dämpfertechnologie wurde grundlegend erneuert, um ein optimiertes Ansprechverhalten und eine verbesserte Aufbaukontrolle zu erreichen. Damit wurde ein großer Schritt in Richtung Gesamtfahrzeug-Performance und Fahrbarkeit gemacht. Zu den Neuerungen gehören Zwei-Wege-Stoßdämpfer mit verbesserter Kennlinie sowie einstellbare Schwertstabilisatoren vorne und hinten. Auch Fahrzeughöhe, Sturz und Spur lassen sich anpassen. Zusätzlich stehen jeweils drei verschiedene Federraten für die Vorder- und Hinterachse zur Auswahl. Spezielle NACA-Öffnungen in der vorderen Haube belüften die großzügig dimensionierte Rennbremsanlage mit ihren 380 Millimeter großen Stahlbrems scheiben besonders effizient. Das Porsche Stability Management-System (PSM) erhält eine spezielle Rennsportauslegung mit einem Schalter für Traktionskontrolle (TC), ABS und einer verfeinerten ESC-Abstimmung.

Das gut kontrollierbare Fahrverhalten des 718 Cayman GT4 RS Clubsport bleibt dank der effizienteren Aerodynamik auch in schnellen Kurven ausgewogen. Seitliche Flics und eine verlängerte Frontlippe für die Bugschürze erhöhen den Abtrieb an der Vorderachse. Radhausentlüftungen in den Kotflügeln im Stil des 911 GT3 R und spezielle Air Curtains beruhigen die Luftverwirbelungen im Bereich der Vorderräder, während der verkleidete Unterboden die Anströmung des funktionalen Diffusors am Heck optimiert. Der Schwanenhals-Heckflügel erhält eine jetzt 20 Millimeter lange Gurney-Lippe und einen um zwei Stufen erweiterten Verstellbereich.

Karosserieteile aus nachhaltigem Naturfaser-Verbundwerkstoff

Als erster in Serie gefertigter Rennwagen hat bereits der erste 718 Cayman GT4 Clubsport auf Karosserieteile aus einem nachhaltigen Naturfaser-Verbundwerkstoff (NFK) gesetzt. Ihr Anteil am Gesamtumfang ist beim neuen GT4 RS Clubsport nochmals gestiegen und umfasst jetzt neben den Türen und dem Heckflügel auch die vordere Haube, die Kotflügel, aerodynamische Anbauteile an der Front sowie das neue Lenkrad. Der Einsatz der auf Flachsbasis hergestellten Fasern als mögliche Alternative zu Kohlefaser-Verbundwerkstoffen kann an diesen Bauteilen für eine Verwendung in Serienfahrzeugen erprobt werden. Porsche nutzt den Motorsport seit über 70 Jahren als Testlabor für Technologien, Prozesse und Materialien, die später in Serienfahrzeugen ihre Anwendung finden.

Die Ausstattung des 718 Cayman GT4 RS Clubsport erfüllt alle Grundvoraussetzungen für sofortige Renneinsätze. Die beginnt bei der eingeschweißten Sicherheitszelle sowie dem längsverstellbaren Recaro-Rennschalensitz und reicht über 6-Punkt-Sicherheitsgurte nach 2023er Norm und Sicherheitsnetze bis hin zu Feuerlöschsystem und Drei-Stempel-Lufthebeanlage. Der neue Sicherheitsschaum in der Fahrertür entspricht bereits den internationalen Vorschriften der SRO-Rennserien. Mit 115 Litern Fassungsvermögen eignet sich der FT3-Sicherheitstank für Endurance-Rennen. Darüber hinaus bietet Porsche zwei unterschiedliche Auspuffsysteme an – damit kann der GT4 RS Clubsport auch auf Strecken mit strengeren Geräuschbegrenzungen an den Start gehen. Spezielle Vorrüstungen am Fahrzeug wie zum Beispiel die Aufnahmen für homologierte Zusatzscheinwerfer oder entsprechende Öffnungen in der Fronthaube für eine Schnellbetankung erlauben eine schnelle Umrüstung auf den Langstrecken-Betrieb bei Nacht.