

Neuer Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport mit Biofaser-Karosserieteilen

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

03/01/2019 Drei Jahre nach der Premiere des ersten Cayman GT4 Clubsport stellt Porsche den Nachfolger vor: Der neue 718 Cayman GT4 Clubsport ist eine konsequente Weiterentwicklung des Erfolgsmodells aus Weissach.

Erstmals ist der seriennahe Mittelmotor-Renner ab Werk in zwei Varianten erhältlich: als Modell „Trackday“ für ambitionierte Hobbyrennfahrer und als „Competition“ für nationale und internationale Wettbewerbe.

Bei der Entwicklung des neuen 718 Cayman GT4 Clubsport stand neben einer noch besseren

Fahrbarkeit und schnelleren Rundenzeiten auch der nachhaltige Umgang mit Rohstoffen im Fokus. Als erstes in Serie produziertes Rennfahrzeug 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.

Angetrieben wird der 718 GT4 Clubsport von einem 3,8 Liter großen Sechszylinder-Boxermotor mit 313 kW (425 PS). Gegenüber seinem Vorgänger bedeutet dies ein Leistungsplus von 40 PS. Die Übertragung der Kraft an die Hinterräder übernimmt ein Porsche-Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen und mechanischer Hinterachsquersperre. Die Leichtbau-Federbein-Vorderachse stammt vom großen Bruder 911 GT3 Cup. Die großzügig dimensionierte Rennbremsanlage ist mit im Durchmesser vorne und hinten jeweils 380 Millimeter großen Stahlbremsscheiben ausgestattet. Mit 1.320 Kilogramm ist der 718 Cayman GT4 Clubsport, der serienmäßig über einen eingeschweißten Sicherheitskäfig, einen Rennschalensitz, sowie 6-Punkt-Gurte verfügt, ein echtes Leichtgewicht.

Zwei Varianten

Die Basis-Variante „Trackday“ zielt auf Hobbypiloten, die den Rennwagen ohne großen Aufwand bei privaten Rennstreckenevents und Clubsportveranstaltungen einsetzen wollen. Das Fahrzeug verfügt über eine fixe Stoßdämpferabstimmung, die in Kombination mit den im Bedarfsfall abschaltbaren Assistenzsystemen ABS, ESC und der Traktionskontrolle für ein gutmütiges Fahrverhalten im Grenzbereich sorgt. Ebenfalls serienmäßig sind eine Klimaanlage, eine Rettungsluke im Dach, ein Handfeuerlöscher sowie ein 80 Liter fassender FT3-Sicherheitstank. Das nicht straßenzulassungsfähige Fahrzeug kann in allen Porsche Zentren gewartet werden. Der 718 Cayman GT4 Clubsport „Trackday“ kostet 134.000 Euro zuzüglich länderspezifischer Mehrwertsteuer.

Das „Competition“-Modell verfügt über eine Reihe von wettbewerbsrelevanten Ausstattungsdetails. So sind die Stoßdämpfer dreifach verstellbar. Der Sicherheitstank ist mit 115 Litern Kapazität auch für Langstreckenrennen geeignet. Die Bremsbalance lässt sich über ein Waagenbalken-System zwischen Vorder- und Hinterachse stufenlos verstellen. Schnelle Boxenstopps garantiert die integrierte Lufthebeanlage. Das abnehmbare Rennlenkrad aus dem 911 GT3 R sorgt für vielfältige Verstellmöglichkeiten im direkten Blickfeld des Fahrers. Für nochmals verbesserte Sicherheit im Rennbetrieb gibt es eine automatische Feuerlöschanlage. Der 718 Cayman GT4 Clubsport „Competition“ ist zum Preis von 157.000 Euro zuzüglich länderspezifischer Mehrwertsteuer erhältlich.

„Im neuen Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport stecken noch bedeutend mehr Renn-Gene als in seinem erfolgreichen Vorgänger“, sagt Porsche-Motorsportchef Fritz Enzinger. „Die Motorleistung ist deutlich gestiegen. Gleichzeitig konnten wir den Abtrieb erhöhen und das Cockpit orientiert sich jetzt noch mehr an den Bedürfnissen des Fahrers. Ich bin mir sicher, dass wir an die hervorragenden Verkaufszahlen des Vorgängers anknüpfen können. Von diesem haben wir 421 Autos ausgeliefert.“

Beide Varianten sind ab sofort bestellbar und werden ab Februar an Teams und Fahrer in aller Welt ausgeliefert.

Technische Daten

Konzept

- Einsitziges seriennahes Rennfahrzeug, nicht straßenzugelassen

Motor

- Sechszylinder-Aluminium-Boxermotor in Mittelmotorbauweise mit starrer Aufhängung
- 3.800 cm3; Hub 77,5 mm, Bohrung 102 mm
- Max. Leistung: 313 kW (425 PS) bei 7.500/min
- Max. Drehzahl: 7.800/min
- Max. Drehmoment: 425 Nm bei 6.600/min
- Verdichtungsverhältnis: 12,5:1
- Renn-optimierte Wasserkühlung mit Thermomanagement für Motor und Getriebe
- Vierventil-Technik mit Nockenwellenverstellung und Ventilhubumschaltung VarioCam Plus
- Kraftstoffqualität: Super Plus bleifrei, mindestens 98 Oktan
- Renn-optimiertes elektronisches Motormanagement (Continental SDI 9)
- Integrierte Trockensumpfschmierung
- 100-Zellen-Metallkatalysator nach DMSB

Kraftübertragung

- Hinterradantrieb
- 6-Gang-PDK-Getriebe mit starrer Aufhängung und renn-optimierter Getriebesteuerung
- Verstärktes Zweimassenschwungrad
- Interne Druckölschmierung mit aktiver Ölkühlung
- Differenzialsperre für den Rennsport optimiert

Karosserie

- Leichtbaukarosserie in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise
- Eingeschweißter Überrollkäfig, zertifiziert nach FIA-Art. 277
- Frontdeckel mit Schnellverschlüssen
- Heckdeckel mit Schnellverschlüssen
- Feststehender Heckflügel mit Schwanenhalsanbindung aus Naturfaser-Verbundwerkstoffen inkl. Sideblades, Flügelstützen aus Aluminium (schwarz) und integrierter CFK-Abrisskante (Gurney Flap)
- Fahrer- und Beifahrertür aus Naturfaser-Verbundwerkstoffen
- Dach inkl. Rettungsluke, zertifiziert nach FIA-Art. 275a
- Rennschalensitz Recaro mit Längsverstellung und Padding-System zur individuellen Anpassung an den Fahrer (gemäß FIA Standard 8862/2009 - neueste FIA-Anforderungen).
- Drei-Stempel-Lufthebeanlage („Competition“)
- Vorbereitung für Drei-Stempel Lufthebeanlage („Trackday“)
- Vorrüstung für Sicherheitsnetz
- FIA-zertifizierte Abschleppschlaufen an Bug und Heck
- Rennsportspezifische Mittelkonsole mit erweiterter Funktionalität und angepasster Usability
- Sechspunkt-Sicherheitsgurt
- 115-Liter-FT3-Sicherheitstank mit „Fuel-Cut-Off“-Sicherheitsventil gemäß FIA-Vorschriften („Competition“)
- 80-Liter-FT3-Sicherheitstank mit „Fuel-Cut-Off“-Sicherheitsventil gemäß FIA-Vorschriften („Trackday“)

Fahrwerk

Vorderachse:

- MacPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur
- Schmiedelenker: steifigkeitsoptimiert, zweischnittig angebunden, Hochleistungsgelenklager
- 5-Loch-Radnaben
- Rennsport-3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und 2-facher Druckstufen-Verstellung (high- und lowspeed) („Competition“)

- Fixstoßdämpfer („Trackday“)
- Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung
- 3-Loch-Stabilisator

Hinterachse:

- MacPherson-Federbein, einstellbar in Höhe, Sturz und Spur
- Schmiedelenker: steifigkeitsoptimiert, zweischnittig angebunden, Hochleistungsgelenklager
- 5-Loch-Radnaben
- Rennsport-3-Wege-Stoßdämpfer mit Zugstufen- und 2-facher Druckstufen-Verstellung (high- und lowspeed) („Competition“)
- Fixstoßdämpfer („Trackday“)
- Beidseitig verstellbarer Schwertstabilisator

Bremssystem

Vorderachse:

- Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern
- Stahlbremsscheiben, mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, D = 380 mm
- Rennbremsbeläge
- Bremsbalanceverstellung über Waagebalkensystem („Competition“)
- Bremskraftverstärker („Trackday“)

Hinterachse:

- Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Rennbremssättel mit „Anti-Knock-Back“-Kolbenfedern, Stahlbremsscheiben, mehrteilig, innenbelüftet und geschlitzt, D = 380 mm
- Rennbremsbeläge
- Bremsbalanceverstellung über Waagebalkensystem („Competition“)
- Bremskraftverstärker („Trackday“)

Elektrik

- COSWORTH-Kombiinstrument ICD mit integriertem Datenlogger
- Erweiterte Fehlerdiagnose durch PIWIS-Motorsport-Tester
- Porsche Track Precision Race App
- Integrierter Laptrigger über GPS-Signal
- Elektronisches Gaspedal
- Leichtbau-Lithium-Ionen-Batterie (LiFePo), 60 Ah, auslaufsicher mit Position im Beifahrerfußraum („Competition“)
- Batterie 12 V, 70 Ah (AGM), auslaufsicher mit Position im Beifahrerfußraum („Trackday“)
- Not-Aus-Schalter Cockpit und Frontscheibenrahmen links außen
- Fahrstabilitätssystem PSM (Porsche Stability Management) mit ABS, Traction Control (TC) und Electronic Stability Control (ESC) vollständig abschaltbar
- Reifendruckkontrollsystem (RDK)
- Zentrale Feuerlöschanlage gemäß FIA-Vorschriften („Competition“)
- Handfeuerlöscher („Trackday“)
- Klimaanlage
- Elektrische Außenspiegelverstellung
- Motorsport-CFK-Multifunktions-Lenkrad mit Pit Speed Limiter und Schnelltrennkupplung („Competition“)
- Motorsport-Multifunktions-Lenkrad mit Pit Speed Limiter („Trackday“)
- Motorsport-Mittelkonsole mit Mapschalter für Einstellung ABS, ESC, TC und Wechsel zwischen voreingestellten Reifenumfängen

Gewichte/Maße

- Gesamtgewicht: 1.320 kg
- Gesamtlänge: 4.456 mm
- Gesamtbreite: 1.778 mm
- Gesamthöhe: 1.238 mm
- Radstand: 2.456 mm

Felgen/Bereifung

Vorderachse:

- Einteilige Leichtmetall-Schmiedefelgen in neuem gewichtsoptimierten Felgendesign, 9J x 18 ET 28 mit 5-Loch-Anbindung
- Auslieferung mit Michelin-Transportbereifung, Reifendimension: 25/64-18
- Michelin Slick-/Regenbereifung, Reifendimension: 25/64-18

Hinterachse:

- Einteilige Leichtmetall-Schmiedefelgen in neuem gewichtsoptimierten Felgendesign, 10,5J x 18,5 ET 53 mit 5-Loch-Anbindung
- Auslieferung mit Michelin-Transportbereifung, Reifendimension: 27/68-18
- Michelin Slick-/Regenbereifung, Reifendimension: 27/68-18

Farbe

- Lack auf Wasserbasis
- Exterieur: Weiß C9A
- Interieur: Füllerfarbe in Weiß, ohne Klarlack

Auslieferung

Ab Februar 2019

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-weltpremiere-neuer-718-cayman-gt4-clubsport-16734.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/451f65d6-c4b4-4be6-af5c-1f6ec2422357.zip

Externe Links
https://www.porsche.com/germany/motorsportandevents/motorsport/

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