

Hungrig auf jede Kurve und optimiert für die Rundstrecke

04/11/2026 Hungrig auf jede Kurve und optimiert für die Rundstrecke

718 Spyder: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,9 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert 249 g/km
718 Cayman GT4: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,9 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert 249 g/km

Hungrig auf jede Kurve und optimiert für die Rundstrecke

Die 718-Familie bekommt Verstärkung: Mit dem neuen 718 Spyder und dem 718 Cayman GT4 stellt Porsche zwei besonders emotionale und leistungsfähige Topmodelle an die Spitze der Baureihe. Ihr puristischer Charakter spricht Sportwagen-Enthusiasten an, die Freude an ungefiltertem Fahrspaß haben und ein hohes Maß an Agilität sowie eine fast schon intime Nähe zum Kraftzentrum schätzen. All das bietet das perfekt ausbalancierte Mittelmotorkonzept. Erstmals teilen sich der offene 718 Spyder und der 718 Cayman GT4 mit festem Dach die technisch identische Basis. Dazu gehört der neu

entwickelte Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor samt manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe. Das Boxer-Triebwerk leistet in beiden Modellen 309 kW (420 PS). Während der GT4 den Einstieg in die GT-Straßenmodelle von Porsche darstellt, bietet sich der Spyder für Kurven aller Art an. Beide setzen auf eine hoch effiziente Aerodynamik, ein vollwertiges GT-Fahrwerk und kraftvoll zupackende Bremsen.

Hochdrehender und hoch emotionaler Saugmotor

Gemeinsames Herzstück beider Modelle ist der neue Vierliter-Sechszylinder-Boxer. Der Saugmotor basiert auf der gleichen Motorenfamilie wie die Turbo-Triebwerke der aktuellen 911 Carrera- Baureihe. Das neue Hochdrehzahl-Aggregat leistet 309 kW (420 PS) – 35 PS mehr als im GT4-Vorgängermodell. Die dritte Generation des Spyder legt sogar um 45 PS zu. Das maximale Drehmoment von 420 Newtonmeter steht von 5.000 bis 6.800/min zur Verfügung. Die handgeschalteten Sportwagen durchbrechen beide die 300-km/h-Schallmauer: Der 718 Spyder ist 301 km/h schnell, der 718 Cayman GT4 erreicht 304 km/h. Beide Modelle beschleunigen in 4,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der korrelierte Kraftstoffverbrauch der Mittelmotor-Sportler gemäß NEFZ beträgt 10,9 l/100 km. Der faszinierende Charakter dieses Saugmotors vereint eine moderne Ottopartikelfilter-Abgasreinigung mit der linearen Kraftentfaltung und dem unmittelbaren Ansprechverhalten eines GT-Aggregats. Das Drehzahlmaximum ist bei 8.000 Touren erreicht. Der einzigartige Boxer-Sound ist unangetastet geblieben. Hinzugekommen sind technische Highlights wie eine Start/Stopp-Funktion und die adaptive Zylindersteuerung. Im Teillastbetrieb unterbricht sie temporär den Einspritzvorgang an einer der beiden Zylinderbänke und senkt so den Kraftstoffbedarf.

Erstmals kommen bei einem Hochdrehzahlmotor Piezo-Injektoren für die Benzindirekteinspritzung zum Einsatz. Sie unterteilen jeden Einspritzprozess in bis zu fünf Einzeleinspritzungen. Dies unterstützt einen vollständigen und damit abgasfreundlichen Verbrennungsprozess. Eine variable Sauganlage mit zwei Resonanzklappen sorgt für einen optimalen Gaswechsel in den Zylindern.

Aerodynamische Effizienz: mehr Abtrieb, gleicher Luftwiderstand

Zu den markanten Kennzeichen des 718 Cayman GT4 zählt das umfassend verbesserte Aerodynamikkonzept. Es produziert bis zu 50 Prozent mehr Abtrieb, ohne den Luftwiderstand nachteilig zu beeinflussen – Beweis für eine ausgezeichnete Effizienz. Dabei profitiert die Aerodynamik beider Modelle stark von dem neu konstruierten Einkammer-Sattel-Endschalldämpfer: Er schafft im Heckbereich Platz für einen funktionalen Diffusor, auf den beim 718 Cayman GT4 gut 30 Prozent des Hinterachsabtriebs entfallen. Ein größerer Wirkungsgrad zeichnet auch den feststehenden Heckflügel aus: Gegenüber dem Vorgängermodell produziert er ein Plus an Abtrieb von rund 20 Prozent. Das entspricht einem zusätzlichen Anpressdruck von zwölf Kilogramm bei 200 km/h. Die im GT-Stil optimierte Frontpartie hält die aerodynamische Balance mittels einer großen Bugspoilerlippe und sogenannter Air Curtains im Gleichgewicht. Letztere beruhigen den Luftstrom entlang der Vorderräder.

Porsche 718 Spyder: offener Straßensportler mit Leichtbauverdeck

Der neue 718 Spyder ist eine puristische Fahrspaßmaschine mit hochgeschwindigkeitstauglichem Leichtbauverdeck. Er führt die Historie so berühmter Roadster wie dem Porsche 550 Spyder und dem 718 RS 60 Spyder fort. Offen wie geschlossen begeistert er mit einer faszinierenden Silhouette. Das Verdeck ist alltagstauglich und lässt sich mit wenigen Handgriffen unter dem Heckdeckel verstauen. Anders als der GT4 besitzt der 718 Spyder einen Heckspoiler, der bei 120 km/h automatisch ausfährt. Dank des funktionalen Diffusors ist er das erste Modell der Boxster-Familie, das an der Hinterachse aerodynamischen Abtrieb erzeugt.

Hochleistungs-GT-Fahrwerk: optimiert für beste Dynamik

Erstmals kommt dem 718 Spyder das hochperformante GT-Fahrwerk des 718 Cayman GT4 zugute. Mit seiner überragenden Kurvendynamik ermöglicht es ein emotionales Fahr-Erlebnis. Seine nochmals verfeinerten Leichtbau-Federbein-Vorder- und Hinterachsen greifen Rennsport-Technologien auf. Zum Teil übernehmen Kugelgelenke die unmittelbare Anbindung an das Chassis. Das PASM-Dämpfungssystem (Porsche Active Suspension Management) mit 30 Millimeter Tieferlegung senkt den Schwerpunkt ab und verbessert das Querdynamik-Potenzial. Es ist speziell für den Rundstreckeneinsatz ausgelegt und schärft die Fahreigenschaften des 718 Cayman GT4. Auch der 718 Spyder profitiert von dieser Auslegung. Das Porsche Stability Management PSM arbeitet hier noch sensibler und präziser, lässt sich wahlweise aber auch in zwei Stufen deaktivieren. Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre verbessert die Längs- und Querdynamik, die Kurven-Performance und den Fahrspaß zusätzlich. Für den GT4 steht außerdem ein optionales Clubsport-Paket zur Verfügung. Es beinhaltet einen rückwärtigen Überrollbügel aus Stahl, einen Handfeuerlöscher und einen Sechspunktgurt für die Fahrerseite.

Zupackend: kraftvolle Bremsen, Ultra-High-Performance-Reifen

Die Hochleistungs-Bremsanlage des 718 Spyder und 718 Cayman GT4 sorgt mit großen Aluminium-Monoblock-Festsattelbremsen für konstante und rundstreckentaugliche Verzögerungswerte. Optional steht auch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Neu ist, dass jetzt auch der 718 Spyder auf speziell von Porsche abgestimmten UHP-Reifen (Ultra-High-Performance) rollt. Sie sind Teil des Gesamtpakets, das den 718 Cayman GT4 auf der Nürburgring-Nordschleife zu neuen Bestwerten beflügelt: Auf dem 20,6 Kilometer langen Traditionskurs sank die Rundenzeit gegenüber dem Vorgängermodell um zwölf Sekunden.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/718-spyder-cayman-gt4/kurzfassung.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6f72c966-e907-4a1f-b123-116962f13a8b.zip