
Fahrbericht Porsche 718 Cayman GT4 RS: Fast ein Rennwagen

Von Jens meiners, cen

Zufällig sollte man an dieses Auto nicht kommen: Dafür ist der jüngste, extremste Zugang in der 718er-Familie von Porsche viel zu laut, zu schnell und zu direkt. Er heißt 718 Cayman GT4 RS und unterscheidet sich schon von außen von den konventionelleren Modellen der Baureihe, auch vom bereits ausgesprochen sportlichen GT4: Der RS präsentiert sich mit großen Lufterlässen direkt hinter Fahrer und Beifahrer, dort, wo normalerweise die hintere Seitenscheibe sitzt; umfangreiches Spoilerwerk zielt die Karosserie, bis hin zum gewaltigen Heckflügel, der – wie beim 911 GT3 – per Schwanenhals von oben fixiert ist.

Der ernsthafte Auftritt des 718 GT4 RS wird vollständig diktiert vom Primat der Geschwindigkeit: Bei diesem Auto ist alles auf maximale Quer- und Längsdynamik ausgelegt, und zwar in einer Konsequenz, die es Porsche ermöglicht, mit nur noch wenigen Änderungen eine Clubsport-Variante dieses Modells auf die Räder zu stellen, die dann direkt für die Rennstrecke ausgelegt ist.

Beim GT4 RS ist vieles anders als bei den meisten modernen Sportwagen. Das Auto wird in kleinen Stückzahlen gebaut, und deshalb muss Porsche keine Rücksicht nehmen auf unsinnige, unrealistische Verbrauchsvorschriften. Statt einen Vierzylinder per Aufladung hochzuzüchten, haben sich die Entwickler beim besten 911, dem aktuellen GT3, bedient, und dessen freisaugenden 4,0-Liter-Sechs-Zylinder-Boxer mit Einzeldrosselklappen und 9000 U/min Maximaldrehzahl direkt hinter der Fahrgastzelle platziert. Dieser Motor, 500 PS stark, ist im Gegensatz zu den meisten Downsizing-Aggregaten nicht nur auf dem Papier, sondern auch auf der Straße höchst effizient. Das Auto lässt sich leicht mit knapp über zehn Litern pro 100 Kilometer bewegen, auch wenn der WLTP-Messzyklus einen Wert von 13,2 Litern ergibt.

Der Hochdrehzahl-Sauger vereint die gesamte Ingenieurskunst der Porsche-Entwickler in sich. Die Reaktionen auf Gaspedalbewegungen sind von der Schärfe eines Damaszenermessers, der Motorenklang – von unglaublicher Reinheit - scheint sich über mehr als eine Oktave zu erstrecken, das Fauchen beim Gasgeben und -wegnehmen lässt keinen Zweifel darüber, was gerade im Maschinenraum passiert. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert ganze 3,4 Sekunden, 160 km/h fallen nach 7,1 Sekunden. Erst bei 315 km/h kommen Fahrwiderstände zum Ausgleich.

Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt – und das ist wohl der einzige Wermutstropfen bei diesem Auto – ausschließlich über eine Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Dabei gibt es gar nichts am Schaltwerk auszusetzen: Es arbeitet blitzschnell, ist etwas kürzer übersetzt als beim regulären GT4S, die Anschlüsse passen perfekt. Doch Puristen würden die Gänge wahrscheinlich lieber per Hand wechseln – auch wenn dabei einige Sekundenbruchteile auf der hypothetischen Rennstrecke verlorengehen. Porsche liefert zu diesem Thema philosophische Betrachtungen über die Auslegung der RS-Modelle, tatsächlich gibt es aber wohl einfach kein passendes manuelles Getriebe, das den 450 Newtonmetern Drehmoment der 4,0-Liter-Maschine standhalten könnte. Immerhin lässt sich die Automatik auch mit einem Hebel auf der Mittelkonsole manuell ansteuern. Und zwar korrekt: Ziehen zum Hochschalten, nach vorn drücken zum Herunterschalten.

Das manuell einstellbare Fahrwerk und die Aerodynamik sind bestens auf die hohe Motorleistung ausgelegt. Die Lenkung ist perfekt gewichtet und von beinahe nervöser Präzision, die Limits in den Kurven liegen extrem hoch. Auf der Autobahn, in

Geschwindigkeitsbereichen nahe der Vmax, liegt der GT4 RS wie ein Brett, keine Spur von einer leichten Frontpartie, wie sie früher bei den schnellsten Porsche-Typen bisweilen zu spüren war. Konsequenter Leichtbau führt zu stolzen 35 Kilogramm Mindergewicht gegenüber dem regulären GT4; der Vorteil wird leider durch die obligatorische Automatik zum Teil wieder aufgeessen.

Die meisten Kunden dürften sich übrigens für das 12.602 Euro teure Weissach-Paket entscheiden. Es ist Bedingung dafür, die serienmäßigen 20-Zoll-Aluminium-Schmiederäder (auf der Bereifung 245/35 ZR 20 vorn und 295/30 ZR 20 hinten) durch Magnesiumräder der gleichen Dimension zu ersetzen. Dafür müssen dann weitere 14.875 Euro den Besitzer wechseln. Und so lässt sich der Kaufpreis relativ leicht in Richtung 180.000 Euro und mehr schieben.

Der Einstandspreis liegt bei 141.338 Euro, was angesichts der überragenden Eigenschaften des 718 GT4 RS nicht zuviel ist. Es dürfte sich bei ihm nämlich um den besten 718er handeln, der je gebaut wurde – und wird. Denn die Baureihe, und da müssen Fans der Marke beim Modellwechsel sehr stark sein, wird in ein paar Jahren zum reinen Elektroauto. (Jens Meiners, cen)

Daten Porsche 718 Cayman GT4 RS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,46 x 1,82 x 1,27

Radstand (m): 2,48

Antrieb: 6-Zylinder-Boxer-Benziner, 3996 ccm, Hinterradantrieb, 7-Gang-PDK

Leistung: 368 kW/500 PS bei 8400 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 6750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 13,2 Liter

CO₂-Emissionen: 299 g/km (Euro 6d final)

Leergewicht / Zuladung (EU): min. 1490 kg / max. 356 kg

Kofferraum: 125 l vorn, 136 l hinten

Basispreis: 141.338 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayman 718 GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



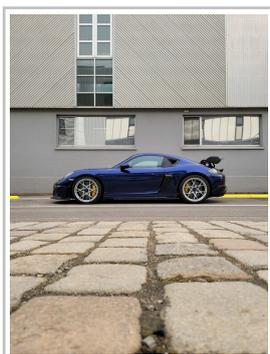
Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Autor Jens Meiners am Steuer des Porsche 718 Cayman GT4 RS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners
