PORSCHE

Der neue 718 Spyder und 718 Cayman GT4
The new 718 Spyder and 718 Cayman GT4

Pressemappe / Press Kit

PORSCHE
EASY**SHARE**

Easyshare: Presseinformationen einfach gemacht.
Damit Sie schneller die Informationen finden, die für Sie als Journalist entscheidend sind, haben wir Easyshare auf die Datenautobahn gebracht. Ob Texte, Bilder oder Infografiken: Mit Easyshare erhalten Sie die Daten auf dem schnellsten Weg.

QR-Code scannen – Daten zusenden lassen.

Easyshare: press releases made simple.
To enable you to find information that is crucial for you as a journalist as quickly as possible, we have put Easyshare on the data highway. Regardless of whether it's text, pictures or diagrams, with Easyshare you receive this data in the fastest way.

Just scan the QR code and have data sent.

Kraftstoffverbrauch und Emissionen
718 Cayman GT4: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,6 l/100 km, außerorts 8,1 l/100 km, kombiniert 10,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 249 g/km
718 Sypder: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,6 l/100 km, außerorts 8,1 l/100 km, kombiniert 10,9 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 249 g/km

Fuel consumption and emissions
718 Cayman GT4: *Fuel consumption – urban 15.6 l/100 km, extra-urban 8.1 l/100 km, combined 10.9 l/100 km; CO_2 emissions 249 g/km*
718 Sypder: *Fuel consumption – urban 15.6 l/100 km, extra-urban 8.1 l/100 km, combined 10.9 l/100 km; CO_2 emissions 249 g/km*

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.
Die Verbrauchs-und CO_2-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_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

All information relates to the EU model.
The consumption and CO_2 emission values were determined in accordance with the new Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). The NEDC values derived from this should continue to be specified for the time being. These values cannot be compared to the values determined in accordance with the NEDC measuring procedure used up to now. Further information on the official fuel consumption and official, specific CO_2 emissions of new passenger cars is available in the "Guidelines on fuel consumption, CO_2 emissions and power consumption of new passenger cars" [Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen], which are available free of charge from all sales outlets and from Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT).

Stand 27. Juni 2019

Inhalt/*Contents*

Highlights – Kurzfassung 4
Highlights – Summary

Motor und Performance 16
Engine and performance

Aerodynamik 28
Aerodynamics

Fahrwerk und Regelsysteme 32
Chassis and control systems

Karosserie und Innenraum 40
Body and interior

Der Knockhill Racing Circuit 46
Knockhill Racing Circuit

Routen 48
Routes

Technische Daten und Diagramme 50
Technical data and diagrams

PORSCHE EASY**SHARE**

Text- und Bildmaterial von dieser Broschüre per E-Mail zusenden lassen.

Have text and pictures from this document sent to your email address.

Highlights / Kurzfassung

Highlights / Summary

Highlights

Der neue 718 Spyder und 718 Cayman GT4

» VOLLKOMMEN. EMOTIONAL.

Die Mittelmotor-Sportwagenfamilie von Porsche erhält mit dem 718 Spyder und dem 718 Cayman GT4 zwei hochperformante Topmodelle.

» GENUSS. UNGEFILTERT.

Sowohl 718 Spyder als auch 718 Cayman GT4 bieten kompromisslosen Fahrspaß. Der GT4 öffnet die Tür ins GT-Modellprogramm von Porsche.

» EINZIG. NICHT ARTIG.

Erstmals teilen sich der 718 Spyder und der Cayman GT4 die technisch identische Basis. Neben dem 911 Speedster ist der Spyder das zweite offene Serienmodell von Porsche mit GT-Genen.

» PERFORMANCE. PUR.

Der neue 718 Cayman GT4 tritt nochmals austrainierter an – optimiert für den anspruchsvollen Einsatz auf der Rundstrecke.

» SAUGER. HOCHDREHEND.

Der Vierliter-Sechszylinder-Boxer steht im Mittelpunkt beider Hochleistungs-Sportwagen. Mit 309 kW (420 PS) ist er nochmals stärker und begeistert mit direktem Ansprechen, Sound und Drehfreude.

Highlights

The new 718 Spyder and 718 Cayman GT4

» COMPLETELY. EXHILARATING.

The mid-engined sports car family from Porsche gains two high-performance flagship models with the 718 Spyder and the 718 Cayman GT4.

» PLEASURE. UNFILTERED.

Both the 718 Spyder and 718 Cayman GT4 offer uncompromised driving pleasure. The GT4 opens the door to the Porsche GT model range.

» EXTRAORDINARY. NOT ORDINARY.

For the first time ever, the 718 Spyder and the Cayman GT4 share a technically identical base. Alongside the 911 Speedster, the Spyder is the second open-top production model from Porsche with GT genes.

» PERFORMANCE. PURE.

The new 718 Cayman GT4 cuts a more powerful figure again – optimised for demanding use on the racetrack.

» ENGINE. HIGH-REVVING.

At the heart of both high-performance sports cars is the four-litre six-cylinder boxer engine. At 309 kW (420 PS), it is more powerful and captivates with its direct response, sound and free-revving nature.

» STÄRKER. UND SAUBERER.

Moderne Motorentechnologie optimiert die Verbrauchs- und Abgaseffizienz des Sechszylinder-Boxers – darunter Start/Stopp-Funktion, adaptive Zylindersteuerung, Piezo-Direkteinspritzung plus Sportabgasanlage mit Ottopartikelfiltern.

» MEHR ABTRIEB. EFFIZIENT.

Das umfassend verbesserte Aerodynamikkonzept beflügelt den 718 Cayman GT4: Er generiert 50 Prozent mehr Abtrieb als sein Vorgänger – bei gleichem Luftwiderstand.

» DOWNFORCE. DANK DIFFUSOR.

Der funktionale Diffusor produziert bis zu 50 Prozent des Hinterachsabtriebs – Technologietransfer aus dem Motorsport.

» FORM. VOLLENDET.

Der 718 Spyder greift die Historie berühmter Roadster von Porsche auf. Die beiden längs ausgerichteten Höcker auf dem Heckdeckel zitieren klassische Design-Elemente. Sein Leichtbauverdeck verträgt Höchstgeschwindigkeit und Waschstraße gleichermaßen.

» *MORE POWERFUL. CLEANER.*

Modern engine technology optimises the fuel consumption and emissions of the six-cylinder boxer engine – including start-stop function, adaptive cylinder control, piezo direct injection plus sports exhaust system with gasoline particulate filter.

» *MORE DOWNFORCE. EFFICIENT.*

The extensively improved aerodynamics make the 718 Cayman GT4 faster: it generates 50 per cent more downforce than its predecessor – with the same drag.

» *DOWNFORCE. THANKS TO A DIFFUSER.*

The functional diffuser produces up to 50 per cent of the downforce on the rear axle with the same drag – technology taken from motorsport.

» *FORM. COMPLETE.*

The 718 Spyder encapsulates the history of the famous Porsche roadster. The two longitudinal humps on the bootlid are reminiscent of classic design elements. Its lightweight convertible roof is as tolerant of high speeds as it is of car washes.

» KURVEN. KÜNSTLER.

Erstmals erhält auch der 718 Spyder das komplette Hochleistungs-GT4-Fahrwerk für ein emotionales Fahrerlebnis. Mit PASM-Dämpfungssystem, 30 Millimeter Tieferlegung und Hinterachs-Quersperre.

» KRAFTVOLL. BREMSEN.

Die Hochleistungs-Bremsanlage eignet sich auch für den Rennstreckeneinsatz. Ultra-High-Performance-Reifen sorgen für ein enormes Griplevel.

» REIN. UND RASSIG.

Beide Sportwagen sprinten in 4,4 Sekunden von null auf Tempo 100 und überwinden die 300-km/h-Marke. Der 718 Spyder ist 301 km/h schnell, der 718 Cayman GT4 schafft 304 km/h.

» KONZENTRIERT. AUF MAXIMALEN FAHRSPASS.

Die auf das Wesentliche reduzierte Serienausstattung umfasst eine Alcantara-Ausstattung, das Porsche Communication Management (PCM) und vieles mehr. Für den 718 Cayman GT4 steht ein Clubsport-Paket mit Überrollbügel, Feuerlöscher und Sechspunktgurt (Fahrerseite) zur Wahl. Für das offene Modell bietet Porsche das Interieur-Paket Spyder Classic mit Bi-Color-Lederausstattung an.

» *CURVES. CRAFTSMANSHIP.*

For the first time, the 718 Spyder also receives the complete high-performance GT4 chassis for an emotive driving experience. With the Porsche Active Suspension Management (PASM) damping system, it benefits from 30 mm lower suspension and a limited slip differential.

» *POWERFUL. BRAKES.*

The high-performance braking system is suitable for the racetrack too. Ultra-high-performance tyres provide enormous grip.

» *FRESH. AND FIERY.*

Both sports cars can reach 100 km/h in 4.4 seconds from a standing start and break the 300 km/h barrier. The 718 Spyder has a top speed of 301 km/h, while the 718 Cayman GT4 can do 304 km/h.

» *FOCUSSED. ON MAXIMUM DRIVING PLEASURE.*

The stripped-back standard equipment includes Alcantara upholstery, Porsche Communication Management (PCM) and much more. The 718 Cayman GT4 comes with the option of a Clubsport package, with roll bar, fire extinguisher and six-point seatbelt (driver's side). On the open-top model, Porsche offers the Spyder Classic interior package with two-tone leather upholstery.

Kurzfassung

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

Summary

Hungry for every curve and optimised for the racetrack

The 718 family welcomes new members: with the new 718 Spyder and the 718 Cayman GT4, Porsche is launching two particularly emotive and powerful flagship models to claim top spot in the 718 model line-up. Their purist character will appeal to sports car enthusiasts who delight in unadulterated driving pleasure and appreciate a high level of agility as well as an almost intimate proximity to the centre of power. The perfectly balanced mid-engined layout offers all this. For the first time ever, the 718 Spyder and the 718 Cayman GT4 share a technically identical base. This includes the newly developed four-litre six-cylinder naturally aspirated engine, together with a six-speed manual gearbox. The boxer engine generates 309 kW (420 PS) in both models. While the GT4 represents the entry-level GT road car from Porsche, the Spyder lends itself to all kinds of curves. Both rely on highly efficient aerodynamics, a full GT chassis and powerful brakes.

High-revving and highly emotive naturally aspirated engine

At the heart of both models is the new four-litre six-cylinder boxer engine. The naturally aspirated engine is based on the same engine family as the turbocharged motors in the current 911 Carrera model series. The new high-revving powerplant generates 309 kW (420 PS) – 35 PS more than the previous GT4 had. The third generation of the Spyder has 45 PS more than its predecessor. Peak torque of 420 newton metres arrives between 5,000 and 6,800 rpm. Both sports cars are equipped with manual gearboxes and are capable of breaking the 300 km/h barrier. The 718 Spyder has a top speed of 301 km/h, while the 718 Cayman GT4 can reach 304 km/h, and both accelerate from 0-100 km/h in 4.4 seconds. The combined fuel consumption of the mid-engined sports cars is 10.9 l/100 km according to the New European Driving Cycle (NEDC). The enthralling character of this naturally aspirated engine combines a modern gasoline particulate filter emission control system with the linear power delivery and the immediate response of a GT engine. It has a maximum engine speed of 8,000 rpm and the unparalleled

Das Boxer-Triebwerk leistet in beiden Modellen **309 kW (420 PS)**.

The boxer engine generates ***309 kW (420 PS)*** *in both models.*

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.

boxer sound remains untouched. New additions include technical highlights such as a start-stop function and adaptive cylinder control. In part-load operation, it temporarily interrupts the injection process in one of the two cylinder banks, thus reducing fuel consumption.

Piezo injectors are used for direct fuel injection for the first time ever in a high-revving engine. They split each injection process into up to five individual injections. This supports a complete, and therefore emissions-friendly, combustion process. A variable intake system with two resonance valves ensures optimum gas exchange in the cylinders.

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.

Aerodynamic efficiency: more downforce, the same drag

Among the striking features of the 718 Cayman GT4 is the comprehensively improved aerodynamics package. It produces up to 50 per cent more downforce, without adversely affecting drag – proof of outstanding efficiency. The aerodynamics of both models benefit enormously from the newly designed single-chamber arch rear silencer: it creates space in the rear section for a functional diffuser, which accounts for a good 30 per cent of the downforce on the rear axle in the 718 Cayman GT4. The fixed rear wing is also marked out by its greater efficiency: it produces around 20 per cent more downforce compared with its predecessor. This corresponds to an additional 12 kg of downforce at 200 km/h. The front section, which is optimised in the GT style, maintains aerodynamic balance with a large front spoiler lip and so-called air curtains. The latter calm the airflow around the front wheels.

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.

Porsche 718 Spyder: an open-top sports car with lightweight convertible roof

The new 718 Spyder is a purist machine for driving pleasure with a lightweight convertible roof that can cope with high speeds. It continues the history of famous roadsters like the Porsche 550 Spyder and the 718 RS 60 Spyder. Open or closed, it thrills with a captivating silhouette. The roof is suitable for everyday use and can be stowed away under the bootlid in just a few steps. Unlike the GT4, the 718 Spyder has a rear spoiler that comes up automatically at 120 km/h. Thanks to the functional diffuser, it is the first model in the Boxster family to generate aerodynamic downforce on the rear axle.

718 Cayman GT4: Gegenüber dem Vorgängermodell produziert der Heckflügel ein Plus an Abtrieb von rund 20 Prozent.

718 Cayman GT4: *The rear wing produces around 20 per cent more downforce compared to its predecessor.*

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.

High-performance GT chassis: optimised for the best dynamics

For the first time ever, the 718 Spyder benefits from the high-performance GT chassis of the 718 Cayman GT4. With its superior cornering dynamics, it provides a thrilling driving experience. Its further refined lightweight spring-strut front and rear axles make use of racing technology. The direct connection to the chassis is partially by means of ball joints. The Porsche Active Suspension Management damping system with 30 mm lower suspension lowers the centre of gravity and improves lateral dynamics. It is specifically designed for use on the racetrack and sharpens the handling characteristics of the 718 Cayman GT4. The 718 Spyder also benefits from this design. The Porsche Stability Management (PSM) operates with even greater sensitivity and precision on these models but there is the option to deactivate it in two steps. Porsche Torque Vectoring (PTV) and a mechanical limited slip differential further enhance longitudinal and lateral dynamics, cornering performance and driving pleasure. The GT4 also comes with the option of a Clubsport package, which includes a rear steel roll bar, a hand-held fire extinguisher and a six-point seatbelt on the driver's side.

Der 718 Spyder rollt jetzt auf speziell von **Porsche abgestimmten UHP-Reifen (Ultra-High-Performance)**.

*The 718 Spyder now runs on **ultra-high-performance (UHP) tyres specially adapted by Porsche.***

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.

Gripping: powerful brakes, ultra-high-performance tyres

The high-performance braking system of the 718 Spyder and 718 Cayman GT4 provides consistent braking that's suitable for track driving thanks to large aluminium monobloc fixed-calliper brakes. The Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) is also available as an optional extra. One new feature is that the 718 Spyder now runs on ultra-high-performance (UHP) tyres, specially adapted by Porsche. They are part of the overall package that makes the 718 Cayman GT4 fly on the Nürburgring Nordschleife, breaking new records: its lap time on the legendary 20.6 km racetrack was 12 seconds faster than its predecessor.

Motor und Performance

Engine and performance

718 Cayman GT4: Rolling Chassis
718 Cayman GT4: Rolling chassis

718 GT4/Spyder: Vierliter-Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit 309 kW (420 PS)
718 GT4/Spyder: 4.0-litre six-cylinder naturally aspirated boxer engine with 309 kW (420 PS)

718 Spyder: Phantomgrafik
718 Spyder: Cut-away view

Motor und Performance

Emotionales Kraftpaket

Das hochdrehende, performante und effiziente Herzstück des neuen Porsche 718 Cayman GT4 und 718 Spyder ist ein eigens entwickelter Sechszylinder-Boxer mit vier Liter Hubraum und zahlreichen GT-Hightech-Genen. Der Saugmotor basiert auf der gleichen Motorenfamilie wie die Turbo-Triebwerke der aktuellen 911 Carrera-Baureihe. Mit 309 kW (420 PS) und einer linearen Kraftentfaltung begeistert das stärkste und emotionalste Aggregat der 718-Baureihe mit besonders direktem Ansprechverhalten und markantem Sound. Seine Drehfreude reicht bis 8.000/min, die Spitzenleistung liegt bei 7.600/min an und übertrifft jene des 3,8 Liter großen GT4-Vorgängers um 35 PS. Der Spyder, erstmals mit dem identischen Aggregat an Bord, legt sogar um 45 PS zu. Das maximale Drehmoment von 420 Newtonmetern steht von 5.000 bis 6.800/min zur Verfügung. Die Höchstdrehzahl von 8000/min liegt um 200/min höher als beim Vorgänger-Triebwerk.

Dies ermöglicht faszinierende Fahrleistungen. Der neue 718 Cayman GT4 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 304 km/h, der 718 Spyder ist 301 km/h schnell. Beide übertreffen ihre Vorgänger damit deutlich um neun beziehungsweise elf km/h. Den Standardsprint auf Tempo 100 absolvieren sie jeweils in 4,4 Sekunden. Besonders eindrucksvoll fällt ihr nochmals dynamischeres Temperament und die verbesserte Elastizität beim Spurt im mittleren Geschwindigkeitsbereich aus: Der 718 Spyder beschleunigt im fünften Gang in lediglich 6,0 Sekunden von 80 auf 120 km/h. Der 718 Cayman GT4 erreicht den identischen Wert. Mit einem korrelierten Kraftstoffverbrauch gemäß NEFZ von 10,9 l/100 km stellen die beiden Mittelmotor-Sportwagen ihre Effizienz unter Beweis.

Hohe Leistungs- und Durchzugswerte

Das Hochdrehzahl-Konzept des Sechszylinders basiert auf intensiv weiter entwickelten Technologien für den 4,0-Liter-Boxermotor. Mechanisch liefern eine extrem steife, aus einer hochfesten Legierung gefertigte Schmiedestahl-Kurbelwelle, Geometrie-optimierten Pleueln und einem großzügig dimensionierten Kurbelwellen-Hauptlager mit 67 Millimetern Durchmesser die standfeste Grundlage. Die robuste Ölwanne aus Kunststoff wiegt 36,5 Prozent weniger als das vergleichbare Gussteil vom Vorgänger.

Engine and performance

Emotive powerhouse

The high-revving, high-performance and efficient heart of the new Porsche 718 Cayman GT4 and 718 Spyder is a specially developed six-cylinder 4.0-litre boxer engine with lots of high-tech GT genes. The naturally aspirated engine is based on the same engine family as the turbocharged motors in the current 911 Carrera model series. With 309 kW (420 PS) and a linear power delivery, the most powerful and most emotive engine in the 718 model series captivates with its especially direct responsiveness and striking sound. It is happy to rev up to 8,000 rpm and reaches peak power at 7,600 rpm with 35 PS more than its 3.8-litre GT4 predecessor. The Spyder, which for the first time contains an identical engine, has 45 PS more than the last Spyder and, while it delivers maximum torque of 420 newton metres at between 5,000 and 6,800 rpm, its maximum engine speed is 200 rpm higher at 8,000 rpm.

This makes for thrilling performance. The new 718 Cayman GT4 reaches a top speed of 304 km/h, while the 718 Spyder can reach 301 km/h. They both outdo their predecessors significantly, by nine and 11 km/h respectively. They both achieve the standard sprint from 0-100 km/h in 4.4 seconds. Their even more dynamic temperament and improved mid-range flexibility are particularly impressive: the 718 Spyder accelerates from 80 to 120 km/h in just 6.0 seconds in fifth gear. The 718 Cayman GT4 achieves an identical figure. The two mid-engined sports cars demonstrate their efficiency with a combined NEDC fuel consumption of 10.9 l/100 km.

High power output and torque values

The high-revving six-cylinder engine is based on intensively refined technologies for the 4.0-litre boxer engine. Mechanically, a stable base is formed by an extremely rigid high-strength forged-steel crankshaft, geometrically optimised connecting rods and a generously dimensioned crankshaft main bearing with a diameter of 67 mm. The robust plastic sump weighs 36.5 per cent less than the comparable cast part of the last model.

Der neue 718 Cayman GT4 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von **304 km/h**, der 718 Spyder ist **301 km/h** schnell.

*The new 718 Cayman GT4 reaches a top speed of **304 km/h**, while the 718 Spyder can reach **301 km/h.***

Fact sheet

718 Cayman GT4

3.995 cm³
Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit Ottopartikelfilter

3,995 cm³
Six-cylinder naturally aspirated boxer engine with gasoline particulate filter

309 kW (420 PS)
bei 7.600/min

309 kW (420 PS)
at 7,600 rpm

420 Nm
bei 5.000 – 6.800/min

420 Nm
at 5,000 – 6,800 rpm

304 km/h
Höchstgeschwindigkeit

304 km/h
Top speed

10,9 l/100 km
Kraftstoffverbrauch kombiniert

10.9 l/100 km
Fuel consumption combined

249 g/km
CO_2-Emissionen kombiniert

249 g/km
CO_2 emissions combined

Beschleunigung / *Acceleration*

0 – 60 mph	**4,2 s / *4.2 s***
0 – 100 km/h	**4,4 s / *4.4 s***
0 – 160 km/h	**9,0 s / *9.0 s***
0 – 200 km/h	**13,8 s / *13.8 s***

PORSCHE EASY**SHARE**

Infografik per E-Mail zusenden lassen.

Have infographics sent by email.

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.
All information relates to the EU model.

Angesichts der hohen Drehzahl übernehmen Rollenschlepphebel mit hydraulischem Ventilspielausgleich die Ventilbetätigung. Das elektronische Motormanagement passt die Steuerzeiten der vier VarioCam-Nockenwellen je nach Lastanforderung und Drehzahl an, auf der Auslassseite zum Beispiel über einen Verstellbereich von 30 Kurbelwellengrad. Über das gesamte Drehzahlspektrum sorgt dies für hohe Leistungs- und Durchzugswerte und verbessert so die Fahrbarkeit.

In view of the high engine speeds possible, rocker arms with hydraulic valve clearance compensation are responsible for operating the valves. The electronic engine management system adjusts the timing of the four VarioCam camshafts according to load requirement and engine speed, for example over an adjustment range of 30 crankshaft degrees on the outlet side. This ensures high power output and torque values across the entire engine speed range, thus improving drivability.

Benzindirekteinspritzung mit Piezo-Injektoren

Besondere Anforderungen erfüllt die Gemischbildung in den Brennräumen. Die zentral positionierten Injektoren der Benzindirekteinspritzung (DFI) werden erstmals bei einem Hochdrehzahlmotor von Piezo-Elementen gesteuert. Sie öffnen die Einspritzventile, indem sie sich beim Anlegen einer Steuerspannung ausdehnen. Ohne Stromfluss ziehen sich die Kristalle zusammen, die Ventilöffnung schließt wieder. Hierdurch wird der Kraftstoff mit einem maximalen Benzindruck von 200 bar fein zerstäubt, die Verbrennung läuft noch exakter ab. Das noch perfektere Spraybild des Piezo-Injektors verringert die Tröpfchenbildung an den Zylinderwänden und wirkt potenzieller Rußbildung entgegen. Effekt: Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen sinken, während der Wirkungsgrad des Saugmotors steigt.

Direct fuel injection with piezo injectors

The mixture that forms in the combustion chambers meets special requirements. The centrally positioned injectors of the direct fuel injection (DFI) system are controlled by piezo elements for the first time in a high-speed engine. They open the injection valves by expanding upon application of a control voltage. When there is no current flowing, the crystals contract and the valve opening closes again. As a result, the fuel is finely atomised with a maximum fuel pressure of 200 bar, and combustion is even more precise. The even better spray pattern of the piezo injector reduces droplet formation on the cylinder walls and counteracts potential soot formation. The result? Fuel consumption and exhaust emissions fall, while the efficiency of the naturally aspirated engine increases.

718 Cayman GT4: Phantomgrafik
718 Cayman GT4: Cut-away view

718 Cayman GT4/718 Spyder: Vierliter-Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit 309 kW (420 PS)
718 Cayman GT4/718 Spyder: Four-litre six-cylinder naturally aspirated boxer engine with 309 kW (420 PS)

Die variable Sauganlage unterstützt schnelle Gaswechsel in den Brennräumen. Sie zeichnet sich durch zwei Resonanzklappen aus, die je nach Leistungsanforderung einzeln oder gleichzeitig öffnen und so die Frequenz der pulsierenden Luftsäule auf ihrem Weg zu den Ventilen der Drehzahl anpasst. Dies verbessert den Füllungsgrad in den Zylindern und führt zu einem satteren Drehmomentverlauf.

The variable intake system supports rapid gas exchange in the combustion chambers. It features two resonance valves, which open individually or simultaneously depending on the power requirement and therefore adapt the frequency of the pulsating air column on its way to the valves, according to the engine speed. This improves the fill level in the cylinders and results in more impressive torque characteristics.

Sportabgasanlage mit Ottopartikelfiltern

Auf der Auslassseite erfüllt die neue, aufwändig konstruierte Sportabgasanlage gleich mehrere Ziele: Ihre Ottopartikelfilter (OPF) leisten einen wichtigen Beitrag zum Einhalten der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Ihr großer Querschnitt reduziert den Abgasgegendruck und unterstützt damit die Leistungssteigerung. Die spezielle Sattelbauweise der Sportabgasanlage bietet den notwendigen Freiraum für einen effizienten Heckdiffusor (siehe Kapitel Karosserie und Aerodynamik).

Hierfür wurden die beiden beim GT4-Vorgängermodell noch getrennten Hauptschalldämpfer zu einem zentralen Bauteil zusammengeführt, das sattelförmig den Diffusor umschließt und den geringen zur Verfügung stehenden Bauraum bestmöglich nutzt. Dennoch besitzt der Schalldämpfer ein ausreichendes Volumen, um strengste Geräuschanforderungen zu erfüllen. Dank der Klappensteuerung bleibt der emotionale Boxer-Sound unangetastet: Je nach Motortemperatur und Lastanforderung vereint sie optimale Kraftentfaltung speziell bei hoher Drehzahl mit emotionaler Akustik.

Sports exhaust system with gasoline particulate filters

On the outlet side, the new sports exhaust system satisfies several objectives at once thanks to its complex design: its gasoline particulate filters (GPF) play an important role in compliance with the Euro 6d-Temp emissions standard. Its large cross-section reduces exhaust backpressure and therefore increases power while the special arched design of the sports exhaust system provides the necessary clearance for an efficient rear diffuser (see the Body and Aerodynamics section below).

For this purpose, the two main silencers, which were still separate on the last GT4, have been combined to form a central component, which surrounds the diffuser in the shape of a saddle and makes the best possible use of the small amount of available space. Nevertheless, the volume of the silencer is sufficient to meet the strictest noise requirements. Thanks to the valve controller, the iconic boxer sound remains untouched: depending on the engine temperature and load requirements, it combines optimum power delivery with emotive acoustics, especially at high speeds.

Fact sheet

718 Sypder

3.995 cm³
Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit Ottopartikelfilter

3,995 cm³
Six-cylinder naturally aspirated boxer engine with gasoline particulate filter

309 kW (420 PS)
bei 7.600/min

309 kW (420 PS)
at 7,600 rpm

420 Nm
bei 5.000 – 6.800/min

420 Nm
at 5,000 – 6,800 rpm

301 km/h
Höchstgeschwindigkeit

301 km/h
Top speed

10,9 l/100 km
Kraftstoffverbrauch kombiniert

10.9 l/100 km
Fuel consumption combined

249 g/km
CO_2-Emissionen kombiniert

249 g/km
CO_2 emissions combined

Beschleunigung / *Acceleration*

0 – 60 mph	**4,2 s / *4.2 s***
0 – 100 km/h	**4,4 s / *4.4 s***
0 – 160 km/h	**9,0 s / *9.0 s***
0 – 200 km/h	**13,8 s / *13.8 s***

PORSCHE EASY**SHARE**

Infografik per E-Mail zusenden lassen.

Have infographics sent by email.

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.
All information relates to the EU model.

Adaptive Zylindersteuerung

Eine besondere Innovation zur Reduzierung der Abgasemissionen und des Verbrauchs ist die adaptive Zylindersteuerung. Im Drehzahlbereich zwischen 1.600 und 3.000/min und bei einer Lastabfrage bis maximal 100 Newtonmetern unterbricht sie temporär den Einspritzvorgang an einer der beiden Motorbänke, der Sechszylinder läuft zeitweilig im Dreizylinderbetrieb. Bei konstanter Belastung wird die Zylinderbank alle zwanzig Sekunden gewechselt, um eine gleichmäßige Belastung und Durchströmung der Katalysatoren sicherzustellen. Mit Ausnahme eines leicht veränderten Klangbilds verläuft das Ab- und Zuschalten für den Fahrer unmerklich. Der Effekt hingegen ist spürbar: Die adaptive Zylindersteuerung kann die CO_2-Emissionen um elf Gramm pro Kilometer senken. Sie lässt sich gemeinsam mit der Start/Stopp-Funktion, die erstmals im 718 Cayman GT4 und 718 Spyder zum Einsatz kommt, deaktivieren.

Adaptive cylinder control

A special innovation to reduce exhaust emissions and fuel consumption is the adaptive cylinder control. At engine speeds of between 1,600 and 3,000 rpm and a load request of up to a maximum torque of 100 Nm, it temporarily interrupts the injection process of one of the two engine banks, and the six-cylinder engine temporarily operates in three-cylinder mode. At constant load, the cylinder bank is changed every 20 seconds to ensure a uniform load and flow through the catalytic converters. With the exception of a slightly different sound profile, this switching back and forth goes unnoticed by the driver. The effect, however, is palpable: the adaptive cylinder control can reduce the CO_2 emissions by around 11 grams per kilometre. It can be deactivated together with the start/stop function, which is featured for the first time in the 718 Cayman GT4 and 718 Spyder.

Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig

Die Kraft des Sechszylinder-Saugmotors reicht ein manuelles Sechsganggetriebe mit Zweimassen-Schwungrad an die Hinterräder weiter. Mit seinem verkürzten Schalthebel unterstreicht es das emotionale Fahrerlebnis. Dynamische Getriebelager minimieren die Übertragung von Schwingungen und Vibrationen aus dem Antriebsstrang auf die Karosserie, reduzieren bei sportlicher Gangart aber auch die Massenbewegungen des Antriebsaggregats. Hinzu kommt die dynamische Zwischengasfunktion: Sie reduziert den Verschleiß und verbessert die Fahrzeugstabilität beim Herunterschalten. Über die AUTO BLIP-Taste auf der Mittelkonsole lässt sich diese Funktion aktivieren. Das Zwei-Massenschwungrad ist eine Übernahme aus dem 911 GT3.

Six-speed manual gearbox as standard

The power of the six-cylinder naturally aspirated engine is passed on to the rear wheels by a six-speed manual gearbox with a dual mass flywheel. With its shortened gear lever, it emphasises the emotive driving experience. Dynamic transmission mounts minimise the transmission of oscillations and vibrations from the drivetrain to the body, as well as reducing mass movements of the drive unit when driving in a spirited manner. Add to this the dynamic double-clutch function: it reduces wear and improves vehicle stability when shifting down gears. This function can be activated by pressing the AUTO BLIP button on the centre console. The dual mass flywheel has been carried across from the 911 GT3.

Abgasqualität

Zentral positionierte Piezo-Injektoren der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung, adaptive Zylindersteuerung, Start/Stopp-Funktion: Die Abgasqualität des neuen Hochdrehzahl-Saugmotors des Porsche 718 Cayman GT4 und 718 Spyder ist das Resultat komplexer Maßnahmen. Den größten Unterschied machen die Ottopartikelfilter (OPF) der Sportabgasanlage aus. Sie profitieren von einer Breitband-Lambda-Regelung mit einer Lambda-Sonde, welche die Abgaszusammensetzung seitengetrennt für jede Zylinderbank steuert. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren. Die notwendige Regeneration der OPF erfolgt selbstständig und für den Fahrer unmerklich.

Exhaust quality

Centrally positioned piezo injectors for the high-pressure direct fuel injection, adaptive cylinder control, start/stop function: the exhaust quality of the new high-speed naturally aspirated engine in the Porsche 718 Cayman GT4 and 718 Spyder is the result of complex technology. The gasoline particulate filters (GPF) in the sports exhaust system make the biggest difference. They benefit from a broadband lambda control unit with one lambda sensor, which controls the composition of the exhaust gas separately for each side and for each cylinder bank. Further sensors monitor the conversion of pollutants in each of the catalytic converters. The necessary regeneration of the GPF happens automatically and without the driver noticing.

718 Spyder: Rolling Chassis
718 Spyder: Rolling chassis

Aerodynamik

Aerodynamics

718 Cayman GT4: Aerodynamik
718 Cayman GT4: Aerodynamics

Aerodynamik

Effizientes Abtriebsniveau

Mit seinem ausgefeilten Aerodynamik-Konzept adaptiert der neue 718 Cayman GT4 wichtige Erkenntnisse, die Porsche mit der Rennversion des Vorgängers im Motorsport gesammelt hat, für das Serienmodell. Es löst einen klassischen Zielkonflikt: Obwohl es 50 Prozent mehr Abtrieb generiert und dadurch speziell in schnellen Kurven eine deutlich größere Querdynamik ermöglicht, bleibt der Luftwiderstand nahezu unverändert. Dies ebnet den Weg für die markant auf über 300 km/h gestiegene Höchstgeschwindigkeit.

Zu den Kernstücken der detailliert optimierten GT4-Aerodynamik zählt der funktionale Diffusor, der auch für den 718 Spyder zum Einsatz kommt. Dank der Sportabgasanlage mit sattelförmig konstruiertem Einkammer-Endschalldämpfer bildet er im Heckbereich einen ansteigenden Kanal. In ihm wird die Luft stark beschleunigt, die der verkleidete Unterboden mit Hilfe von Leitelementen gezielt zuführt. Der hierdurch erzeugte Unterdruck saugt das Fahrzeug förmlich auf die Straße und zeichnet für 30 Prozent des Abtriebs verantwortlich, den der 718 Cayman GT4 an der Hinterachse produziert – quasi ohne Auswirkungen auf den Luftwiderstand und damit hocheffizient.

Aerodynamics

Efficient downforce

With its sophisticated aerodynamics package, the new 718 Cayman GT4 takes important insights that Porsche has gained with the racing version of its predecessor and adapts them for the new production car. It resolves a classic conflict of objectives: although it generates 50 per cent more downforce and, as a result enables significantly improved lateral dynamics, especially when cornering at high speed, the drag remains virtually unchanged. This paves the way for the marked increase in top speed to over 300 km/h.

At the heart of the aerodynamics of the GT4, which have been optimised in detail, is the functional diffuser, also used in the 718 Spyder. Thanks to a sports exhaust system featuring a single-chamber, saddle-shaped rear silencer, it forms a rising duct in the rear section. The air is accelerated powerfully in this duct and is fed selectively to the encased underbody by means of guide elements. The negative pressure generated as a result literally sucks the vehicle onto the road, accounting for 30 per cent of the downforce that the 718 Cayman GT4 produces on the rear axle – with virtually no effect on drag and therefore highly efficiently.

718 Cayman GT4: Aerodynamik-Konzept mit großem Diffusor
718 Cayman GT4: aerodynamic package-vehicle floor

122 kg

Bei Höchstgeschwindigkeit lasten insgesamt
122 Kilogramm auf dem Heck des neuen 718 Cayman GT4.

718 Cayman GT4: At top speed, there is a total of
122 kilograms of rear downforce.

Der großzügig dimensionierte, feststehende Heckflügel mit integrierten Winglets bringt die überragende Sportlichkeit des Coupé-Topmodells zum Ausdruck. Gegenüber dem Vorgänger-GT4 produziert er rund 20 Prozent mehr Abtrieb. Das entspricht einem zusätzlichen Anpressdruck von zwölf Kilogramm bei 200 km/h. Bei Höchstgeschwindigkeit lasten insgesamt 122 Kilogramm auf dem Heck. Sideblades für die seitlichen Lufteinlässe verbessern die Zuführung von Prozessluft und kühlen den Motorraum des Cayman GT4.

Beim 718 Spyder generiert der funktionale Diffusor sogar 50 Prozent des Hinterachsabtriebs: Der offene Zweisitzer besitzt anstelle des Heckflügels einen Heckspoiler, der bei 120 km/h automatisch ausfährt. Er ist die erste Boxster-Serienvariante, die an der Hinterachse Abtrieb erzeugt.

The generously sized fixed rear wing and its integrated winglets are an expression of the superior sporting prowess of the top-of-the-range coupé. It produces roughly 20 per cent more downforce compared to the last GT4, which corresponds to an additional 12 kg of downforce at 200 km/h. At the car's maximum speed, there is a total of 122 kg of rear downforce. Sideblades for the lateral air intakes improve the supply of processed air and cool the engine compartment of the Cayman GT4.

With the 718 Spyder, the functional diffuser generates 50 per cent of the downforce on the rear axle: instead of the rear wing, the open-top two-seater has a rear spoiler that rises automatically at 120 km/h. It is the first Boxster model to generate downforce on the rear axle.

Die signifikant im GT-Stil überarbeitete Frontpartie reduziert bei beiden Modellen den Auftrieb an der Vorderachse und hält auf diese Weise die aerodynamische Balance im Gleichgewicht. So lassen spezielle Bypässe an den äußeren Seiten der Bugschürze – die sogenannten Air Curtains – die Luft jeweils durch einen innenliegenden Kanal gezielt vor den Vorderrädern wieder austreten. Der hierdurch erzeugte Luftstrom wirkt nachteiligen Verwirbelungen an den Radhäusern gezielt entgegen und erzeugt Abtrieb an der Vorderachse. Die zentrale Öffnung der Frontschürze leitet den Fahrtwind durch den Mittenkühler nach oben zu einer Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel, die für GT-Sportwagen von Porsche längst als charakteristisch gilt. Durch einen zusätzlichen Gurney-Flap wird ein Unterdruck erzeugt, der die Luft aus der Öffnung saugt. Selbst das Wabengitter der Lufteinlässe wurde optimiert: Dank geringerer Versperrung verbessert es die Durchströmung.

Eine neue Form erhielt auch die ausgeprägte Frontspoilerlippe mit vertieftem „GT4"- beziehungsweise „Spyder"-Schriftzug. Um dem abweichenden Abtriebsniveau an der Hinterachse zu entsprechen, fällt sie bei beiden Modellen unterschiedlich groß aus. Die spezielle Oberfläche ihrer Unterseite erinnert im Bereich des Vorderwagens an die eines Golfballs. Hierdurch folgt der Luftfluss präziser der Kontur und senkt den Luftwiderstand. Und noch eine weitere aerodynamische Besonderheit zeichnet den Unterboden des 718 Cayman GT4 und 718 Spyder aus: spezielle NACA-Öffnungen. Sie führen dem Motorraum und vor allem den Ottopartikelfiltern Kühlluft zu, ohne den Cw-Wert der Fahrzeuge zu beeinträchtigen.

The front section, which has been significantly redesigned in the GT style, reduces lift on the front axle in both models, thus maintaining aerodynamic balance. Special bypasses on the outer sides of the front apron – the so-called air curtains – allow the air to exit again in a targeted manner in front of the front wheels, in each case through an inner duct. The airflow this generates counteracts any detrimental turbulence at the wheel housings in a targeted way and generates downforce on the front axle. The central opening in the front apron guides the flow upwards through the centre radiator to an outlet in front of the bootlid, which has long been a characteristic of Porsche GT sports cars. An additional Gurney flap generates a vacuum that sucks air from the outlet. Even the honeycomb lattice of the air inlets has been optimised: the flow is improved as there is less obstruction.

The pronounced front spoiler lip also gets a new shape, with a recessed "GT4" or "Spyder" logo. It comes in different sizes for the two models to correspond to the difference in downforce on the rear axle. At the front end, the special surface on its underside is reminiscent of that of a golf ball. As a result, the airflow follows the contour more precisely, reducing drag.
The underbody of the 718 Cayman GT4 and 718 Spyder also features yet another aerodynamic feature: special NACA ducts. These supply cooling air to the engine compartment and especially to the gasoline particulate filters, without impairing the vehicle's drag coefficient.

Fahrwerk und Regelsysteme

Chassis and control systems

Fahrwerk und Regelsysteme

Optimal für die Rundstrecke

Erstmals kommt der 718 Spyder in den Genuss des vollwertigen GT-Fahrwerks des 718 Cayman GT4. Es wurde vom Porsche 911 GT3 abgeleitet und basiert damit auf Technologien, die sich im Rennsport bewährt haben. Gegenüber dem Vorgängermodell wurde es für den Einsatz im neuen GT4 nochmals in vielen Details verfeinert. Das Ergebnis ist ein dynamisches und bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche stabiles Fahrverhalten. In puncto Wendigkeit und Fahrspaß setzen 718 Spyder und Cayman GT4 neue Maßstäbe und begeistern mit einem emotionalen Fahrerlebnis.

Auf der Nürburgring-Nordschleife kann der 718 Cayman GT4 eine neue Bestzeit setzen. Mit 7:28 Minuten auf dem 20,6 Kilometer langen Traditionskurs sank die Rundenzeit gegenüber dem Vorgängermodell um zwölf Sekunden. Damit ist der neue GT4 schneller als seinerzeit der Supersportwagen Carrera GT. Während die reine Leistungssteigerung beim GT4 nur rund drei Sekunden Verbesserung gebracht hätte, konnte mit dem Gesamtpaket aus Aerodynamik, Reifen und Fahrwerksabstimmung eine Steigerung von zwölf Sekunden erreicht werden.

Eine Leichtbau-Federbeinachse, ausgelegt für extreme Belastungen, führt die Vorderräder besonders präzise und liefert die Grundlage für das hochagile Ansprechen der Lenkung. An der verstärkten Leichtbau-Hinterachse kommen ebenfalls Federbeine zum Einsatz. Hier wie dort stammen neben den Upside-Down-Stoßdämpfern auch die Quer- und Längslenker sowie die Fahrschemel aus dem GT3-Baukasten. Das gleiche gilt für spezielle Kugelgelenke, die eine spielfreie Anbindung des Fahrwerks ermöglichen. Der Radträger der Hinterachse ist eine eigenständige Konstruktion und sorgt für zusätzliche Stabilität.

Chassis and control systems

Ideal for the racetrack

For the first time, the 718 Spyder will now enjoy the full GT chassis of the 718 Cayman GT4. Inspired by the Porsche 911 GT3, it is therefore based on technology tried and tested in motor racing. Many details have been further refined compared with its predecessor for use in the new GT4. The result is dynamic handling that is stable even at high speeds. The 718 Spyder and Cayman GT4 set new standards in agility and driving pleasure, captivating with a thrilling driving experience.

The 718 Cayman GT4 has set a new fastest lap on the Nordschleife at the Nürburgring. Its lap time of 7:28 minutes on the legendary 20.6 km racetrack was 12 seconds quicker than the time set by its predecessor, quicker even than the time achieved by the Carrera GT supercar when it was launched. Whereas the pure increase in power of the GT4 would have resulted in an improvement of only around three seconds, the overall package of aerodynamics, tyres and chassis-tuning made it possible to better the previous time by 12 seconds.

A lightweight spring-strut suspension, designed for extreme loads, guides the front wheels with particularly fine precision and provides the basis for highly agile steering response. Spring struts are also used on the reinforced lightweight rear axle. Here too, both the upside-down shock absorbers and the longitudinal and transverse control arms are taken from the GT3, as are the subframes. The same applies to the special ball joints, which allow mounting of the chassis without play. The rear axle's wheel knuckles have a unique design and provide additional stability.

Nürburgring-Nordschleife: Mit einer Rundenzeit von **7:28 Minuten auf dem 20,6 Kilometer langen Traditionskurs** ist der 718 Cayman GT4 zwölf Sekunden schneller als das Vorgängermodell.

*Nürburgring-Nordschleife: The 718 Cayman GT4 has set a new lap time. With **a time of 7:28 minutes the GT4 was twelve seconds faster** than its predecessor.*

PASM-Sportfahrwerk mit 30 Millimeter Tieferlegung

Das variable, sportlich abgestimmte PASM-Dämpfungssystem (Porsche Active Suspension Management) gehört zur Serienausstattung des 718 Spyder und 718 Cayman GT4. Es zeichnet sich durch zwei Kennfelder aus. In der Grundeinstellung vereint es hohe Fahrdynamik und Agilität für den alltäglichen Einsatz im Straßenverkehr. Der Sportmodus ist speziell für den Betrieb auf Rennstrecken ausgelegt: Er schärft die Fahreigenschaften, optimiert die Traktion und ermöglicht maximale Kurvengeschwindigkeiten. Gegenüber anderen Sportwagen der 718-Baureihe sorgt das PASM-Sportfahrwerk für eine Tieferlegung um 30 Millimeter. Dies senkt den Schwerpunkt und verbessert ebenfalls die querdynamischen Fahreigenschaften.

PASM sports chassis lowered by 30 mm

The variable PASM (Porsche Active Suspension Management) sports damping system is included as standard equipment on the 718 Spyder and 718 Cayman GT4. It features two settings. In the basic one, it combines excellent driving dynamics and agility for everyday use on the roads. Sport mode is specifically designed for use on racetracks: it sharpens the car's handling characteristics, optimises traction and allows higher cornering speeds. Compared to other sports cars in the 718 model series, PASM sports suspension is 30 mm lower. This lowers the centre of gravity and also improves the vehicle's lateral dynamic handling characteristics.

Porsche Stability Management

Auch 718 Spyder und 718 Cayman GT4 besitzen ab Werk das Porsche Stability Management (PSM). Es fasst die Elektronische Stabilitätskontrolle ESC (Electronic Stability Control) und die Traktionskontrolle TC (Traction Control) zusammen und stabilisiert den fahrdynamischen Grenzbereich über gezielte Bremsvorgänge an einzelnen Rädern. Anhand von Sensordaten zu Fahrtrichtung und Querbeschleunigung sowie Fahr- und Giergeschwindigkeiten errechnet das PSM hierfür die tatsächliche Bewegungsrichtung und gleicht sie permanent mit der gewünschten Spur ab. Im 718 Cayman GT4 und 718 Spyder dosiert das PSM die entsprechenden Regeleingriffe nochmals sensibler und präziser. Zugleich lässt sich das System wie bei allen GT-Modellen von Porsche in zwei Stufen komplett ausschalten. Dies ermöglicht ein ungefiltertes Fahrerlebnis zum Beispiel auf abgesperrten Strecken, auch wenn selbst geübte Fahrer mit deaktiviertem PSM kaum schnellere Rundenzeiten erzielen.

Porsche Stability Management

The 718 Spyder and 718 Cayman GT4 also come with Porsche Stability Management (PSM) as standard. This combines Electronic Stability Control (ESC) and Traction Control (TC) and stabilises the limits of dynamic driving by means of selective braking on individual wheels. To do this, PSM uses sensor data on driving direction and lateral acceleration as well as road speed and yaw rate to calculate the actual direction of movement and constantly adjusts this to the desired line. In the 718 Cayman GT4 and 718 Spyder, the PSM system is even more sensitive and precise in its application of appropriate control interventions. At the same time, as with all Porsche GT models, the system can be turned off completely via two steps. This allows an unadulterated driving experience, for example on closed racing circuits, even though experienced drivers are barely able to achieve faster lap times with the PSM deactivated.

Porsche Torque Vectoring (PTV)

Als erweiterter Bestandteil des PSM zählt auch das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre zur Serienausstattung des 718 Spyder und 718 Cayman GT4. Es verbessert die Längs- und Querdynamik, steigert die Kurven-Performance und den Fahrspaß. Während ein Bremsimpuls am kurveninneren Hinterrad die Einlenkpräzision und die Agilität unterstützt, leitet die mechanische Quersperre dem äußeren Rad mehr Antriebskraft zu. Dies stärkt die gewünschte Rotation um die Fahrzeug-Hochachse zusätzlich und verbessert die Traktion beim starken Herausbeschleunigen aus engen Kurven.

Porsche Torque Vectoring (PTV)

Another component of the PSM system is Porsche Torque Vectoring (PTV) with mechanical limited slip differential, which is included as standard equipment on the 718 Spyder and 718 Cayman GT4. This improves both longitudinal and lateral dynamics, increases performance through corners and enhances driving pleasure. While a braking signal to the inside rear wheel assists steering precision and agility, the mechanical limited slip differential supplies more propulsive force to the outer wheel. This boosts the desired rotation around the vehicle's vertical axis and improves traction when accelerating sharply out of tight corners.

Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM)

Ebenso wie der Porsche 718 T und der 718 GTS besitzen auch der 718 Cayman GT4 und der 718 Spyder das PADM-System. Die dynamischen Getriebelager minimieren die Schwingungen im Motor-/Getriebebereich und reduzieren Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs die Fahrdynamik beeinflussen. So verbindet es die Vorteile von harter und weicher Getriebelagerung: ein merklich präziseres und stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven, bei uneingeschränktem Fahrkomfort auf ebenen Straßen.

Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM)

Like the Porsche 718 T and 718 GTS, the 718 Cayman GT4 and the 718 Spyder also come equipped with the PADM system. Dynamic transmission mounts minimise vibrations in the engine/transmission area and reduce movements that could affect driving dynamics as a result of the total mass of the drivetrain. PADM therefore combines the advantages of hard and soft transmission mounts giving appreciably more precise and stable handling during changes in load and on fast corners, while driving comfort remains unaffected on uneven roads.

Leistungsstarke Bremsanlage

Die leistungsstarke Bremsanlage des neuen 718 Spyder und 718 Cayman GT4 entspricht der beeindruckenden Performance beider Sportwagen. Ihre großzügig dimensionierten Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen arbeiten an der Vorderachse mit sechs und an den Hinterrädern mit vier Kolben, die Bremssättel sind rot lackiert. Die Verbund-Bremsscheiben – zugunsten einer besseren Kühlung innenbelüftet und gelocht – besitzen vorne wie hinten Aluminium-Bremstöpfe und einen Durchmesser von 380 Millimetern. Sie ermöglichen konstante und rundstreckentaugliche Verzögerungswerte.

Für beide Modelle steht auch die rennstreckenerprobte Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Sie gewährleistet selbst bei extremer Beanspruchung eine hohe Fading-Resistenz. Markantester Vorteil ihrer gelochten, vorne 410 und hinten 390 Millimeter großen Keramik-Verbund-Bremsscheiben ist jedoch das geringe Gewicht: Sie sind gut 50 Prozent leichter als vergleichbare Graugussteile. Dies wirkt sich, für den Fahrer gut spürbar, positiv auf die ungefederten und rotatorischen Massen aus: Die PCCB erhöht die Agilität und verbessert neben dem Handling auch den Fahr- und Abrollkomfort. Zugleich sorgen die gelb lackierten Aluminium-Monobloc-Festsättel mit sechs Kolben an der Vorder- und vier Kolben an der Hinterachse für hohen und konstanten Bremsdruck.

Powerful braking system

The powerful braking system of the new 718 Spyder and 718 Cayman GT4 matches the impressive performance of the two sports cars. Its generously sized aluminium monobloc fixed callipers are painted red and operate with six pistons on the front wheels and four on the rear. The composite brake discs – internally vented and perforated for better cooling – have aluminium brake chambers at the front and rear and a diameter of 380 mm. These allow for uniform deceleration values, which are suitable for the racetrack.

The Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), which has been tried and tested on the circuit, is also available as an optional extra on both models. It guarantees high resistance to fading, even under extreme loads, but the most striking advantage of their perforated, ceramic composite brake discs, which measure 410 mm at the front and 390 mm at the rear, is their low weight. They are a good 50 per cent lighter than comparable cast iron parts, which has a positive effect on the unsprung and rotating masses. This is an effect the driver will notice easily as the PCCB increases agility and improves both handling as well as rolling refinement and vehicle comfort. At the same time, the aluminium monobloc brake callipers, six pistons at the front and four at the rear, are painted yellow and ensure a high and consistent braking pressure.

20-Zoll-Leichtmetallräder und Ultra-High-Performance-Reifen

Erstmals rollt der Porsche 718 Spyder auf den gleichen 20 Zoll großen Ultra-High-Performance-Sportreifen (UHP), die auch für den 718 Cayman GT4 zur Serienausstattung gehören. Ihre neue N1-Spezifikation zeichnet sich durch eine weiterentwickelte, nochmals leistungsfähigere Laufflächenmischung aus, die auf trockener Fahrbahn einen deutlichen Performance-Vorteil bietet. An der Vorderachse kommt die Dimension 245/35 ZR 20 zum Einsatz, die Hinterreifen besitzen die Größe 295/30 ZR 20. Die silberfarbenen 20-Zoll-Leichtmetallräder des 718 Spyder tragen eine Radnabenabdeckung mit monochromem Porsche Wappen.
Der 718 Cayman GT4 rollt ab Werk auf 20-Zoll-Rädern in seidenglänzendem Platinum mit „GT4"-Radnabenabdeckungen.

20-inch alloy wheels and ultra-high-performance tyres

For the first time, the Porsche 718 Spyder will run on the same 20-inch ultra-high-performance (UHP) sports tyres that are also included as standard on the 718 Cayman GT4. Its new N1 specification features an advanced, even more high-performance tread compound that offers a clear performance advantage on dry roads. 245/35 ZR 20 tyres are used on the front axle, whilst the rear wheels are fitted with 295/30 ZR 20 tyres. The silver-coloured 20-inch alloy wheels on the 718 Spyder feature wheel hub covers with a monochrome Porsche crest. The 718 Cayman GT4 comes with 20-inch wheels in satin gloss platinum with "GT4" wheel hub covers as standard.

Chrono-Paket und Porsche Track Precision App

Das Chrono-Paket gehört zur Serienausstattung des 718 Spyder. Für den 718 Cayman GT4 bietet Porsche es optional an. Zusätzlich zur analogen und digitalen Stoppuhr auf der Schalttafel erweitert es das Porsche Communication Management (PCM) um eine Performance-Funktion, die gemessene Rundenzeiten anzeigt, speichert und auswertet. Zugleich kann das Chrono-Paket beliebige Wegstrecken aufzeichnen und Referenzstrecken definieren.

Im 718 Cayman GT4 ist das Chrono-Paket zudem auf die Kombination mit dem Laptrigger vorbereitet, den Porsche über sein Tequipment-Programm anbietet. Er greift auf Technologien aus den GT-Rennwagen zurück und automatisiert die exakte Rundenzeitenmessung, ohne den Fahrer abzulenken.

Eine noch genauere Analyse der individuellen Strecken-Performance ermöglicht die Porsche Track Precision App. In Kombination mit der Option Navigation des PCM und Porsche Connect erlaubt sie über ein präzises 10-Hz-GPS-Signal die detaillierte Aufzeichnung und anschließende Auswertung von Fahrdaten auf dem Smartphone. Neben Sektor- und Rundenzeiten visualisiert die App auch Abweichungen gegenüber einer definierten Referenzrunde, sogar Videoanalysen sind möglich. Wie im professionellen Rennsport hilft diese Datenauswertung dem Fahrer dabei, seine eigene Strecken-Performance auch im direkten Vergleich mit anderen Fahrern weiter zu verbessern.

Chrono Package and Porsche Track Precision App

The Chrono package comes as standard on the 718 Spyder. Porsche offers it as an optional extra for the 718 Cayman GT4. In addition to the analogue and digital stopwatch on the dashboard, it also includes an additional performance feature for the Porsche Communication Management (PCM), which displays, stores and evaluates lap times measured. At the same time, the Chrono package can also record any distances and define reference routes.

In the 718 Cayman GT4, the Chrono package also comes prepared to function in combination with the lap trigger, which Porsche offers through its Tequipment range. It draws on technology from the GT racing cars and automates exact measurement of lap times, without distracting the driver.

The Porsche Track Precision app enables even more detailed analysis of individual track performance. When combined with the navigation option of PCM and Porsche Connect, it allows detailed recording and subsequent analysis of driving data on a smartphone using a precise 10 Hz GPS signal. In addition to sector and lap times, the app also visualises deviations from a defined reference lap, and video analysis is even possible. As in professional motor racing, this data analysis helps the driver to continue improving their own track performance, including in comparison with other drivers.

Karosserie und Innenraum

Body and interior

Karosserie und Innenraum

Reduziert auf maximales Fahrvergnügen

Der neue Porsche 718 Spyder spiegelt die Essenz eines offenen Sportwagens wider: Mit seinem puristischen Charakter vereint er ungefilterte Fahrerlebnisse mit herausragender Performance und einem unverwechselbaren Design. Der Zweisitzer greift die Geschichte so berühmter Roadster wie des Porsche 550 Spyder und des 718 RS 60 Spyder auf, mit denen er sich klassische Stilelemente teilt. Rein optisch zählen dabei seine atemraubende Silhouette mit den dynamischen Streamlinern und – bei geschlossenem Dach – das hochgeschwindigkeitstaugliche Leichtbauverdeck zu den speziellen Merkmalen.

Die für einen Mittelmotor typisch flache Flyline prägt die Seitenansicht des performanten 718 Spyder. Sie geht Hand in Hand mit den aerodynamisch optimierten Streamlinern: Die beiden Hutzen in der Heckabdeckung zitieren die Form der Überrollbügel und lassen sie elegant nach hinten auslaufen – ganz im Stil der Rennwagen aus den fünfziger Jahren. Die seitlichen Lufteinlässe hinter den Türen fächern dem Motorraum Kühlung und Verbrennungsluft zu.

Das kompakte Verdeck des Spyder ist voll alltagstauglich. Es eignet sich für hohe Tempi auf der Autobahn ebenso wie für die Waschstraße und lässt sich mit wenigen Handgriffen unter dem Heckdeckel verstauen. Seine flexible Kunststoffscheibe, die reduzierte Dämmung und der Teilinnenhimmel folgen dem Leichtbaugedanken. Das Gleiche gilt für den Verzicht auf den vollautomatischen Verdeckantrieb. Nach dem elektrischen Entriegeln des Dachs und des Heckdeckels reichen fünf Handgriffe zum Öffnen des Verdecks. Umgekehrt verläuft der Prozess analog, bis die beiden seitlichen Finnen wieder in ihre jeweilige Befestigung einrasten und die Dachhaut spannen.

Das zweisitzige Cockpit rückt den Fahrer in den Mittelpunkt. Der Kranz des 360 Millimeter großen GT-Sportlenkrads zeichnet sich durch einen schwarzen Alcantara-Bezug aus. Das gleiche gilt für die Mittelbahnen der serienmäßigen Sportledersitze Plus mit ihren erhöhten Seitenwangen und dem eingestickten „Spyder"-Schriftzug in den Kopfstützen. Optional stehen auch die adaptiven Sportsitze Plus mit elektrischer 18-Wege-Verstellung zur Wahl. Auf Wunsch bietet Porsche für den 718 Spyder zudem Sport- und Vollschalensitze an. Beide besitzen ebenfalls Thorax-Airbags und Oberflächen in Sichtcarbon.

Der „Spyder"-Schriftzug schmückt auch das schwarze Ziffernblatt des zentralen Drehzahlmessers. Seine Skalenstriche und der Zeiger sind in Weiß abgesetzt. Die Türtafeln erhalten Öffnerschlaufen in Schwarz. Der verkürzte Schalthebel des manuellen Sechsganggetriebes trägt eine „718"-Plakette. Die Zierblenden der Mittelkonsole, Schalttafel und Türen werden in Karosseriefarbe lackiert. Das Porsche Communication Management (PCM) mit 4,6-Zoll-Farbbildschirm, Handy-Vorbereitung und Audio-Schnittstellen ist werksseitig an Bord. Um Gewicht zu reduzieren, kann es auch entfallen.

Body and interior

Minimised for maximum driving pleasure

The new Porsche 718 Spyder reflects the essence of an open-top sports car: with its purist character, it combines unadulterated driving experiences with outstanding performance and an unmistakable design. The two-seater continues the history of famous roadsters including the Porsche 550 Spyder and the 718 RS 60 Spyder, with which it shares classic style elements. From a purely visual perspective, its special features include its breathtaking silhouette with the dynamic streamliners and, when the roof is closed, the lightweight convertible top, which can cope with high speeds.

The flat flyline, so characteristic of a mid-engined car, defines the side view of the high-performance 718 Spyder. It goes hand-in-hand with the aerodynamically optimised streamliners. The two intakes on the boot cover are reminiscent of the shape of the roll bar, which allows an elegant taper to the rear and evokes the style of 1950s racing cars. The lateral air intakes behind the doors provide cooling and combustion air for the engine compartment.

The compact roof of the Spyder is fully suitable for everyday use. It can handle both high speeds on the motorway and car washes, and can be stowed away under the bootlid in just a few steps. Its flexible plastic window, reduced insulation and partial headlining bear witness to the lightweight design concept. The same applies to the abandonment of the fully automatic drive mechanism for the roof. After electrically unlocking the roof and bootlid, five steps is all it takes to lower the roof completely. The process is similar in reverse until the two side fins clip back into their respective mountings and tighten the roof skin.

The two-seater cockpit focuses on the driver. The rim of the 360 mm GT sports steering wheel features a black Alcantara cover. The same applies to the central sections of the standard leather Sports Seats Plus with their higher side bolsters and "Spyder" logo embroidered on the headrests. The adaptive Sports Seats Plus with electric 18-way adjustment are available as an optional extra. Porsche also offers sports and full-bucket seats on request for the 718 Spyder. Both also have thorax airbags and visible carbon surfaces.

The "Spyder" logo also graces the black dial of the central rev counter, the markings and needle of which are white. The door panels feature black door pulls. The shortened gear lever of the manual six-speed transmission bears a "718" badge and the decorative panels of the centre console, dashboard and doors are painted in body-colour. Porsche Communication Management (PCM) comes pre-installed with a 4.6-inch colour screen, mobile phone adapter and audio interfaces. It can also be omitted in order to reduce weight.

Farbige Akzente setzt das optional erhältliche Interieur-Paket Spyder Classic, das Erinnerungen an historische Rennwagen weckt und dem Interieur einen individuellen Charakter verleiht. Es umfasst eine Bi-Color-Lederausstattung in Bordeaux-Rot und Schwarz mit einem erweiterten Alcantara-Umfang in Schwarz, der auch den Deckel des Ablagefachs und die Türtafel einschließt. Die Sitzmittelbahnen werden in schwarzem Alcantara ausgeführt, Kopfstützen und Seitenwangen erhalten bordeauxrotes Leder. Zusätzliche Kontraste liefern die in GT-Silbermetallic lackierten Zierleisten. In Verbindung mit dem Interieur-Paket Spyder Classic ebenfalls verfügbar ist ein rot-schwarzes Bi-Color-Verdeck.

The optionally available Spyder Classic interior package provides colourful accents, evoking memories of historic race cars and giving the interior an individual character. It features two-tone leather upholstery in Bordeaux red and black, complemented by extended Alcantara items in black, which also covers the lid of the storage compartment and the entire door panel. The seat centre panels come in black Alcantara, headrests and side bolsters in Bordeaux red leather. Additional contrasts are provided by decorative trims painted in GT silver metallic. A two-tone roof in red and black is also available in combination with the Spyder Classic interior package.

Porsche 718 Cayman GT4

Konsequent auf Sportlichkeit setzt auch der in Schwarz gehaltene Innenraum des 718 Cayman GT4. Alcantara-Elemente und silberfarbene Ziernähte betonen seine hochwertige Anmutung. Das griffige GT4-Sportlenkrad zeichnet sich durch schwarze Speicheneinleger und eine ebenfalls schwarze 12-Uhr-Markierung für den Alcantara-Lenkradkranz aus. Wie bei allen GT-Fahrzeugen von Porsche erhält das titanfarbene, von einem „GT4"-Schriftzug geschmückte Zifferblatt des zentralen Drehzahlmessers eine gelbe Skalierung und einen gelben Zeiger. Die silberfarbenen Türöffnerschlaufen sind dem Motorsport entliehen. Das Angebot wird abgerundet durch eine Auswahl von zwei verschiedenen Sport- und einem Vollschalensitz.

Die optionale Lederausstattung in Schwarz unterstreicht den gediegenen Eindruck des GT4-Interieurs. Sie beinhaltet Glattlederbezüge zum Beispiel für die Oberseite der Schalttafel und die Türverkleidungen. Alcantara ziert das Unterteil der Schalttafel sowie der Schalthebel und die Armauflage.

Wie beim 718 Spyder kann das serienmäßige Porsche Communication Management (PCM) mit Handyvorbereitung und Audio-Schnittstellen auch entfallen, um Gewicht zu sparen. Dann informiert das Kombiinstrument zum Beispiel über Öltemperatur und Reifendruck und zeigt die Stoppuhr des optionalen Chrono-Pakets an.

Porsche 718 Cayman GT4

The black interior of the 718 Cayman GT4 is also consistently focused on sportiness. Alcantara elements and silver contrast stitching emphasise its high-quality appearance. The stylish GT4 sports steering wheel features black spoke inserts and a black 12 o'clock marking for the Alcantara steering wheel rim. The titanium-coloured central rev counter features a GT4 logo and, as in all Porsche GT cars, sports yellow scale lines and a yellow needle. The silver coloured door opening loops are inspired by motor sports. The offering is rounded off by a choice of two different sports seats and a full-bucket seat.

The optional black leather upholstery emphasises the tasteful impression of the GT4 interior. Smooth leather, as an example, can cover the upper surface of the dashboard and door panels. Alcantara is used on the lower section of the dashboard as well as on the gear lever and the armrest.

As with the 718 Spyder, the standard Porsche Communication Management (PCM) system with mobile phone adapter and audio interfaces can also be omitted to save weight while the instrument cluster provides information such as oil temperature and tyre pressure as well as displaying the optional Chrono package's stopwatch.

718 Cayman GT4 mit Clubsport-Paket

In Verbindung mit den optionalen Vollschalensitzen hält Porsche für den 718 Cayman GT4 wieder ein Clubsport-Paket bereit. Es bietet Kunden, die mit ihrem GT-Sportwagen zum Beispiel an Track Days auf abgesperrten Rennstrecken teilnehmen wollen, zusätzliche Sicherheit. Hierfür sorgen ein rückwärtiger Überrollbügel aus Stahl, der sich zum vollwertigen Überrollkäfig erweitern lässt. Hinzu kommt ein Motorsport-Handfeuerlöscher mit 2,5 Kilogramm Inhalt und ein 6-Punkt-Sicherheitsgurt. Letzterer ist kompatibel mit dem HANS-Sicherheitssystem (Head and Neck Support). Ein 6-Punkt-Gurt für die Beifahrerseite ist zusätzlich erhältlich.

718 Cayman GT4 with Clubsport package

Porsche again offers a Clubsport package for the 718 Cayman GT4 in combination with optional full-bucket seats. It provides additional safety for customers who wish to, for example, participate in track days on closed racing circuits with their GT sports cars. This is ensured by a rear steel roll bar which can be expanded into a fully-fledged roll cage. In addition, a manual motorsport fire extinguisher with a capacity of 2.5 kilograms and a six-point safety belt are included. The latter is compatible with the HANS (Head and Neck Support) safety system. A six-point safety belt for the passenger is also available.

Der Knockhill Racing Circuit

Alle Fakten zur schottischen Traditions-Rennstrecke

Am Puls
Auf dem Knockhill Racing Circuit schlägt das Motorsport-Herz Schottlands. Der Kurs ist die einzige Rennstrecke des Landes mit FIA-Prädikat.

Die Vision
Die Streckenentstehung ist dem visionären Schaf-Bauern Tom Kinnaird zu verdanken. Der Motorsport-Enthusiast träumte in den frühen 1970er Jahren sogar von einem Grand Prix auf den eigenen Ländereien im Windschatten des Knock Hill.

Der Berg
Der namensgebende Knock Hill erhebt sich auf 364 Meter und ist an seinen Kommunikationsmasten auszumachen.

Am Anfang
Baubeginn war 1972, im Jahr 1974 fand das erste Motorradrennen auf dem Knockhill Racing Circuit statt.

Im Kies
1988 trug die Britische Formel-3-Meisterschaft erstmals einen Lauf auf dem ehemaligen Weideland aus. Damon Hill startete von der Poleposition, kollidierte aber schon nach 200 Metern mit Martin Donnelly, woraufhin beide im Kiesbett steckenblieben.

Die Highlights
Heute markieren die Rennen zur Britischen Superbike-Meisterschaft (seit 1989) und zur Britischen Tourenwagen-Meisterschaft (seit 1992) die Höhepunkte im Saisonprogramm.

Der Kurs
Eine Runde auf der permanenten Rennstrecke misst 2,04 Kilometer (1,27 Meilen) und führt durch sechs Rechts- und zwei Linkskurven. Der Kurs kann in beide Richtungen befahren werden.

Die Rekorde
In der British Touring Car Championship (BTCC) hält Jason Plato seit 2015 den Rundenrekord: Er meisterte den Parcours im VW Passat in 51,521 Sekunden. Bei den Britischen Superbikes ist Shane Byrne seit 2015 Rekordhalter in Knockhill – er war auf seiner Kawasaki nach 48,252 Sekunden zurück bei Start und Ziel.

Knockhill Racing Circuit

Key facts about this traditional Scottish racetrack

A racing pulse
The motor sports heart of Scotland beats at the Knockhill Racing Circuit. The circuit is the only racetrack in the country with FIA accreditation.

The vision
The track owes its existence to visionary sheep farmer Tom Kinnaird. In the early 1970s, the motor sports enthusiast even dreamt of holding a Grand Prix on his land on the leeward side of Knock Hill.

The mountain
Knock Hill, the mountain that gave the circuit its name, rises to a height of 364 metres and can be recognised by its communication masts.

The start
Construction started in 1972, and the first motorbike race was held at Knockhill Racing Circuit in 1974.

In the gravel
In 1988, the British Formula 3 Championship held a race on the former pasture land for the first time. Damon Hill started from pole position, but collided with Martin Donnelly after only 200 metres, with the result that both ended up stuck in the gravel.

The highlights
Today, season highlights are the British Superbike Championship (since 1989) and the British Touring Car Championship (since 1992).

The circuit
A lap on the permanent race circuit measures 2.04 kilometres (1.27 miles) and passes through six right-hand and two left-hand corners. It is possible to drive round the track in both directions.

The records
In the British Touring Car Championship (BTCC), the lap record has been held by Jason Plato since 2015: he completed the circuit in a VW Passat in 51.521 seconds. In the British Superbike Championship, Shane Byrne has been the record holder at Knockhill since 2015 – doing a lap on his Kawasaki in 48.252 seconds.

Im Gedenken
Die zweite Kurve nach dem Start ist nach David Leslie benannt, der 2008 im Alter von 57 Jahren bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam. Der Schotte war selbst ein erfolgreicher Rennfahrer, später TV-Kommentator und gemeinsam mit seinem Vater Betreiber eines Rennteams an der Strecke. Leslie gilt als Talentförderer von Allan McNish und David Coulthard.

Das Angebot
Neben der Rundstrecke bietet die Anlage auch noch eine Rallye-Bergprüfung, eine 4x4-Offroad-Strecke und eine 500 Meter lange Outdoor-Kartbahn sowie ein Skidpad.

Die Lage
Von Edinburgh aus lässt sich der Knockhill Racing Circuit mit dem Auto binnen 45 Minuten erreichen. Dabei führt der Weg in nördlicher Richtung seit 2017 über eine der längsten Schrägseilbrücken der Welt. „Queensferry Crossing" ist die 2,6 Kilometer lange Verbindung der beiden Ufer des Firth of Forth (Fjord des Flusses Forth).

Glasgow liegt knapp 70 Kilometer südwestlich des Knockhill Racing Circuit. Wer von dort anreist, passiert den Forth an einer deutlich schmaleren Stelle.

Der Knockhill Racing Circuit liegt in der ehemaligen Grafschaft Fife, einer der 32 Council Areas Schottlands. Wie eine Zunge ragt das 1.325 Quadratkilometer große Gebiet zwischen den Fjorden Firth of Tay im Norden und dem südlichen Firth of Forth ins Meer.

In memoriam
The second corner after the start is named after David Leslie, who died in a plane crash in 2008 at the age of 57. The Scotsman was himself a successful race driver, later a TV commentator, and also ran a race team at the track together with his father. Leslie is credited with promoting the talent of Allan McNish and David Coulthard.

The offering
In addition to the race circuit, the facility also offers a hillside rally stage, a 4x4 off-road track, a 500-metre outdoor karting circuit and a skid pan.

The location
Knockhill Racing Circuit can be reached by car from Edinburgh within 45 minutes. Since 2017, the route northwards has passed over one of the longest cable-stayed bridges in the world. "Queensferry Crossing" is the 2.6 km long link between the two banks of the Firth of Forth.

Glasgow is located just under 70 km south-west of Knockhill. Those travelling from this city cross the Forth at a much narrower point.

Knockhill Racing Circuit is located in the former county of Fife, one of Scotland's 32 council areas. Covering 1,325 square kilometres, the area between the Firth of Tay in the north and the Firth of Forth in the south projects like a tongue out into the sea.

Routen/*Routes*

Schottland/*Scotland*

Route 1
Race track to hotel (direct)
90 km | 1 Std.

Route 2
Race track to hotel
160 km | 2 Std. 20 min

Route 3
Hotel to race track (direct)
90 km | 1 Std.

Route 4
Hotel to race track
160 km | 2 Std. 20 min

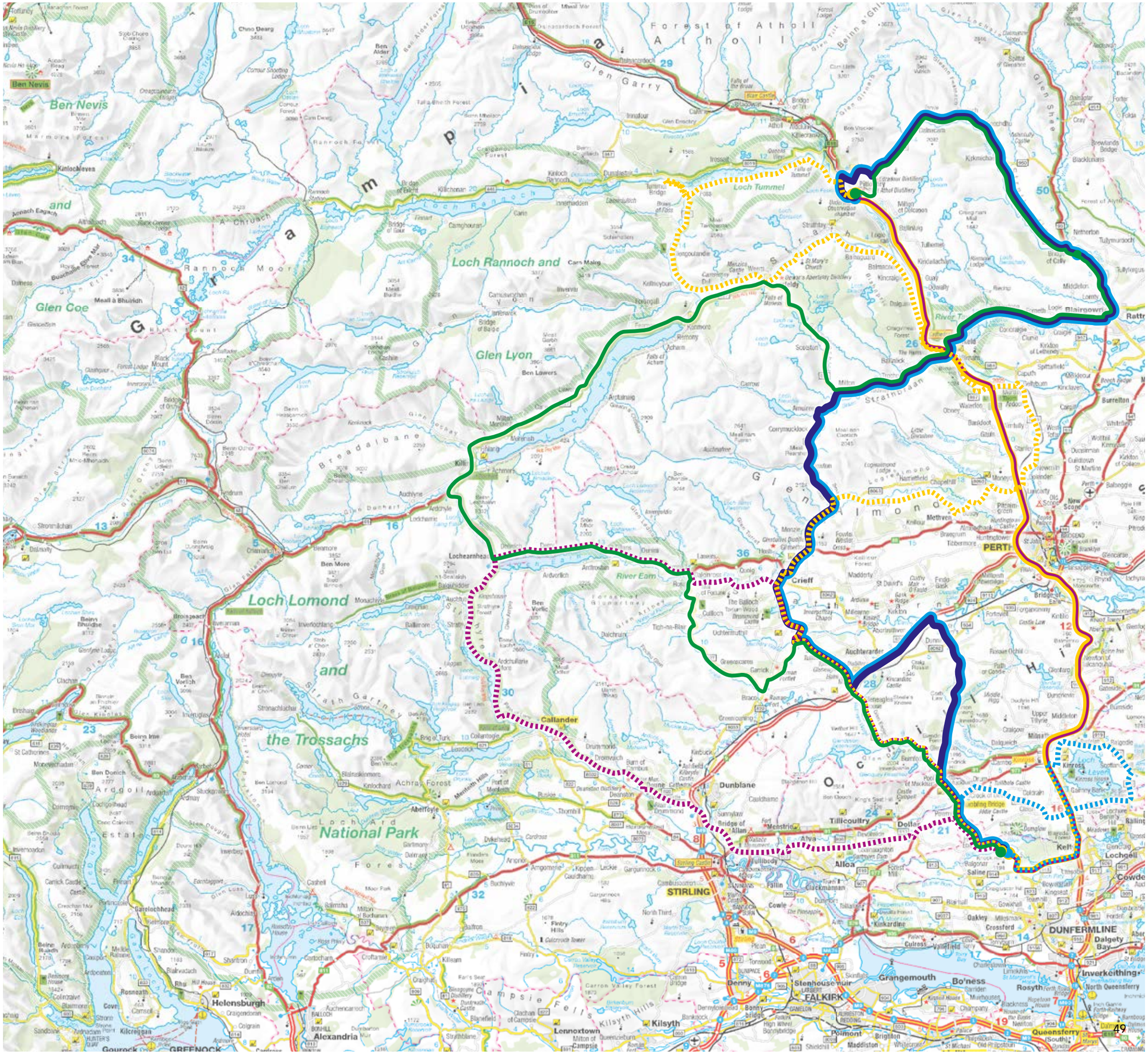
Route 5
Hotel to race track long
220 km | 3 Std. 15 min

Route 6
Race track loop short
60 km | 50 min

Route 7
Race track loop long
151 km | 2 Std. 15 min

Route 8
Race track to hotel 48h
168 km | 2 Std. 30 min

PORSCHE EASYSHARE



Technische Daten und Diagramme

Technical data and diagrams

PORSCHE EASYSHARE

Technische Daten per E-Mail zusenden lassen.

Have technical data sent per email.

Technische Daten

	718 Cayman GT4	718 Sypder
Motor		
Bauart	Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit Ottopartikelfilter	
Zylinderzahl	6	
Ventile/Zylinder	4	
Hubraum	3.995 cm³	
Bohrung	102,0 mm	
Hub	81,5 mm	
Maximale Leistung	309 kW (420 PS)	
bei Drehzahl	7.600/min	
Maximales Drehmoment	420 Nm	
bei Drehzahl	5.000 – 6.800/min	
Maximale Literleistung	77,3 kW/l (105,1 PS/l)	
Verdichtungsverhältnis	13,0:1	
Maximale Drehzahl	8.000/min	
Ventilsteuerung	VarioCam (Nockenwellenverstellung auf Ein- und Auslassseite) und adaptive Zylindersteuerung	
Ölversorgung	Integrierte Trockensumpfschmierung mit bedarfsgeregelter Ölpumpe	
Ansauganlage	Variable Sauganlage mit 2 schaltbaren Resonanzklappen	
Abgasanlage	Zweiflutige Sportabgasanlage mit 2 Endrohren in Schwarz (hochglanz)	
Kraftübertragung		
Antrieb	Hinterradantrieb	
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe mit Zweimassenschwungrad; Porsche Torque Vectoring (PTV) inkl. mechanischer Hinterachs-Quersperre	
Übersetzungsverhältnis		
1. Gang	3,31	
2. Gang	1,95	
3. Gang	1,41	
4. Gang	1,13	
5. Gang	0,95	
6. Gang	0,81	
Rückwärtsgang	3,00	
Gesamtübersetzung HA	3,89	
Fahrwerk		
Vorderachse	Leichtbau-Federbeinachse vorn, Stabilisator, Fahrwerklager teilweise mit Kugelgelenken	
Hinterachse	Verstärkte Leichtbau-Federbeinachse hinten, Helperfedern, Stabilisator, Fahrwerklager teilweise mit Kugelgelenken	
Federung und Dämpfung	Einstellbares Sportfahrwerk (Spur, Sturz, Stabilisatoren) mit Stahlfederung und 30 Millimeter Tieferlegung; variables Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung	Sportfahrwerk mit Stahlfederung und 30 Millimeter Tieferlegung; variables Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung
Lenkung	Elektromechanische Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung	
Lenkübersetzung	17,06:1 (Mittellage) bis 13,15:1	
Lenkraddurchmesser	360 mm	
Wendekreisdurchmesser	11,4 m	
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS mit erweiterten Bremsfunktionen, in 2 Stufen abschaltbar („ESC OFF“ und „ESC+TC OFF“)	

Die technischen Daten können länderspezifisch variieren. Alle Angaben beziehen sich auf die EU-Version.

Technical data

	718 Cayman GT4	*718 Sypder*
Engine		
Type	*Six-cylinder naturally aspirated boxer engine with gasoline particulate filter*	
No. of cylinders	*6*	
Valves/cylinders	*4*	
Displacement	*3,995 cm³*	
Bore	*102.0 mm*	
Stroke	*81.5 mm*	
Max. power output	*309 kW (420 PS)*	
at engine speed	*7,600 rpm*	
Max. torque	*420 Nm*	
at engine speed	*5,000 – 6,800 rpm*	
Max. power output per litre	*77.3 kW/l (105.1 PS/l)*	
Compression ratio	*13.0:1*	
Max. engine speed	*8,000 rpm*	
Valve control	*VarioCam (adjustable cam on inlet and outlet side) and adaptive cylinder control*	
Oil supply	*Integrated dry sump lubrication and demand-controlled oil pump*	
Intake system	*Variable intake system with 2 switchable resonance flaps*	
Exhaust system	*Twin-branch sports exhaust system with 2 tailpipes in black (high gloss)*	
Power transmission		
Drive system	*Rear-wheel drive*	
Transmission	*6-speed manual transmission with dual-mass flywheel; Porsche Torque Vectoring (PTV) including mechanical rear differential lock*	
Gear ratios		
1st gear	*3.31*	
2nd gear	*1.95*	
3rd gear	*1.41*	
4th gear	*1.13*	
5th gear	*0.95*	
6th gear	*0.81*	
Reverse gear	*3.00*	
Total transmission ratio RA	*3.89*	
Chassis		
Front axle	*Lightweight front spring strut axle, anti-roll bar, some chassis mounts with ball joints*	
Rear axle	*Enhanced lightweight rear spring strut axle, helper springs, anti-roll bar, some chassis mounts with ball joints*	
Suspension and damping	*Adjustable sports suspension (toe, camber, anti-roll bars) with steel suspension lowered by 30 millimetres; Porsche Active Suspension Management (PASM) variable damping system with sports tuning*	*Sports suspension with steel suspension lowered by 30 millimetres; Porsche Active Suspension Management (PASM) variable damping system with sports tuning*
Steering	*Electromechanical direct steering with variable steering ratio*	
Steering ratio	*17.06:1 (centre position) to 13.15:1*	
Steering wheel diameter	*360 mm*	
Turning circle diameter	*11.4 m*	
Vehicle stability system	*Porsche Stability Management (PSM) including ABS with extended brake functions, can be switched off in two stages ("ESC OFF" and "ESC+TC OFF")*	

The technical data may vary from country to country. All information refers to the EU version.

Technische Daten

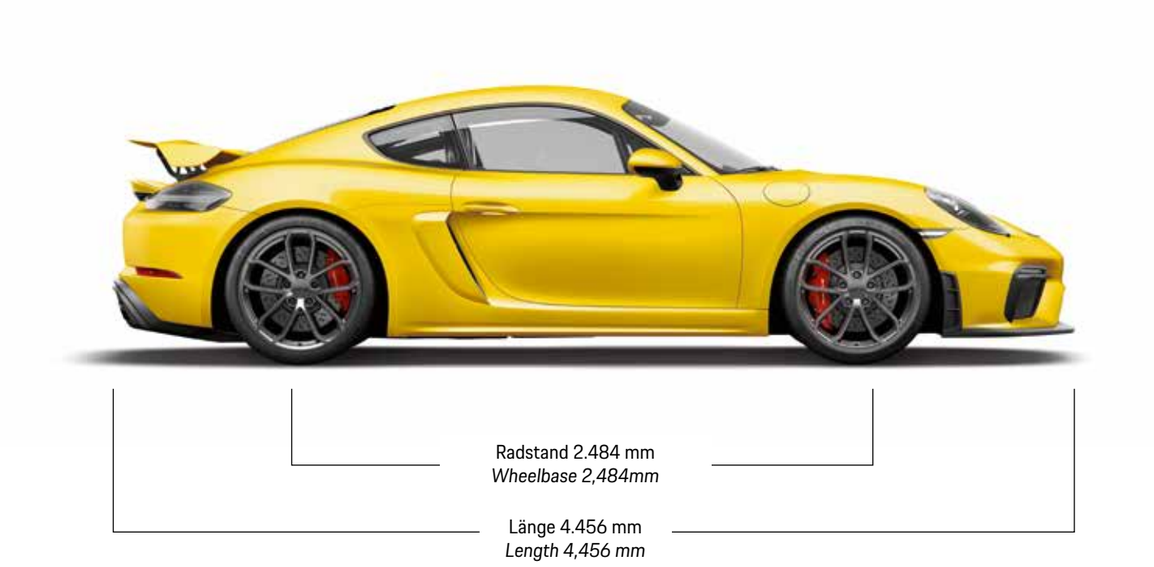
	718 Cayman GT4	718 Sypder
Bremsen		
Bremsanlage	Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse	
Bremsen Vorderachse	Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen; gelochte und innenbelüftete Grauguss-Verbund-Bremsscheiben mit Aluminium-Bremstöpfen	
Durchmesser	380 mm	
Dicke	34 mm	
Bremsen Hinterachse	Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen; gelochte und innenbelüftete Grauguss-Verbund-Bremsscheiben mit Aluminium-Bremstöpfen	
Durchmesser	380 mm	
Dicke	30 mm	
Räder und Reifen		
Räder mit Reifen vorn	8,5 J x 20 ET 61 mit Sportreifen 245/35 ZR20 (95Y)	
Räder mit Reifen hinten	11 J x 20 ET 50 mit Sportreifen 295/30 ZR20 (101Y)	
Abmessungen		
Länge	4.456 mm	4.430 mm
Breite (mit Außenspiegeln)	1.801 mm (1.994 mm)	
Höhe	1.269 mm	1.258 mm
Radstand	2.484 mm	
Spurweite vorn	1.538 mm	
Spurweite hinten	1.534 mm	
Gepäckraumvolumen und Gewichte		
Gepäckraumvolumen	150 l	
Leergewicht nach DIN	1.420 kg	
Zulässiges Gesamtgewicht	1.750 kg	1.720 kg
Leistungsgewicht	4,6 kg/kW (3,4 kg/PS)	
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	304 km/h	301 km/h
Beschleunigung		
0 – 60 mph	4,2 s	
0 – 100 km/h	4,4 s	
0 – 160 km/h	9,0 s	
0 – 200 km/h	13,8 s	
Kraftstoff und Emissionen		
Abgasnorm	Euro 6d-Temp EVAP ISC (EU6 DG)	
Kraftstoffart	Super Plus (98 ROZ)	
Kraftstoffverbrauch (NEFZ)		
innerorts	15,6 l/100 km	
außerorts	8,1 l/100km	
kombiniert	10,9 l/100km	
CO_2-Emissionen	249 g/km	
kombiniert		
Effizienzklasse Deutschland	G	
Tankinhalt	64 l	
Aerodynamik		
Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,34	
c_w x A	0,69 m^2	0,67 m^2

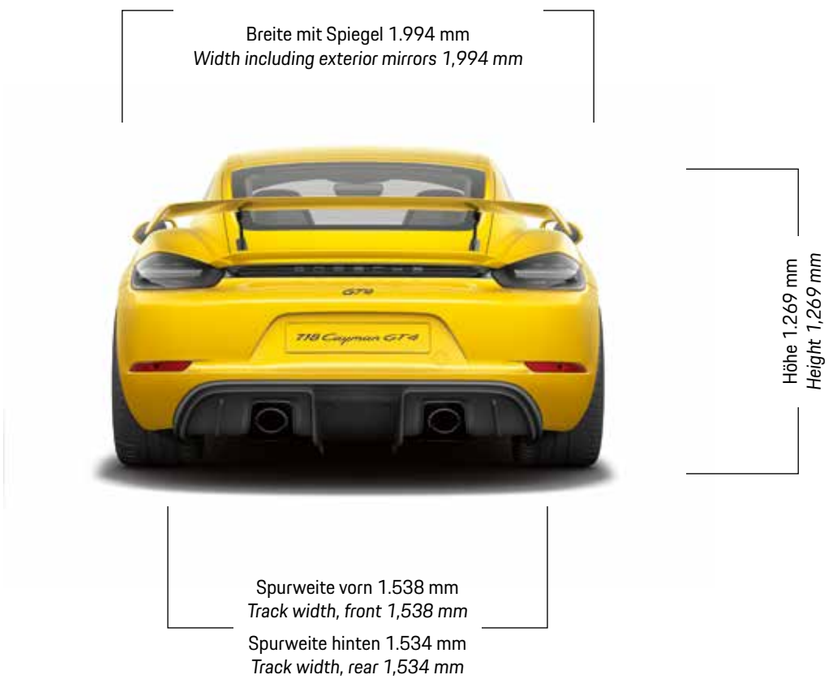
Technical data

	718 Cayman GT4	*718 Sypder*
Brakes		
Brake system	*Dual circuit brake system with brake discs at the front and rear; vacuum brake booster; braking assist; electric duo-servo parking brake*	
Front axle brakes	*Six-piston aluminium monobloc fixed-calliper brakes; perforated and vented grey cast iron composite brake discs with aluminium brake chambers*	
Diameter	*380 mm*	
Thickness	*34 mm*	
Rear axle brakes	*Six-piston aluminium monobloc fixed-calliper brakes; perforated and vented grey cast iron composite brake discs with aluminium brake chambers*	
Diameter	*380 mm*	
Thickness	*30 mm*	
Wheels and tyres		
Wheels with tyres, front	*8.5 J x 20 ET 61 with 245/35 ZR20 (95Y) sports tyres*	
Wheels with tyres, rear	*11 J x 20 ET 50 with 295/30 ZR20 (101Y) sports tyres*	
Dimensions		
Length	*4,456 mm*	*4,430 mm*
Width *(with exterior mirrors)*	*1,801 mm (1,994 mm)*	
Height	*1,269 mm*	*1,258 mm*
Wheelbase	*2,484 mm*	
Track width, front	*1,538 mm*	
Track width, rear	*1,534 mm*	
Luggage compartment volumes and weights		
Luggage compartment volumes	*150 l*	
Unladen weight according to DIN	*1,420 kg*	
Permissible gross weight	*1,750 kg*	*1,720 kg*
Weight-to-power ratio	*4.6 kg/kW (3.4 kg/PS)*	
Performance		
Top speed	*304 km/h*	*301 km/h*
Acceleration		
0 – 60 mph	*4.2 s*	
0 – 100 km/h	*4.4 s*	
0 – 160 km/h	*9.0 s*	
0 – 200 km/h	*13.8 s*	
Fuel and emissions		
Emissions standard	*Euro 6d-Temp EVAP ISC (EU6 DG)*	
Fuel type	*Super Plus (98 RON)*	
Fuel consumption *(NEDC)*		
Urban	*15.6 l/100 km*	
Extra-urban	*8.1 l/100km*	
Combined	*10.9 l/100km*	
CO_2 emissions	*249 g/km*	
Combined		
Efficiency class Germany	*G*	
Fuel tank capacity	*64 l*	
Aerodynamics		
Drag coefficient c_d	*0.34*	
c_d x A	*0.69 m^2*	*0.67 m^2*

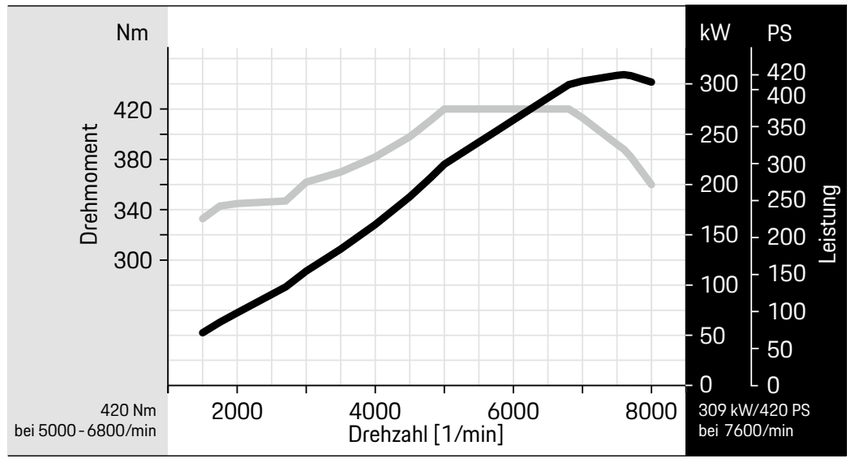
Porsche 718 Cayman GT4

Außenabmessungen/*Dimensions*

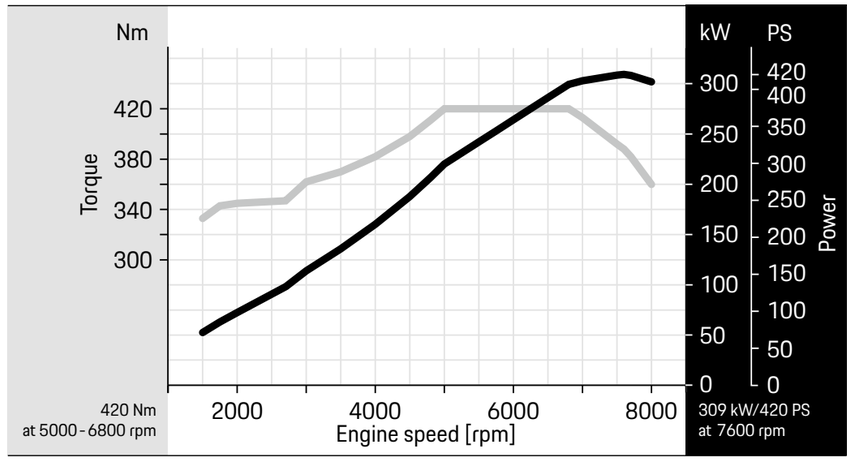




Drehmoment und Leistung

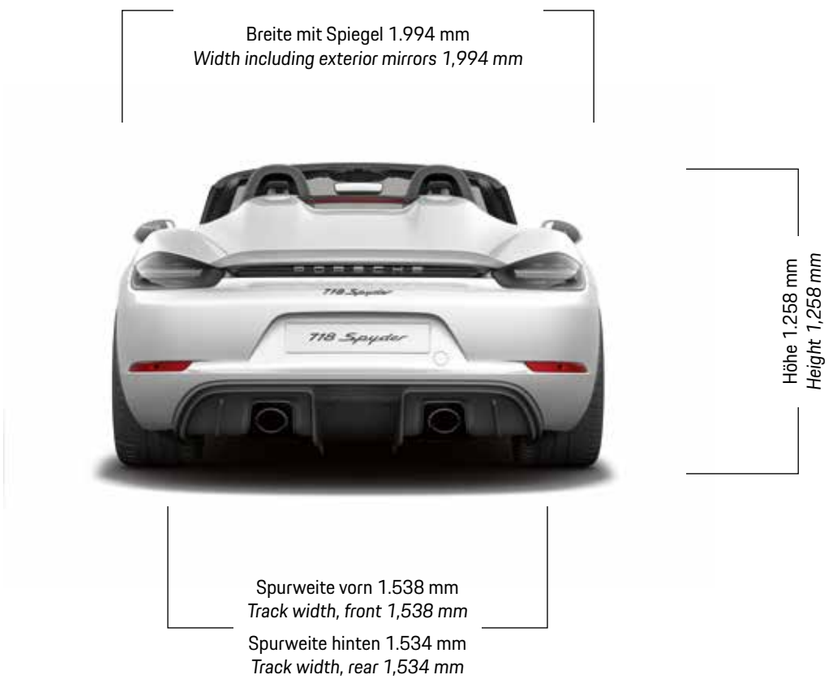


Torque and power

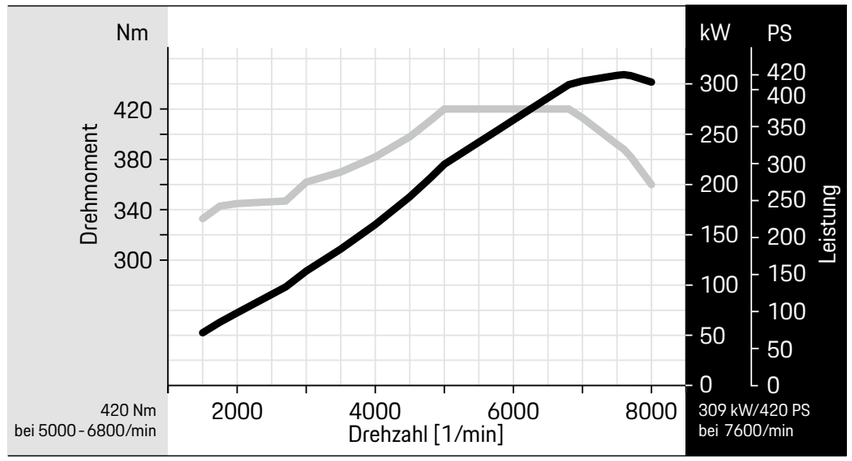


Porsche 718 Sypder

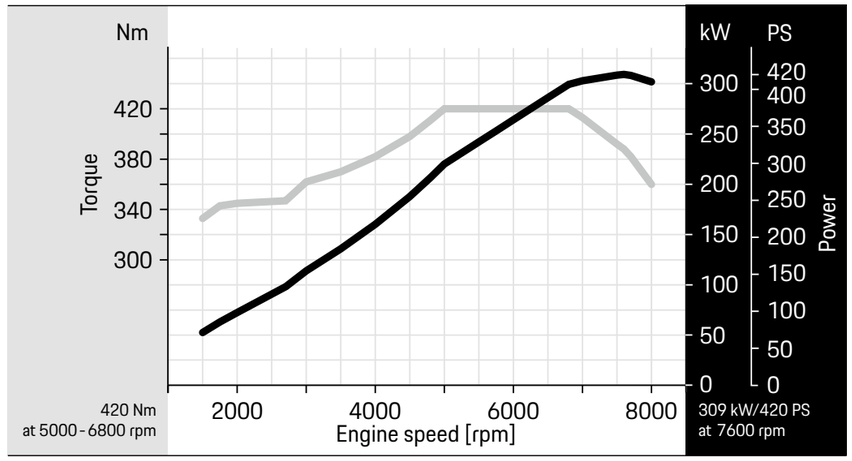
Außenabmessungen/*Dimensions*



Drehmoment und Leistung



Torque and power



Notizen / *Notes*

Notizen / *Notes*

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Öffentlichkeitsarbeit und Presse
D-70435 Stuttgart

Telefon +49 (0) 711 / 911 – 20764
Telefax +49 (0) 711 / 911 – 26372

https://presse.porsche.de
https://presskit.porsche.de
https://newsroom.porsche.com

https://porsche-qr.de/718-spyder-cayman-gt4