

27.07.2019

## Porsche 718 Cayman GT4: Na also, geht doch!

Das Konzept des 911er befindet sich technologisch in einer Sackgasse. Gewichtsverteilung, Radstand, Hubraum – all das ist an den Grenzen des Machbaren angekommen. In dieser prekären Situation gibt es für Porsche zwei Möglichkeiten: Entweder die Flucht nach vorne mit einem ganz neuen Konzept, oder den Kopf in den Sand zu stecken und die allerletzten PS aus dem 911er herauskitzeln. Porsche wählte - so schien es bisher - den zweiten Weg. Zu eng ist der Name Porsche mit dem 911er verknüpft, zu gut laufen die Geschäfte mit diesem „Auslaufmodell“.

Anscheinend haben die Porsche-Leute auch schon mitbekommen, dass sie sich immer weniger der lästigen Mittelmotorkonkurrenz erwehren können. Gutes Abschneiden in Vergleichstests verdanken sie nicht einer überlegenen Performance, sondern einer ausgefuchsten Feinabstimmung in Verbindung mit der besten verfügbaren Reifenqualität. Das Konzept mit dem Motor hinter der Hinterachse hat sein Verfallsdatum schon längst überschritten. Die Fachzeitschriften müssen natürlich mit Klartext vorsichtig sein. Schließlich wollen sie es sich mit Porsche nicht verderben, den Werbeanzeigen zuliebe. Umso gieriger fallen sie über Neuerungen aus dem Hause Porsche her. In diesem Fall über den 718 Cayman GT4.

Moment mal, Cayman, ist das nicht der mit dem aufgeblasenen Vierzylinder Käfer Motor? Doch, bisher. Es geschah ein Wunder. Der Cayman wurde erwachsen, und wie. Ein neuentwickelter **Sechszylinder-Saugmotor mit 420 PS**, angeordnet dort, wo der Motor bei einem Sportgerät hingehört – in der **Fahrzeugmitte**. Zur Verdeutlichung der Unterschiede zwischen dem Cayman GT4, einem Cayman GTS, und einem annähernd gleichstarken 911er eine Tabelle mit den wichtigsten technischen Daten.



	Dim.	911 Carrera S	718 Cayman GTS	718 Cayman GT4
<b>Motortyp</b>		6-Zylinder Boxer	4-Zylinder Boxer	6-Zylinder Boxer
<b>Saugmotor o. Aufladung</b>		ATL	ATL	Saugmotor
<b>Bohrung x Hub</b>	mm			102,0 x 81,5
<b>Hubraum</b>	ccm	2.981	2.497	3.995
<b>Leistung bei Drehzahl</b>	PS/U/min	450 / 6.500	365 /	420 / 7.600
<b>Drehmom. bei Drehzahl</b>	Nm U/min	500 ab 1.700	430 ab 1.900	420 5.000 – 6.800
<b>Reifen vorne</b>	-	245/35 R 20	235/35 R 20	245/35 R 20
<b>Reifen hinten</b>	-	305 / 30 R 20	265/35 R 20	295/30 R 20
<b>Felgen v. / h.</b>	Zoll	8,5 / 11,5	8,0 x 10,5	8,5 / 11,0
<b>L x B x H</b>	mm	4.499 x 1.808 x 1.295	4.379 x 1.801 x 1.286	4.456 x 1.801 x 1.269
<b>Radstand</b>	mm	2.450	2.475	2.484
<b>Leergewicht</b>	kg	1.535	1.480	1.420
<b>Gewichtsverteilung v/h</b>	%	37,4 / 62,6	43,5 / 56,5	43,5 / 56,5
<b>Grundpreis</b>	<b>Euro</b>	<b>115.586</b>	<b>76.137</b>	<b>96.206</b>

Begeistert schreibt *sportauto* in Heft 8/2019:

**„Schlanke 1420 Kilogramm, saubere Balance, Traktion en masse, ein hochfrequent regelndes ABS und - als Konsequenz daraus - eine funktionierende Dreiecksbeziehung zwischen Fahrer, Fahrzeug und Fahrbahn.“**

Und dazu noch 20.00 Euro Preisunterschied zu unserem Vergleichs-911er, das ist auch kein Pappenstiel. Kann der Cayman GT4 endlich die Rolle des Königsmörders ausfüllen, die ihm von Anfang an angedichtet wurde. Und die Porsche mit dem Vierzylinder-Motor bisher zu verhindern wusste? Klare Antwort: **Jein!**

Dazu fehlen dem Cayman noch ein paar Kleinigkeiten, die Porsche beim nächsten Modellwechsel – hoffentlich – berücksichtigt. Dazu gehören: Mehr Hubraum, größerer Radstand und ein progressiveres Design mit kurzen Überhängen. Beim letzten Punkt können die Porsche-Designer sich gerne an der Konkurrenz von z.B. Ferrari und Lamborghini orientieren, und die Fesseln des Porsche Familiendesigns ein für allemal abstreifen. So aufgewertet könnte der Cayman durchaus dem 911er als Nr. 1 bei Porsche gefährlich werden. Wie stellte schon Archimedes fest bei der Erfindung immer schlagkräftigerer Kriegsgeräte?

**Das Bessere ist des Guten Feind.**

**Jacob Jacobson**