La nuova Porsche
 718 Cayman GT4 RS

Cartella stampa

**Sommario**

[Caratteristiche principali 4](#_Toc95895838)

[La nuova Porsche 718 GT4 RS: una macchina per il divertimento assicurato 4](#_Toc95895839)

[Motore e cambio 6](#_Toc95895840)

[Motore aspirato ad alti regimi, direttamente dagli sport da corsa 6](#_Toc95895841)

[Telaio 10](#_Toc95895842)

[Ottimizzata per performance e piacere di guida 10](#_Toc95895843)

[Carrozzeria e aerodinamica 15](#_Toc95895844)

[Gli sport motoristici presi a modello 15](#_Toc95895845)

[Interni e dotazione 20](#_Toc95895846)

[Quando tutto calza a pennello 20](#_Toc95895847)

[L'auto da corsa per clienti più potente per la categoria GT4 23](#_Toc95895848)

[La nuova Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport 23](#_Toc95895849)

**Consumi ed emissioni**

**Porsche 718 Cayman GT4 RS
NEDC:** consumo carburante su strade urbane 17,4 l/100 km, extraurbane 9,3 l/100 km, ciclo combinato 12,3 l/100 km; emissioni di CO2 ciclo combinato 281 g/km

**WLTP:** consumo carburante ciclo combinato 13,2 l/100 km; emissioni di CO2 ciclo combinato 299 g/km

**Porsche 718 Cayman GT4 (cambio manuale / cambio PDK )
NEFZ:** consumo carburante su strade urbane 15,0 – 13,7 l/100 km, extraurbane 8,5 – 8,1 l/100 km, ciclo combinato 10,9 – 10,2 l/100 km; emissioni di CO2 ciclo combinato 249 - 232 g/km

**WLTP:** consumo carburante ciclo combinato 11,1 – 10,7 l/100 km; emissioni di CO2 ciclo combinato 251 - 242 g/km

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo e di emissione di CO2 sono stati rilevati in base alla nuova procedura di misurazione WLTP. Per ora i valori NEDC che ne derivano devono essere ancora specificati. Tali valori non sono confrontabili con i valori rilevati in base alla procedura di misurazione NEDC sinora adottata. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO2 specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO2 e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Caratteristiche principali

La nuova Porsche 718 GT4 RS: una macchina per il divertimento assicurato

* Prestazioni impressionanti sull'anello nord del Nürburgring

Il motore boxer aspirato a sei cilindri con cilindrata da quattro litri e 500 CV (368 kW) incontra un peso a vuoto di soli 1.415 chilogrammi e consente prestazioni di guida superiori. Ha completato l'anello nord del Nürburgring in 7:09,300 minuti - 23,6 secondi più veloce della 718 Cayman GT4 da 420 CV (309 kW).

* Emozionante motore boxer ad alti regimi

Il motore da 4,0 litri raggiunge i 9.000 giri al minuto, richiamando la sua potenza massima a 8.400 giri. Questo motore, potentissimo nel suono, è usato anche nelle auto da corsa pure 911 GT3 Cup e 718 GT4 RS Clubsport.

* Cambi di marcia fulminei con la nuova leva del cambio

Il cambio a doppia frizione Porsche (PDK) di serie permette un'accelerazione mozzafiato: da zero a 100 km/h in 3,4 secondi, velocità massima 315 km/h. Se si desidera cambiare le marce manualmente, è possibile utilizzare non solo le palette del cambio sul volante, ma anche la nuova leva del cambio manuale nella console centrale.

* Un telaio con DNA da corsa

I giunti sferici sul telaio e su tutti i supporti cuscinetto garantiscono una gestione ancora più precisa e diretta. Il telaio regolabile e
assolutamente adatto al circuito presenta una regolazione degli ammortizzatori specifica RS
e indici relativi al molleggio e alle barre stabilizzatrici modificati.

* Freni più grandi

Con un diametro di 408 anziché 380 millimetri, i dischi dei freni in struttura leggera risultano significativamente più grandi sull'asse anteriore. L'impianto frenante opzionale PCCB, davanti, presenta addirittura un disco da 410 millimetri. Per raffreddare questi grandi dischi, gli ingegneri hanno integrato due ulteriori prese d'aria NACA nel cofano anteriore.

* Più leggera della 718 Cayman GT4 di 35 chilogrammi

Il peso a vuoto di 1.415 chilogrammi secondo DIN è ottenuto grazie alla costruzione leggera intelligente: il cofano e i parafanghi anteriori sono in plastica rinforzata con fibra di carbonio (CfK), il lunotto posteriore in vetro leggero. Il materiale isolante è stato ridotto, mentre sono stati eliminati componenti come lo schermo per la privacy del bagagliaio posteriore. Il risultato: 35 chilogrammi di peso in meno rispetto alla 718 Cayman GT4.

* Più deportanza per tempi sul giro più veloci

Il diffusore anteriore e quello posteriore sono ottimizzati dal punto di vista dell'aerodinamica, il sottoscocca chiuso accelera l'aria e, caratteristica essenziale, la GT4 RS presenta un alettone posteriore fisso con attacco "a collo di cigno". Nell'impostazione performance per l'uso in circuito, la combinazione di tutte queste misure genera il 25 per cento di deportanza in più rispetto alla 718 Cayman GT4.

* Pacchetto Clubsport e pacchetto Weissach opzionali

Per la 718 Cayman GT4 RS è disponibile come optional il pacchetto Clubsport. Roll bar dietro i sedili anteriori, cintura di sicurezza a sei punti sul lato del conducente, estintore manuale del tipo utilizzato negli sport motoristici, predisposizione per il sezionatore della batteria. È inoltre possibile ordinare il pacchetto Weissach. Roll bar e impianto di scarico sportivo in titanio, diversi componenti in carbonio a vista, cerchi in magnesio fucinato disponibili come optional.

Motore e cambio

Motore aspirato ad alti regimi, direttamente dagli sport da corsa

Il cuore di questa Porsche batte direttamente dietro il pilota: il motore boxer aspirato a sei cilindri con cilindrata da 4,0 litri è installato tra i due sedili e l'asse posteriore, e rende la nuova 718 Cayman GT4 RS l'auto sportiva più potente nella storia dell'amata serie a motore centrale. 500 CV di potenza (368 kW) a 8.400 giri/min, 450 newton metri di coppia a 6.750 giri/min e un regime massimo di 9.000 giri/min sono dati fondamentali altrimenti ritrovabili principalmente nelle auto da corsa. Ed effettivamente si tratta di un motore utilizzato nelle gare automobilistiche: nella Porsche Mobil 1 Super Cup, la Porsche 911 GT3 Cup compete con lo stesso gruppo e dati di prestazione quasi identici. E anche il modello 911 GT3 in versione stradale è equipaggiato con lo stesso motore ad alto numero di giri. Il motore aspirato è quindi avido di gas e catapulta la Porsche 718 Cayman GT4 RS a 100 km/h in soli 3,4 secondi. La soglia dei 200 si raggiunge dopo 10,9 secondi e la propulsione non finisce fino ai 315 km/h. Il consumo medio di carburante è di 12,3 l/100 km secondo NEDC o 13,2 l/100 km secondo WLTP.

Tecnologia del motore derivata direttamente dalle corse automobilistiche

Il motore della GT4 RS è un ottimo esempio di trasferimento di tecnologia dagli sport motoristici alla produzione di serie. Le 24 valvole del motore a sei cilindri sono azionate da bilancieri rigidi che non richiedono la regolazione idraulica del gioco delle valvole. Questo assicura la robustezza del treno valvole anche nelle condizioni più difficili - cioè anche quando l'intervallo di regime più alto viene usato frequentemente. Inoltre, la collaudata tecnologia VarioCam assicura che la regolazione dell'albero a camme sia adattata con precisione al regime e alle condizioni di carico del motore.

Dagli sport motoristici deriva anche l'idea della valvola a farfalla individuale. A ciascuno dei sei cilindri è stata assegnata la propria valvola a farfalla individuale alla fine del sistema di aspirazione a risonanza variabile. Arriva particolarmente vicino alle valvole di aspirazione, migliorando così l'apporto d'aria e la dosabilità, e quindi la risposta del motore. Poiché non c'è quasi aria tra la valvola a farfalla e le valvole di aspirazione, il motore risponde ai comandi del pedale senza quasi alcun ritardo - questo vale tanto in accelerazione quanto in decelerazione. La valvola a farfalla centrale rimane come soluzione di riserva, ma in condizioni di marcia normali è permanentemente aperta.

In considerazione delle elevate accelerazioni longitudinali e trasversali generate dalla nuova 718 Cayman GT4 RS, l'alimentazione dell'olio al motore ad alti regimi è di particolare importanza. Come nelle corse, essa avviene mediante lubrificazione a carter secco con serbatoio dell'olio separato. Con sette stadi di aspirazione complessivi, in modo rapido ed efficiente riporta l'olio motore al serbatoio esterno, mentre i cuscinetti di biella fortemente sollecitati vengono lubrificati direttamente tramite la pompa dell'olio attraverso l'albero motore.

Nuovo percorso dell'aria di processo

Al posto dei due finestrini laterali posteriori, la 718 Cayman GT4 RS presenta delle aperture di aspirazione aggiuntive che apportano l'aria di processo al motore. L'aria da sinistra e da destra raggiunge senza deviazioni una scatola dell'aria centrale, posizionata dietro il conducente e visibile anche dall'esterno attraverso il lunotto. Il risultato non è solo un look particolarmente sportivo, ma anche i rumori di aspirazione del motore chiaramente udibili dal guidatore e dal passeggero direttamente all'altezza dell'orecchio. La cornice sonora, che varia notevolmente a seconda del carico e del regime del motore, è completata dal leggero impianto di scarico sportivo in acciaio inossidabile, che soprattutto a regimi elevati intona il pregnante suono boxer del motore. Allo stesso tempo, la GT4 RS è conforme all'attuale standard di emissioni Euro 6, con due filtri antiparticolato Otto (OPF) separati e un sistema di controllo Lambda stereo per entrambi i convertitori catalitici che svolgono le funzioni cruciali di purificazione dei gas di scarico.

Cambio PDK ottimizzato con molte opzioni manuali

Come tutti i moderni modelli RS, anche la nuova 718 Cayman GT4 RS è dotata esclusivamente di cambio a doppia frizione Porsche (PDK), che consente cambi di marcia come quelli che si vedono nelle corse: in pochi millisecondi e senza interruzione della potenza di trazione. Nella GT4 RS, il PDK ha sette marce a rapporto corto e non ha funzione overdrive. La velocità massima si raggiunge con la settima marcia.

In modalità PDK Sport, le scalate in frenata sono più spontanee e anche più udibili, mentre quando si accelera i punti di cambiata in alto si spostano verso regimi più alti. Se non si desidera lasciare il cambio all'elettronica di bordo, è anche possibile cambiare le marce tramite i paddle del cambio sul volante. Il paddle destro controlla il cambio verso l'alto e il sinistro la scalata. I punti di pressione danno al pilota un feedback preciso anche quando indossa i guanti da corsa. È poi presente una leva del cambio nella console centrale che può essere usata per il cambio sequenziale. La leva deriva dall'attuale 911 GT3 e visivamente richiama una leva del cambio manuale con manicotto. Com'è tipico negli sport motoristici, la leva si tira indietro per salire di marcia e si spinge in avanti per scalare.

23,6 secondi più veloce della 718 Cayman GT4 sull'anello nord del Nürburgring

La nuova 718 Cayman GT4 RS ha già lasciato il segno sulla pista più lunga e difficile del mondo. Il Brand Ambassador e pilota di sviluppo Jörg Bergmeister ha completato i 20,832 chilometri dell'anello nord del Nürburgring in un'auto di serie leggermente camuffata in 7:09,300 minuti. La versione più corta di 20,6 chilometri, in precedenza utilizzata come parametro di riferimento, era stata completata dalla GT4 RS in 7:04,511 minuti: esattamente 23,6 secondi più velocemente della sua sorella minore, la 718 Cayman GT4. Per proteggere il pilota, l'auto sportiva a motore centrale era dotata di un sedile da corsa. L'auto montava pneumatici Michelin Pilot Sport Cup 2 R, disponibili come optional. Un notaio ha confermato le condizioni e il peso del veicolo, corrispondenti a quelli di serie.

Telaio

Ottimizzata per performance e piacere di guida

Per garantire che la potenza della trazione sia effettivamente trasmessa sulla strada, per il telaio della nuova Porsche 718 Cayman GT4 RS gli ingegneri hanno fatto grande uso di tecnologie prese dal mondo degli sport motoristici. L'obiettivo primario di sviluppo era quello di fornire al guidatore la massima precisione di sterzata combinata con un supporto eccezionale in curva. In combinazione con la risposta spontanea dell'acceleratore del motore da 500 CV (368 kW), questo si traduce in una guidabilità particolarmente buona, che dà al conducente un alto livello di fiducia nella vettura e allo stesso tempo un alto grado di piacere di guida.

L'asse anteriore della 718 Cayman GT4 RS è stato preso dalla 911 GT3 RS (generazione 991.2) ed è usato anche nella 718 Cayman GT4. Il classico asse a montante telescopico MacPherson è inoltre dotato di molle ausiliarie che mantengono in tensione le molle principali quando sono distese. La molla principale mantiene la sua tensione originale anche sotto carico massimo. Questo favorisce la controllabilità del veicolo in situazioni di guida particolarmente sportiva.

Assetto ribassato di 30 millimetri, carreggiata più larga, più campanatura

Rispetto alla 718 Cayman, la carrozzeria è stata ribassata di 30 millimetri. Inoltre, la carreggiata dell'asse anteriore è più larga di sei millimetri e quella dell'asse posteriore di otto millimetri rispetto alla 718 Cayman GT4, il che riduce l'inclinazione laterale del veicolo. Allo stesso tempo, la campanatura dell'asse posteriore è aumentata di un quarto di grado, permettendo agli pneumatici posteriori di trasmettere forze di reazione laterale maggiori. Il risultato è una prevedibilità ancora maggiore nelle curve ad alta velocità.

Gli snodi sferici su tutte le articolazioni del telaio assicurano una connessione particolarmente rigida con la carrozzeria, risultando in una gestione molto precisa e diretta.

Telaio PASM regolabile di serie

Inoltre, il telaio da circuito del nuovo modello di punta della serie 718 presenta indici di rigidità e regolazioni degli ammortizzatori specifici RS. È regolabile anche per l'uso su circuiti chiusi. La convergenza, la campanatura e le barre stabilizzatrici possono essere regolate individualmente per la guida sul circuito, in base alle preferenze del pilota e alle caratteristiche della pista.

La GT4 RS è dotata di serie di Porsche Active Suspension Management (PASM) e assetto sportivo. Questo sistema di ammortizzazione attivo combina due telai in uno. La modalità Normale offre un'impostazione di base dell'ammortizzazione, più confortevole, che passa però automaticamente a una modalità più sportiva in situazioni di guida dinamica. La modalità Sport, invece, attiva immediatamente una curva caratteristica dell'ammortizzatore più dura, adatta a uno stile di guida agile. Può essere poi ulteriormente attivato l'assetto sportivo, che fornisce un'ammortizzazione nettamente più rigida e garantisce anche migliori prestazioni in pista.

Più agilità in curva con Porsche Torque Vectoring

Il cuore dei sistemi di assistenza alla guida è il Porsche Stability Management (PSM), che combina tre controlli elettronici anche nella 718 Cayman GT4 RS: sistema antibloccaggio (ABS), Electronic Stability Control (ESC) e Traction Control (TC). Questi sistemi intervengono con le loro regolazioni in maniera molto sensibile e molto vicino ai limiti, come è tipico della RS; il pilota non deve sentirsi controllato, soprattutto sul circuito. Fondamentalmente, Porsche regola i suoi telai in modo tale da combinare le migliori prestazioni possibili con una gestione sicura anche senza l'uso di sistemi di controllo elettronici. Pertanto, chi desidera agire sul volante senza questa ultima fune di sicurezza può disattivare i sistemi, a eccezione dell'ABS, in due passaggi: selezionando ESC OFF, il guidatore ha la responsabilità esclusiva della stabilità in curva, con ESC+TC OFF si elimina anche il controllo della trazione.

Un ulteriore sistema di dinamica di guida disponibile di serie sulla GT4 RS è il Porsche Torque Vectoring (PTV). Il PTV funziona con un intervento dei freni sulle ruote posteriori attivato elettronicamente, a cui nella 718 Cayman GT4 RS si aggiunge un differenziale autobloccante meccanico con valori di bloccaggio specifici per RS (trazione 30 %/spinta 37 %). Nella pratica il PTV, che non può essere disattivato, fa sì che in condizioni di guida dinamica la ruota posteriore interna alla curva venga leggermente frenata non appena il conducente gira il volante. In questo modo, la ruota posteriore esterna alla curva riceve una forza motrice supplementare e trasmette all'auto un impulso di rotazione nella direzione già presa. Questo accenno di sovrasterzo crea una sensazione di guida agile e diretta, rendendo le curve più veloci e più sicure al contempo.

Il sistema di sollevamento protegge dal contatto con i dossi stradali

Per la prima volta nella serie 718, per la 718 Cayman GT4 RS Porsche offre un sistema opzionale di sollevamento dell'asse anteriore. Al tocco di un pulsante, la carrozzeria viene sollevata idraulicamente sopra l'asse anteriore di circa 30 millimetri. Questo aumenta l'altezza da terra dello spoilerino anteriore di circa 40 millimetri, rendendo più semplice per il conducente della RS superare senza contatto dossi stradali, ingressi di garage o rampe di parcheggi. Con l'utilizzo del sistema di sollevamento viene considerevolmente ridotto anche il rischio di danneggiamenti dovuti all'impatto sui cordoli. Può essere usato durante la guida fino a una velocità di 60 km/h e naturalmente anche da fermi - ma in questo caso la porta del conducente deve rimanere chiusa.

La nuova Porsche 718 Cayman GT4 RS dispone di freni a pinze fisse monoblocco in alluminio, con sei pistoni all'anteriore e quattro al posteriore. Poiché l'alloggiamento della pinza monoblocco è anche il supporto del freno, i pistoni del freno si trovano su entrambi i lati di ciascun disco del freno. Questo si traduce in un alto grado di rigidità dimensionale, che assicura un ottimo comportamento del punto di pressione anche sotto carichi elevati.

Impianto frenante più grande con ventilazione supplementare

I dischi freno compositi in ghisa grigia e alluminio davanti hanno un diametro di 408 millimetri. Sono quindi 28 millimetri più grandi di quelli della 718 Cayman GT4. Anche il sistema di raffreddamento dei freni è stato adattato alle maggiori prestazioni: due prese d'aria NACA nel cofano anteriore dirigono il flusso d'aria alle ruote anteriori. Grazie a questi condotti d'aria, i freni sopportano senza problemi il carico costante a cui sono sottoposti sul circuito. All'asse posteriore, a rallentare la vettura pensano i dischi dei freni di 380 millimetri di diametro, già noti dalla GT3.

Come nell'attuale 911 GT3 della generazione 992, i dischi dei freni nella 718 Cayman GT4 RS non sono più perforati, ma svasati. Il processo di svasatura crea piccoli infossamenti sul disco del freno, che, proprio come i fori, supportano la pulizia delle pastiglie dei freni senza rame. Un altro vantaggio del disco del freno svasato è la sua resistenza a temperature ancora più elevate.

Freni in carboceramica e cerchi in magnesio come optional

Di serie, le pinze dei freni della GT4 RS sono verniciate in rosso, ma sono disponibili come optional anche in nero lucido. Un altro optional disponibile è il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), riconoscibile dalle tipiche pinze dei freni gialle. Queste sono comunque disponibili su richiesta anche in nero lucido. I dischi del sistema PCCB sono ancora perforati, ma ora sono più grandi: 410 millimetri davanti, 390 millimetri dietro. I dischi freno in carboceramica garantiscono la massima stabilità al fading in caso di sollecitazione intensa, ma il loro vantaggio decisivo è il peso: i dischi dei freni del PCCB pesano soltanto la metà circa dei dischi in ghisa. Questo riduce le masse non sospese e aumenta tanto il comfort di guida quanto l'agilità.

Per la 718 GT4 RS sono disponibili cerchi di dimensioni esattamente corrispondenti, che si adattano alla perfezione ai passaruota della carrozzeria: 20 pollici (8,5Jx20 ET61 anteriore, 11Jx20 ET50 posteriore), realizzati in alluminio fucinato. Le ruote sono verniciate di serie nel colore argento scuro (satinato lucido), e dispongono, pure di serie e per la prima volta nella gamma 718, di un sistema di chiusura centrale in nero con scritta "RS" in argento. Sono poi disponibili come optional alcune attraenti verniciature speciali: blu indaco (satinato lucido), neodimio (satinato lucido), nero (satinato-lucido) e nel colore argento classico. Una caratteristica particolare è la verniciatura opzionale in nero (satinato lucido) con bordo del cerchio in giallo racing. In combinazione con il pacchetto Weissach disponibile come optional, è possibile scegliere anche cerchi in magnesio fucinati da 20 pollici, che riducono di ulteriori 10 chilogrammi le masse rotanti non sospese sulla vettura. In esclusiva per questa variante è disponibile anche una versione in oro bianco metallizzato, che però esclude nel pacchetto Weissach la combinazione di nero e giallo racing.

Il sistema di controllo della pressione degli pneumatici tiene conto delle condizioni della pista

L'aderenza necessaria è garantita da pneumatici sportivi omologati per la strada, che la GT4 RS monta nelle stesse dimensioni della GT4: 245/35 ZR 20 davanti e 295/30 ZR 20 dietro.

Chi desidera correre principalmente sul circuito, presso i concessionari Porsche può acquistare anche pneumatici speciali da circuito. Dal punto di vista tecnico, questi sono basati sugli pneumatici sportivi standard, ma utilizzano una mescola di gomma modificata e presentano un profilo ottimizzato. Ciò significa che sono destinati principalmente all'uso esclusivo in circuito e offrono prestazioni ancora migliori su strade asciutte con poca perdita di prestazioni su strade bagnate. Tuttavia sono pneumatici omologati per la strada.

Anche il sistema di controllo della pressione degli pneumatici di serie è ottimizzato per l'uso su piste chiuse. Esso non solo avverte in caso di perdita graduale o improvvisa di pressione, ma tiene anche conto delle condizioni di pressione e di temperatura durante l'uso in pista.

Carrozzeria e aerodinamica

Gli sport motoristici presi a modello

Visivamente, la nuova Porsche 718 Cayman GT4 RS non fa mistero delle sue prestazioni. Con il suo accattivante alettone posteriore con attacco a "collo di cigno", le prese d'aria NACA nel cofano anteriore, le aperture dell'aria di processo dietro i finestrini laterali, la GT4 RS si riconosce chiaramente come il nuovo modello di punta della serie 718. Nella posizione Performance del diffusore anteriore e dell'alettone posteriore, riservata all'uso in pista, la 718 Cayman GT4 RS genera il 25 per cento di deportanza in più rispetto alla 718 Cayman GT4.

Lo stesso alettone posteriore della vincitrice di Le Mans

Già al primo sguardo, nella 718 Cayman GT4 RS a colpire è l'alettone posteriore. L'alettone fisso in plastica rinforzata con fibra di carbonio (CfK) con attacco "a collo di cigno" è derivato dalla Porsche 911 RSR, auto da corsa GT vincitrice nella sua categoria a Le Mans. L'attuale 911 GT3 è stata la prima vettura di serie Porsche ad averlo. Ora anche la 718 Cayman GT4 RS vanta i vantaggi aerodinamici di questo design. Il concetto con due barre di rinforzo in alluminio fisse che tengono l'alettone dall'alto risulta nel minor disturbo possibile al flusso d'aria intorno all'alettone dal basso. Il flusso d'aria è interrotto dai supporti soltanto per poco, riunendosi poi di nuovo direttamente dietro di essi e arrivando al bordo inferiore dell'alettone tutto assieme. Qui un flusso d'aria potente e uniforme è più importante per la deportanza che il flusso nella parte superiore: per l'alettone posteriore funziona esattamente al contrario di quanto accede per la superficie portante di un aereo, dove l'aria scorre più velocemente sul bordo superiore per generare portanza.

L'angolo di inclinazione dell'alettone posteriore della GT4 RS è regolabile manualmente a tre livelli. Lo stesso vale per il diffusore anteriore, che può essere regolato a quattro livelli tramite elementi scorrevoli meccanici. In questo modo, se necessario, si può creare nella vettura un equilibrio aerodinamico individuale, perfettamente adattato alla pista e alle preferenze del pilota.

Un nuovo modo di guidare l'aria di processo

Quando l'occhio si sposta dallo spoiler posteriore con la terza luce di arresto integrata verso la parte anteriore della vettura, viene innanzitutto catturato dalle nuove prese d'aria dietro i finestrini laterali per conducente e passeggero. Là dove in tutti gli altri modelli della 718 Cayman trovano posto piccoli finestrini triangolari, la GT4 RS presenta la presa per l'aria di processo per il motore boxer da 4,0 litri e 500 CV (368 kW). Le prese d'aria laterali dietro le porte servono a raffreddare il motore a sei cilindri.

Nella parte anteriore spiccano quattro aperture mai viste prima in nessun modello della serie 718. In alto sui parafanghi si trovano le aperture di ventilazione dei passaruota con le relative lamelle. Queste lamelle di ventilazione derivate dagli sport motoristici, le cosiddette Louver, sono state utilizzate per la prima volta nella produzione di serie da Porsche nella 911 GT3 RS della generazione 991. Soprattutto alle alte velocità, riducono l'eccesso di pressione creato dalla rotazione delle ruote nel passaruota. Questo evita efficacemente la portanza all'asse anteriore. Due cosiddette prese d'aria NACA caratterizzano il design del cofano anteriore in struttura leggera. Queste prese d'aria, sviluppate originariamente dall'ente per la ricerca spaziale precursore della NASA, vale a dire il National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), coniugano due proprietà che normalmente si escludono a vicenda: migliorano il raffreddamento dei freni, senza però peggiorare il valore di cx della vettura. Questo è il motivo per cui le prese d'aria NACA sono utilizzate frequentemente anche nelle auto da corsa.

La pressione negativa sulla parte posteriore incolla la GT4 RS alla strada

L'intero rivestimento anteriore della 718 Cayman GT4 RS è stato derivato dalla GT4, ma ottimizzato dal punto di vista dell'aerodinamica. Lo spoiler, per esempio, è stato ridisegnato e dotato di alette laterali attraversate dal flusso d'aria. Questo migliora la ventilazione e il flusso d'aria attraverso il passaruota, aumentando ulteriormente la deportanza sull'asse anteriore. L'aria che scorre sotto la GT4 RS è notevolmente accelerata attraverso nuovi deflettori sul sottoscocca completamente rivestito, creando una pressione negativa nella parte posteriore. Questo genera più deportanza all'asse posteriore.

Nel sottoscocca della GT4 RS si trovano altre due prese d'aria NACA. Anch'esse servono per il raffreddamento, in questo caso del filtro antiparticolato Otto, e anche questa canalizzazione dell'aria di raffreddamento non altera il valore di cx. Alla fine, l'aria che scorre sotto la macchina esce di nuovo attraverso un diffusore posteriore. Questo componente è stato preso dalla 718 Cayman GT4 e completato con pinne aerodinamiche sui lati. Le pinne alleggeriscono ulteriormente il flusso d'aria nella parte posteriore e hanno un effetto positivo sulla deportanza.

35 chilogrammi risparmiati grazie ad accorgimenti volti a rendere più leggera la struttura

Mentre le misure aerodinamiche per aumentare la dinamica di guida saltano chiaramente all'occhio, c'è un'altra caratteristica della carrozzeria legata alla performance che invece rimane più nascosta: la struttura leggera. La 718 Cayman GT4 RS pesa 1.415 chilogrammi secondo DIN, a serbatoio pieno e senza conducente. Pertanto, ciascuno dei 500 cavalli è responsabile dell'accelerazione di soli 2,83 chilogrammi (3,8 kg/kW). Per raggiungere questo obiettivo, sia i parafanghi anteriori che il cofano anteriore sono realizzati in plastica rinforzata con fibra di carbonio (CfK), il lunotto in vetro leggero, e i fari Bi-Xenon leggeri senza impianto lavafari consentono un ulteriore risparmio di peso. Il materiale isolante è stato parzialmente eliminato, lo schermo per la privacy del vano bagagli omesso del tutto. All'interno sono presenti tappeti in struttura leggera. Naturalmente, in un modello RS non possono mancare pannelli delle porte leggeri con passanti in tessuto e reti sui vani portaoggetti.

Anche se i dischi freno più grandi aggiungono peso alla vettura, la Porsche 718 Cayman GT4 RS pesa comunque 35 chilogrammi in meno della GT4. E con il pacchetto Weissach opzionale, il peso della GT4 RS può essere ridotto ulteriormente. Se il cliente ordina anche i cerchi in magnesio fucinati da 20 pollici, le masse non sospese vengono ridotte di altri dieci chilogrammi. Esternamente, il pacchetto Weissach è riconoscibile per l'uso del carbonio a vista sul cofano anteriore, sulle prese per l'aria di processo, sulle mascherine di aspirazione dell'aria di raffreddamento, sull'alettone posteriore, sulle calotte superiori degli specchi retrovisori esterni e sulla scritta Porsche sul lunotto. Inoltre, i terminali dell'impianto di scarico sportivo in acciaio inossidabile sono realizzati in titanio. Anche la gabbia di titanio opzionale è circa sei chilogrammi più leggera rispetto alla sua controparte in acciaio

Verniciatura in colori individuali della storia Porsche

Per la nuova 718 Cayman GT4 RS sono disponibili nove colori della carrozzeria: bianco, nero, rosso indiano e giallo racing come colori standard, e bianco Carrara metallizzato, blu genziana metallizzato, argento GT metallizzato, grigio artico e blu shark come colori speciali. Gli acquirenti del pacchetto Weissach opzionale possono inoltre scegliere offerte che prevedono verniciature particolari, a proprio gusto. Nel programma "Colour of Choice", Porsche Exclusive Manufaktur offre una palette di 115 tonalità di colore già approvate.

Interni e dotazione

Quando tutto calza a pennello

Funzionale, ergonomica e ridotta all'essenziale: anche negli interni, la Porsche 718 Cayman GT4 RS è una macchina da guida purista. Come è tipico delle RS, i sedili a guscio sono di serie. Sedili di questo tipo sono stati installati per la prima volta nella supersportiva 918 Spyder. Sono realizzati in plastica rinforzata in fibra di carbonio (CfK) e in carbonio a vista e offrono un supporto laterale ottimale con un peso minimo. È presente un airbag per il torace, la regolazione in altezza è elettrica, la regolazione longitudinale è manuale.

Esclusivo volante sportivo con marcatura a ore 12

Il volante sportivo ha un diametro particolarmente compatto di 360 millimetri, è rivestito in Race-Tex nero e presenta una marcatura gialla a ore 12, che consente di sapere sempre quanto e in quale direzione sono girate le ruote anteriori. Specialmente in caso di guida orientata alla performance su piste chiuse, quindi con rapidi movimenti dello sterzo, la marcatura può fornire preziose informazioni aggiuntive per il controllo dell'auto.

Il volante è regolabile di serie in altezza e nella distanza rispetto al conducente, e chi desidera la massima flessibilità anche dai sedili può scegliere i sedili sportivi adattivi con regolazione elettrica a 18 posizioni, disponibili come optional. Tutte le funzioni possono essere regolate elettricamente sia per il sedile del conducente che per quello del passeggero: inclinazione dello schienale, altezza del sedile, posizione longitudinale, inclinazione e profondità della seduta. Inoltre, entrambi i sedili offrono un supporto lombare regolabile elettricamente, e anche i supporti laterali del cuscino del sedile e dello schienale si regolano individualmente tramite un pulsante. I coprisedili sono realizzati in pelle nera, mentre le fasce centrali dei sedili sono in Race-Tex nero. Nei poggiatesta è ricamata una scritta nera "GT4 RS".

Come già nella GT3, la leva del cambio PDK nella console centrale assomiglia a una leva del cambio manuale. Può essere utilizzata per cambiare in serie le marce del cambio a doppia frizione a sette rapporti in modalità manuale. Tirando la leva indietro si sale di marcia, mentre spingendo in avanti si scala, come è tipico negli sport motoristici. Allo stesso tempo, il conducente ha a sua disposizione i paddle del cambio sul volante con simboli +/- in colore a contrasto.

Pacchetto Clubsport con roll-bar

Per la nuova 718 Cayman GT4 RS il pacchetto Clubsport è disponibile come optional. Con il suo roll-bar in acciaio imbullonato, una cintura di sicurezza a sei punti per il conducente e un estintore manuale con supporto, il pacchetto Clubsport offre ulteriore sicurezza nelle giornate in pista con la GT4 RS. Le cinture del tronco superiore possono essere utilizzate con o senza il sistema HANS®. Il pacchetto Clubsport opzionale è disponibile solo in combinazione con i sedili a guscio di serie.

Chi sceglie poi anche il pacchetto Weissach opzionale avrà il roll-bar in titanio, che rende la vettura sei chilogrammi più leggera. La parte superiore del cruscotto è rivestita in Race-Tex. Inoltre, il logo del pacchetto Weissach adorna la mascherina del portabevande ed è ricamato nei poggiatesta.

Strumento di tracciamento in rete

La dotazione di serie della 718 Cayman GT4 RS include il Porsche Communication Management (PCM) e un sistema di navigazione con Porsche Connect, che comprende i servizi Car Connect con Remote Services, Safety Services, Security Services e Apple CarPlay®. Il sistema di navigazione è in grado di calcolare dinamicamente il percorso, si aziona tramite comandi vocali e riceve aggiornamenti automatici delle mappe. Le funzioni online incluse si utilizzano grazie al modulo LTE integrato con lettore di carta SIM. È anche possibile scegliere di togliere il sistema di infotainment, riducendo il peso della vettura di altri sei chilogrammi.

Come optional sono disponibili altri allestimenti, come il vano porta smartphone o il Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTS Plus). Questo sistema utilizza una Driver Card per controllare se al volante si trova il conducente autorizzato. Se la 718 Cayman GT4 RS viene guidata senza la Driver Card, il PVTS Plus fa scattare automaticamente un allarme silenzioso alla centrale di allarme incaricata da Porsche e invia anche una notifica all'app Porsche Connect del legittimo proprietario.

Misurazione dei tempi sul giro e analisi delle prestazioni

Un'opzione specifica per l'uso del veicolo sul circuito è il pacchetto Chrono con Track Precision App. I tempi sul giro, tra l’altro, possono essere cronometrati manualmente tramite la leva di comando del pacchetto Chrono, e nella dotazione è inclusa anche la predisposizione per Laptrigger. L'app Track Precision consente la registrazione, la visualizzazione e l'analisi dettagliate dei dati di guida sullo smartphone. I tempi sul giro possono essere cronometrati in maniera automatica tramite un preciso segnale GPS del PCM, e quindi confrontati sullo smartphone. Nel processo, l'app Porsche Track Precision visualizza la dinamica di guida. Vengono visualizzati sia i tempi sul giro e per settore che le differenze rispetto a un giro di riferimento precedentemente definito - in cui ha corso ad esempio un istruttore o un pilota professionista. L'elaborazione grafica dei dati di guida e le analisi video aiutano il pilota a migliorare ulteriormente le sue prestazioni sul circuito.

Cronografo esclusivo solo per chi sceglie la GT4 RS

Alla Porsche 718 Cayman GT4 RS si abbina l'esclusivo cronografo che porta il nome della nuova sportiva a motore centrale ed è offerto esclusivamente agli acquirenti della GT4 RS. Una cassa in titanio e il meccanismo dell'orologio 01.200 con funzione flyback costituiscono i dati tecnici chiave dell'orologio, il cui design mostra chiari tratti della nuova auto sportiva. Il colore grigio artico si ritrova nell'area del quadrante, e il disco dei secondi è stato impreziosito con una scritta "GT4 RS" e una stampa della bandiera a scacchi. Il rotore è ispirato al design delle ruote e può essere scelto in vari colori, in abbinamento alla verniciatura dell'auto. Il tutto è completato da una vistosa chiusura centrale con la scritta "RS". Il cinturino è realizzato in pelle Porsche combinata con Race-Tex, con incisione "GT4 RS" e cuciture in filato Porsche in grigio artico. Chi ha ordinato per la propria auto il pacchetto Weissach opzionale può fare lo stesso per il cronografo. Notevoli caratteristiche del pacchetto sono il quadrante in carbonio a vista e le cuciture decorative blu profondo sul cinturino. In Germania e in alcuni altri mercati il cronografo può essere anche ulteriormente personalizzato. L'orologio può essere ordinato presso il Centro Porsche dopo aver effettuato la configurazione della vettura.

L'auto da corsa per clienti più potente per la categoria GT4

La nuova Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

La sportiva da circuito a motore centrale 718 Cayman GT4 RS Clubsport è la versione da corsa della 718 Cayman GT4 RS. Il motore boxer a sei cilindri da 4,0 litri con 368 kW (500 CV) è ripreso invariato dalla vettura di serie. Il nuovo modello sportivo entry-level supera così il suo predecessore, la 718 Cayman GT4 Clubsport, di 55 kW (75 CV). L'aumento delle prestazioni complessive del veicolo rispetto al modello precedente era in prima linea nello sviluppo, assieme a molte modifiche nei dettagli. Il cambio a doppia frizione Porsche di serie utilizza ora tutte e sette le marce in avanti, anziché solo sei. Inoltre, tutti i rapporti sono più corti rispetto al modello precedente. A seconda del tracciato e del regolamento, la nuova 718 Cayman GT4 RS Clubsport taglia i tempi sul giro del modello precedente di un buon due per cento. Il veicolo omologato esce dalla fabbrica pronto a correre e può essere utilizzato nella serie mondiale di corse SRO senza ulteriori modifiche. Il prezzo base è di 196.000 euro (229.000 dollari USA) più l'IVA specifica del Paese.

Prestazioni superiori

"Il modello Clubsport è stato fortemente, ulteriormente sviluppato, e in questo sviluppo abbiamo incorporato l'esperienza e le richieste dei clienti raccolte negli ultimi anni", dice Michael Dreiser, Direttore Vendite di Porsche Motorsport. "L'aumento delle prestazioni sul giro combinato con l'ulteriore miglioramento della guidabilità offre ai nostri clienti un prodotto competitivo per l'uso mondiale nelle competizioni GT4 nei prossimi anni". Porsche aveva proposto un'auto da corsa competitiva per questo nuovo formato sportivo del cliente già molto presto, nel 2016, con la Cayman GT4 Clubsport della generazione di veicoli 981. Fino al 2018 ne erano stati creati 421 esemplari. Nel 2019
ha fatto poi il suo debutto il modello successore basato sulla 718 Cayman GT4. Anch'esso si è rivelato un notevole successo: finora ne sono state prodotte circa 500 unità. Questa grande richiesta si deve anche ai costi operativi relativamente bassi. L'uso di una robusta tecnologia di serie abbinata a componenti specifici per le corse riduce significativamente i costi per i team dei clienti.

Auto da corsa per professionisti e dilettanti

La nuova 718 Cayman GT4 RS Clubsport porta avanti questa tradizione e la combina con una competitività ulteriormente migliorata. Il motore a sei cilindri da 4,0 litri da 368 kW (500 CV) preso in prestito dall'attuale 911 GT3 Cup già supera il motore da 3,8 litri del suo predecessore quasi del 18%. Grazie alla presa d'aria ottimizzata, la potenza massima si tocca a 8.300 giri/min., 800 giri in più rispetto a prima. Il regime massimo è raggiunto a 9.000 giri. La coppia massima è ora di 465 newton metri (Nm) a 6.000 giri al minuto invece dei precedenti 425 Nm a 6.600 giri. L'effetto è una gamma di giri significativamente più ampia e utilizzabile. Questo rende le gare più facili sia per i piloti professionisti che per quelli dilettanti.

Ampia gamma di opzioni del telaio

A semplificare la gestione della 718 Cayman GT4 RS Clubsport vi sono anche le modifiche apportabili al telaio. La tecnologia degli ammortizzatori è stata fondamentalmente rinnovata per ottenere una risposta ottimizzata e un migliore controllo del corpo. Questo rappresenta un importante passo in avanti per le prestazioni generali del veicolo e la sua
guidabilità. Le innovazioni includono ammortizzatori a due vie con una curva caratteristica migliorata e barre stabilizzatrici a coltello regolabili davanti e dietro. Anche l'altezza del veicolo, la convergenza e la campanatura possono essere regolate. È inoltre possibile scegliere tra tre diversi indici di rigidità per l'asse anteriore e quello posteriore. Speciali aperture NACA nel cofano anteriore risultano particolarmente efficienti nella ventilazione del generoso impianto frenante da corsa con i suoi dischi in acciaio da 380 millimetri. Il Porsche Stability Management System (PSM) viene interpretato in maniera sportiva grazie a un interruttore per il controllo della trazione (TC), l'ABS e una raffinata messa a punto dell'ESC.

Il comportamento di marcia ben controllato della 718 Cayman GT4 RS Clubsport rimane equilibrato anche nelle curve veloci grazie all'aerodinamica più efficiente. I flic laterali e un labbro anteriore più lungo per il fascione anteriore aumentano la deportanza sull'asse anteriore. Prese d'aria sui passaruota nei parafanghi nello stile della 911 GT3 R e speciali air curtain attenuano le turbolenze dell'aria nella zona delle ruote anteriori, mentre il sottoscocca rivestito ottimizza il flusso d'aria al diffusore funzionale nella parte posteriore. L'alettone posteriore "a collo di cigno" presenta ora un flap di Gurney lungo 20 millimetri e una gamma di regolazione estesa a due stadi.

Parti della carrozzeria in materiale composito di fibra naturale sostenibile

Prima auto da corsa prodotta in serie, la prima 718 Cayman GT4 Clubsport puntava già su parti della carrozzeria realizzate in un materiale composito di fibre naturali (NFK) sostenibile. La loro quota rispetto al totale dell'allestimento è aumentata ulteriormente nella nuova GT4 RS Clubsport, e include ora non solo le porte e l'alettone posteriore, ma anche il cofano anteriore, il parafanghi, i componenti aerodinamici aggiuntivi nella parte anteriore e il nuovo volante. L'uso delle fibre a base di lino come possibile alternativa ai compositi in fibra di carbonio può essere testato su questi componenti per l'uso nei veicoli di serie. Da oltre 70 anni Porsche utilizza gli sport motoristici come laboratorio di prova per tecnologie, processi e materiali che in seguito troveranno la loro applicazione nei veicoli di produzione.

L'allestimento della 718 Cayman GT4 RS Clubsport soddisfa tutti i requisiti di base per l'uso immediato in gara. A partire dalla cella di sicurezza saldata e dal sedile a guscio da corsa Recaro regolabile longitudinalmente, passando per le cinture di sicurezza a 6 punti secondo la norma 2023 e le reti di sicurezza, fino all'estintore e all'impianto di sollevamento pneumatico a tre martinetti. La nuova schiuma di sicurezza nella porta del conducente è già conforme ai regolamenti internazionali della serie di corse SRO. Con una capacità di 115 litri, il serbatoio di sicurezza FT3 è adatto alle gare endurance. Inoltre, Porsche offre due diversi sistemi di scarico; questo significa che la GT4 RS Clubsport può competere anche su piste con limiti di rumore più severi. Speciali predisposizioni sul veicolo, come i supporti per i fari supplementari omologati o le aperture nel cofano anteriore per il rifornimento rapido di carburante, permettono una rapida conversione per la corsa endurance di notte.