全新 Porsche   
718 Cayman GT4 RS

新聞稿

**目錄**

[特色 4](#_Toc96700836)

[全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS：無與倫比的駕馭樂趣 4](#_Toc96700837)

[引擎與變速箱 6](#_Toc96700838)

[源自賽道的高轉速自然進氣引擎 6](#_Toc96700839)

[底盤 8](#_Toc96700840)

[專為駕馭樂趣與性能進行調校 8](#_Toc96700841)

[車體與空氣力學 12](#_Toc96700842)

[以賽道為師 12](#_Toc96700843)

[內裝配備 15](#_Toc96700844)

[每一項配備都完美相配 15](#_Toc96700845)

[更強大的 GT4 系列道路版賽車 18](#_Toc96700846)

[全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport 18](#_Toc96700847)

**油耗與排放**

**Porsche 718 Cayman GT4 RS**

**NEDC：**市區油耗  17.4 l/100 km，高速油耗  9.3 l/100 km，綜合油耗  12,3 l/100 km，綜合二氧化碳排放量 281 g/km

**WLTP**：綜合油耗 13.2 l/100 km，綜合二氧化碳排放量 299 g/km

**Porsche 718 Cayman GT4 （手排／PDK）**

**NEDC：**市區油耗 15.0–13.7 l/100 km，高速油耗 8.5–8.1 l/100 km，綜合油耗 10.9–10.2 l/100 km，綜合二氧化碳排放量 249 - 232 g/km

**WLTP**：綜合油耗 11.1 – 10.7 l/100 km，綜合二氧化碳排放量 251 - 242 g/km

數據皆為使用法定測量方法而得出之結果，所有保時捷新車款皆使用WLTP評測標準，NEDC數值則是根據WLTP數值換算而得。

若需要官方油耗及特定二氧化碳排放數值等詳細資訊，可參閱官方刊物「新式客車油耗量、二氧化碳排放量與電力消耗量指南」(Guidelines on fuel consumption, CO2 emissions and power consumption of new passenger cars)，於所有通路據點及DAT 皆可免費索取。

特色

全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS：無與倫比的駕馭樂趣

* 在紐柏林北環賽道上的傑出表現

全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS搭載 4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎，動力輸出為 368 kW (500 PS) 的強勁動力，搭配僅 1,415 公斤的車身，造就出此次絕佳的表現。全新車款在紐柏林北環賽道締造了 7 分 9 秒 300 的單圈時間，比動力輸出 309 kW (420 PS) 的 718 Cayman GT4 快 23.6 秒。

* 熱血激昂的高轉速水平對臥引擎

4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎轉速高達 9,000 rpm，且可在轉速達 8,400 rpm 時輸出最大動力。此款優異的引擎亦使用於 911 GT3 Cup 與 718 GT4 RS Clubsport 賽車上。

* 換檔快如閃電的全新排檔桿

標配的 PDK 雙離合器變速箱可帶來令人驚豔的加速表現—從 0 到 100 km/h 僅需 3.4 秒，極速可達 315 km/h。手排車輛的愛好者不僅可以使用方向盤換檔撥片，也可以使用設於中央的全新排檔桿。

* 具賽車基因的底盤

底盤與車身以球型接頭緊密相連，打造出更精準直接的操控手感，並採用 RS 專用阻尼配置強化可調整與不受限的賽道底盤，同時改進彈簧與防滾籠的比率。

* 更大的制動系統

前軸的輕量化煞車碟盤直徑從380 mm提升至 408 mm，明顯加大了制動系統，而前軸可選配的 PCCB 制動系統，甚至搭載更大的 410 mm 碟盤。為了使碟盤冷卻，工程師在前車蓋增加了兩個額外的 NACA 進氣口。

* 比 718 Cayman GT4 輕 35 公斤

1,415 公斤的非乘載重量(DIN)是輕量化結構的最大成就：車蓋與尾翼採用 CFRP 材質，車尾玻璃則採用輕量化玻璃，同時減少阻絕材料的用量，並移除後行李箱的隔板，因此相較於 718 Cayman GT4，重量減輕了 35 公斤。

* 強勁的下壓力，更短的單圈時間

前後保險桿下擾流板採用最佳化空氣力學設計，使氣流可以加速通過封閉式車底。其空力套件的亮點為GT4 RS 搭載了固定式尾翼，以及採用鵝頸式支撐。高性能配置在賽道上可以創造出比 718 Cayman GT4 高25% 的下壓力。

* 可選配 Clubsport 與 Weissach 套件

718 Cayman GT4 RS 可選配 Clubsport 套件，包含前排座椅後方的防傾桿、駕駛座六點式安全帶、賽車用手持滅火器，以及預先配置的斷電開關。同時可訂購選配的 Weissach 套件，包含防傾桿、鈦金屬製跑車排氣系統、多種碳纖維點綴的組件，並可加選鎂合金鍛造輪圈。

引擎與變速箱

源自賽道的高轉速自然進氣引擎

位於駕駛後方的4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎是保時捷的心臟，其安裝在座椅與後軸之間，使全新 718 Cayman GT4 RS 成為保時捷中置式引擎車款史上動力最強的車輛。此新車款的性能數據已可與賽車比肩：引擎轉速達 8,400 rpm 時可輸出368 kW (500 PS) 的動力、引擎轉速達 6,750 rpm 時可輸出450 Nm的扭力，以及在引擎轉速達 9,000 rpm 時可以輸出最大動力。事實上，此具引擎已投入賽事中使用。Porsche Mobil 1 Super Cup 及 Porsche 911 GT3 Cup 皆使用此具引擎出賽，且性能幾乎相同，而道路版的 911 GT3 車型也是搭載此具高轉速引擎。自然進氣水平對臥引擎會在踩下油門踏板時迅速反應，且僅需要 3.4 秒，Porsche 718 Cayman GT4 RS 即可加速至 100 km/h，以及在 10.9 秒時達到 200 km/h，並可持續加速至極速的 315 km/h。NEDC 測試的平均油耗為 12.3 l/100 km， WLTP 測試的平均油耗為 13.2 l/100 km。

直接源自於賽道科技的引擎

GT4 RS 的引擎是將賽道科技轉移至量產車型的最佳典範。24 汽門六缸引擎是由剛性搖臂驅動，無須液壓閥門補償空隙。即便引擎經常在高轉速下運行，這個設計讓汽門組在嚴峻之情況下依然可以展現極高的強度。此外，經驗證的 VarioCam 汽門控制技術可以根據引擎轉速與負載，精準地調控凸輪軸。

獨立節流閥的設計源自於賽道科技。在六個汽缸中，每一個汽缸的可變式共振進氣系統末端皆設有獨立的節流閥。節流閥的位置特別靠近進氣閥門，可以改善氣流的通過量，並精準地供應燃油，進而提高引擎的靈敏度。節流閥門與進氣閥門之間幾乎無任何空氣，因此引擎可以迅速對節流閥輸入做出反應，且同樣適用於踩踏油門踏板時。中央節流閥門是作為備用解決方案的，但在正常運作時會保持開啟。

由於全新的 718 Cayman GT4 RS 在行駛中會產生強勁的橫向與縱向力，使此具高轉速引擎的供油方式變得非常重要，因此採用賽車式乾油槽潤滑系統與分離式油箱。此系統是採用七階段抽吸，可以迅速將油料導回外部儲存區，同時透過機油泵，將燃油導入曲軸，以潤滑承受高負載的連桿軸承。

創新氣流路線

718 Cayman GT4 RS 除後方車窗外，還具備額外的進氣口，為引擎運作提供充足的空氣。左右兩側進入的空氣會直接導入駕駛座後方，可在車外透過後方車窗看見的中央風箱。此設計不僅使車輛外觀更運動化，且風箱正好位在駕駛與乘客耳朵的高度，因此可以清楚聽見引擎的進氣聲。進氣聲響會因為負載與引擎轉速不同而有極大的差異，搭載輕量化不鏽鋼跑車排氣系統能讓聲響更悅耳，尤其是在高轉速時，可以完美演繹六缸水平對臥引擎的獨特音色。GT4 RS 亦符合 Euro 6 排放標準，其是由兩具分離式汽油微粒過濾器（GPFs）以及兩具裝備立體 Lambda 控制迴路的觸媒轉化器，負責重要的排放控制功能。

具多種手排功能的優化 PDK 變速箱

全新 718 Cayman GT4 RS 與當代的 RS 車款相同，皆配備專屬的 PDK 保時捷雙離合器變速箱。PDK 變速箱與賽車的換檔方式相同，可以在幾毫秒內完成換檔，且不會干擾引擎輸出。GT4 RS 搭載的 PDK 變速箱具備七個短齒比齒輪，而不具備超比檔功能，可以在第七檔達到極速。

在PDK 運動模式下，減速降檔會變得更靈敏，聲浪也會更明顯，且在加速過程中，會在引擎轉速較高時出現升檔時機點。如果不想要全程由電子系統控制換檔過程，駕駛可以透過方向盤後方的換檔撥片進行換檔。右側撥片為升檔，左側撥片為降檔，即使駕駛戴著賽車手套，也能從換檔過程中獲得精準的回饋，此外，中央排檔桿可用於序列式換檔。採用與現行 911 GT3 同款的排檔桿，其外觀類似於手動排檔桿，且配置也與賽車相同，將排檔桿向後拉為升檔，向前推為降檔。

在紐柏林北環賽道上比 718 Cayman GT4 快 23.6 秒

全新 718 Cayman GT4 RS 已在全世界最長與難度最高的賽道上締造傳奇。品牌大使暨測試車手 Jörg Bergmeister 駕駛輕度偽裝的量產車款，在全程 20.832 公里的紐柏林北環道創下 7 分 9 秒300  的單圈時間。GT4 RS 以 7 分 4 秒 511 的時間完成先前作為基準、長度較短的 20.6 公里賽道，比 718 Cayman GT4 快 23.6 秒。為了保護駕駛，此中置式引擎車款配備了賽車椅，同時配備米其林 Pilot Sport Cup 2 R 車胎。一位車廠人員證實了該輛車的標準配備與重量。

底盤

專為駕馭樂趣與性能進行調校

新款 718 Cayman GT4 RS 的底盤工程師經常借鑒賽道科技，以確保引擎動力可以確實傳輸至地面。主要研發目標是讓駕駛能精準地控制轉向，以及在過彎時具有優秀的抓地力。研發成果結合反應靈敏、動力輸出達368 kW (500 PS) 的引擎，造就出優異的駕馭特性，讓駕駛對車輛具有極高的信心，並能享有駕馭樂趣。

718 Cayman GT4 RS 的前軸設計與 911 GT3 RS（991.2 世代）相同，此設計同時運用於 718 Cayman GT4中。經典的麥花臣支柱型車軸額外配備了輔助彈簧，讓主彈簧可以在偏移時保持張力。主彈簧可以在最大負載的情況下保持原有張力，對於車輛在激烈操駕時的控制性具有極大助益。

降低 30 mm，觸地面積更廣，外傾角更大

相較於 718 Cayman，新車款的車體高度降低了 30 mm，且前輪觸地面積增加 6 mm，後輪觸地面積增加了 8 mm，可以減少車輛側傾。後軸外傾角則增加 0.25 度，可以傳輸更多的側偏力，因此能提升高速過彎時的穩定性。

底盤連接點的球型接頭使底盤與車底緊密連接，創造出精確直接的手感。

718 車系頂級車型搭載可調式 PASM 底盤，賽道用底盤更應用了 RS 專屬的彈簧與阻尼調校。底盤可以針對賽道駕駛進行調校，車胎定位、外傾角、防傾桿接亦可依據駕駛喜好與賽道特性進行個別調整。

GT4 RS 標配保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 跑車懸載系統及採用運動化調校。此款主動式阻尼系統可以有效地將兩種底盤合而為一。在使用一般模式時，阻尼是採用舒適設定，但是在激烈操駕車輛時會自動轉換至較動態的設定，而在使用運動模式時，阻尼會採用較硬朗的設定，為較激烈的駕馭方式提供支撐。同時可以額外開啟運動化調校以更嚴格地控制阻尼，確保車輛在賽道上表現良好。

保時捷扭力分導系統（PTV）使過彎更靈活

保時捷車身動態穩定系統（PSM）是駕駛輔助系統的核心，同時整合了 718 Cayman GT4 RS 的三種電子控制系統：防鎖死煞車系統（ABS）、車身動態穩定系統（ESC）、循跡控制系統（TC）。如同其他的 RS 車款，這些控制系統僅會在最危急的時刻介入，因此在賽道上行駛時，駕駛不會感覺控制權被剝奪。保時捷的底盤配置，讓駕駛可以在沒有電子控制系統輔助的情況下兼顧性能與安全性，若駕駛想要關閉所有的安全防護時，可以透過兩步驟關閉系統（除ABS 外）：ESC OFF 讓駕駛可以全權控制過彎時的穩定性，而 ESC+TC OFF 的設定可以覆蓋循跡控制。

保時捷扭力分導系統（PTV）為 GT4 RS 的標準配備，並做為更進階的動態駕馭系統。PTV 與後輪電控煞車介入機制共同運作，此外，718 Cayman GT4 RS 亦搭載了應用 RS 鎖定值的限滑差速器（循跡 30%／超限 37%）。實際動態駕馭的情況下，PTV 會在駕駛轉動方向盤時，將後方內側輪減速，使後方外側輪可以傳輸更多的動力，並在過彎時為車輛提供轉向方向盤轉動之方向的衝力。此種轉向效應不僅能讓駕馭變得更靈活與直接，且能使過彎更快、更安全。

抬升系統可以避免撞擊減速丘

保時捷首次於 718 車系中，為 718 Cayman GT4 RS 提供前軸抬升系統做為選配項目。按一下按鈕，液壓系統就會自動將前軸抬高 30 mm，而使前擾流板的離地高度增加大約 40 mm，讓 RS 車款的駕駛可以輕鬆應對減速丘、車庫入口，以及多層樓的立體停車場坡道，無須擔心會撞擊地面。抬升系統可以降低撞擊路緣石而受損的機率。在靜止狀態與車速達 60 km/h 時皆可使用此功能，但是車門必須緊閉。

全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS 採用前輪配置六活塞，後輪為四活塞的鋁製一體式固定煞車卡鉗。一體式煞車卡鉗的外殼為煞車載體，活塞位於煞車碟盤的兩側，此種設計具有極高的剛性，可以在高負載下，確保每一個壓力點良好作動。

具額外通風設計的加大制動系統

前軸的鑄鐵／鋁合金複合煞車碟盤直徑為 408 mm，相較於 718 Cayman GT4 的碟盤大 28 mm，煞車冷卻系統亦因性能提升而進行調整。車蓋設有兩個 NACA 進氣口，將氣流直接導入前輪，表示這兩具進氣口讓煞車可以在賽道上持續承受負載，而不會出現任何問題。後軸是採用與 GT3 相同的煞車碟盤，直徑為 380  mm。

718 Cayman GT4 RS 的煞車碟盤與現行的 992 世代 911 GT3 都是使用劃線碟盤，而非打孔碟盤。劃線過程會在煞車碟盤上造成微小的凹痕，而這些凹痕可以如同孔洞般協助清潔無銅來令片。使用埋頭式煞車碟盤的另一項優勢是可以承受更高的溫度。

可選配陶瓷煞車與鎂合金輪圈

GT4 RS 標配紅色煞車卡鉗，亦可選擇高光黑。可選配的保時捷陶瓷複合煞車系統（PCCB）配備了極高辨識度的黃色煞車卡鉗，同時可以訂製高光黑的版本。PCCB與鑄鐵／鋁合金複合式煞車不同，仍搭載打孔碟盤，但是尺寸較大，前軸為 410 mm，後軸為 390 mm。陶瓷煞車碟盤在高負載狀況下擁有最強的抗衰退能力，而最關鍵的優勢是重量，PCCB 碟盤的重量為鑄鐵煞車碟盤的一半，此優勢可以減輕簧下重量及提高駕馭舒適性與靈活性。

718 GT4 RS配備了符合輪拱大小，最完美的輪圈尺寸。採用以鋁合金技術鍛造的 20 吋輪圈（前輪 8.5 J x 20 ET61，後輪 11 J x 20 ET50），標準配置為深銀色（緞面）輪圈，以及 718 車系首次使用的黑色中央鎖定式螺帽，且螺帽上帶有銀色「RS」徽記。此外，亦可選擇其他烤漆式樣：閃靛藍（緞面）、釹銀色（緞面）、黑色（緞面）、經典銀色，其中最具特色的是以選配的黑色（緞面）搭配競速黃配色的輪圈外緣。選配的 Weissach 套件是採用 20 吋鍛造鎂合金輪圈，進一步為車輛減輕 10 公斤的簧下重量與轉動質量。此車款亦提供白金金屬版，但是 Weissach 套件不包含黑色與競速黃的組合。

將胎壓監測系統納入賽道情境

GT4 RS 係配備與 GT4 之尺寸相同及經認證的性能胎，以確保具有最佳的抓地力。前輪尺寸為 245/35 ZR 20，後輪尺寸為 295/30 ZR 20。

計畫在賽道上頻繁駕駛的駕駛人員可以向經銷商購買特製的賽道專用胎。賽道專用胎是以標準性能胎為基底改良其橡膠配方與外型，非常適合在賽道上奔馳，且在乾燥的路面上可提供更佳的性能，儘管在潮濕路面會損失部分性能，此款車胎仍通過了道路考驗。

標配的胎壓監測系統（TPM）已針對賽道進行最佳化，系統會偵測持續性或突發性失壓，同時可掌握壓力與溫度。

車體與空氣力學

以賽道為師

在外觀上，全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS 的強大性能完全顯露無遺。搶眼的後尾翼是採用鵝頸支撐，車蓋上設有 NACA 進氣口，加上車側窗戶的進氣口—GT4 RS 顯然是 718 車系的旗艦車款。718 Cayman GT4 RS 採取賽道專用設置，搭載前擴散器與後尾翼，可以產生比 718 Cayman GT4 高 25% 的下壓力道。

類似利曼賽事贏家的尾翼

718 Cayman GT4 RS配備了隨時可抓住眾人目光的全新尾翼。固定式 CFRP 尾翼搭備黑色側翼，並採用與利曼冠軍車 Porsche 911 RSR GT 相同的鵝頸式連接設計。現行的 911 GT3 是保時捷首款採用此設計的量產車型，而 718 Cayman GT4 RS 也同樣受惠於此空氣力學設計。這種使用兩個緊密相連之鋁合金支柱固定尾翼的設計概念，可以將尾翼下方的氣流干擾降至最低。氣流會先短暫地受到支柱干擾，在通過之後就能重新匯流，因此可以將氣流集中於尾翼底部。此時，相較於頂部的氣流，強力與持續的氣流對下壓力箱更重要。車輛在裝備尾翼後，此種效應與飛機機翼造成的效果完全相反，因為通過機翼頂部之氣流的流速必須更快，才能產生升力。

GT4 RS 尾翼的攻角可以進行三段式手動調整，前擴散器也可以透過機械式滑動部件進行四段式調整，因此可以根據需求調整空氣力學設定，使車輛符合駕駛需求，並在賽道上有更好的表現。

氣流的創新路線

當人們的目光從整合第三煞車燈的車尾邊緣移向車頭時，將會被駕駛側與乘客側後方的全新進氣口吸引。在其他 718 Cayman 上，此部位僅是一個不起眼的三角形車窗，但是 GT4 RS 卻設置了專為輸出動力高達 368 kW (500 PS) 之 4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎而設計的進氣口。車門後方的側邊進氣口，則是用於冷卻六缸引擎。

仔細觀察車頭會發現四個開口，此種設計在 718 車系的其他車款中前所未見。車身兩側上方為具有百葉結構的輪拱通風口，此種通風口是源於賽道科技，首次使用於 991 世代 Porsche 911 GT3 RS上。在高速行駛時，通風口可以降低車輪旋轉造成的輪拱壓力，進而能有效防止前軸被抬起。輕量化車蓋上的兩具 NACA 進氣口造就出獨特的外觀。此種進氣口設計，最初是由美國國家航空諮詢委員會（NACA）（美國太空總署前身）研發，並結合了兩種原先相斥的特性—在不影響車輛阻力係數的狀況下，提升煞車的冷卻效果，這也是賽車大量採用 NACA 進氣口的原因。

車尾真空區使 GT4 RS 緊貼地面

718 Cayman GT4 RS 之前保險桿採用與 GT4 相同的設計，但是改良了空氣力學設計。舉例來說，前擾流板經過重新設計，配備了環繞式側葉片，此種設計可以改善通風以及通過輪拱的氣流，進一步提高前軸的下壓力。通過 GT4 RS 車底的氣流是藉由包覆車底的全新導流板大幅加速，在車尾形成真空區，為後軸提供更多的下壓力。

GT4 RS 的車底另外設有兩個 NACA 進氣口，可協助汽油微粒過濾器散熱，且不會對車輛整體的阻力係數造成不良影響，氣流在通過車體之後，將會從車尾分散器流出。此項組件是源自於 718 Cayman GT4，並採用側邊的空氣力學鰭片強化其性能。鰭片可以穩定車尾氣流，有助於提高下壓力。

輕量化結構減少 35 公斤重量

強化新車款駕馭性能的空氣力學設計明顯可見，而另一項強化性能的設計，則是藏在車身中的輕量化結構。根據非乘載重量 (DIN) 標準測量，未搭載駕駛之 718 Cayman GT4 RS 在加滿燃油下的重量僅有 1,415  公斤。因此，在引擎輸出的 500 PS 動力中，每一單位馬力僅需要推動 2.83 公斤。為了達成此目標，車頭兩側與車蓋皆採用碳纖維強化塑膠材質（CFRP）進行打造，後車窗則是使用輕量化玻璃，並採用已減輕重量的雙氙氣頭燈，且未配備頭燈清洗系統。同時減少了阻絕材料的用量，以及移除了後行李箱的隔板，內裝也使用輕量化地毯。當然還有RS 車款絕對不可缺少，搭配布質拉環的輕量化門板飾板與儲物網袋。

雖然加大的煞車碟盤會增加重量，但是 Porsche 718 Cayman GT4 RS 的重量仍比 GT4 輕 35 公斤，若搭載選配的 Weissach 套件，則可再進一步減輕重量。舉例來說，若車主同時訂購了 20 吋鍛造鎂合金輪圈，則可再減少 10 公斤的簧下重量。從外觀來看，Weissach 套件的特徵是使用碳纖維編織裝飾車蓋、側邊進氣口與環繞式飾板、尾翼、車門後視鏡外蓋，以及後車窗上的 Porsche 廠徽。此外，不鏽鋼製跑車排氣系統的尾管是使用鈦合金製成。相較於鋼製防滾籠，選配之鈦合金防滾籠減輕了大約 6 公斤的重量。

涵蓋保時捷歷史的個人化車色

全新 718 Cayman GT4 RS 有九種標準車色：白色、黑色、正紅色、標準配色的競速黃，以及金屬卡拉拉白、金屬龍膽藍、金屬 GT 銀、極地灰與特別配色鯊魚藍。購買 Weissach 套件的車主可以選擇獨特的烤漆顏色，符合個人的喜好與品味。Porsche Exclusive Manufaktur 的烤漆樣品提供了 115 種預先核准的顏色。

內裝配備

每一項配備都完美相配

Porsche 718 Cayman GT4 RS 是一部最純粹的駕馭機器，因此僅保留最有必要的功能性配備與人體工學配備，在內裝部分也不例外。為了符合 RS 的風格，採用全桶式賽車座椅做為標準配備，此款最初安裝在 918 Spyder 超級跑車上使用的座椅，是以碳纖維強化複合材質（CFRP）製成，並使用碳纖維編織進行點綴，將重量減至最輕，同時提供最佳的側向支撐。整合於座椅中的胸部安全氣囊，具備電動調整高度與手動調整前後的功能。

具有上方中心標記的專屬跑車方向盤

跑車方向盤操作簡易，直徑僅有 360 mm，採用黑色 Race-Tex 包覆，方向盤上方具有黃色中心標記，讓駕駛可以輕鬆辨識前輪的方向與轉向幅度。黃色標記提供的資訊對於在賽道上激烈操駕或需要急轉彎時的操控情形很重要。

標配的方向盤具備上下伸縮調整功能。希望座椅具有最大調整彈性的駕駛可以選配擁有 18 向電動調整功能的升級型賽車座椅。駕駛座與乘客座的所有功能皆可電動調整：背靠角度、座椅高度、前後位置、傾斜角度、座椅表面深度。兩個座位皆具有腰部支撐電動可調功能，而座墊側邊支撐墊與背靠皆可使用按鈕進行個別調整。座椅是採用黑色皮革包覆，中央面料為黑色 Race-Tex，座椅頭枕施以黑色 GT4 RS字樣。

中央 PDK 排檔桿與手動排檔桿與GT3相同。七速雙離合器變速箱的模擬手排功能，讓駕駛可以進行序列式換檔。往後拉為升檔，往前推為降檔，是賽車變速箱的常用配置。此外，駕駛也可以使用方向盤換檔撥片，撥片上是使用顏色標記的 +／- 符號指示換檔方向。

Clubsport 套件與防滾籠全新 718 Cayman GT4 RS 可選配 Clubsport 套件。GT4 RS Clubsport 套件包含螺栓固定式鋼製防滾籠、六點式安全帶、附支架的手持式滅火器，在賽道上為您提供額外的安全性。無論是否搭配 HANS® 系統，皆可使用肩帶。Clubsport 套件僅提供賽車桶型座椅。

若是您選擇 Weissach 套件時，將會採用鈦合金製成的防滾籠，使全車的重量減少六公斤。儀錶板上方則使用 Race-Tex 包覆，此外，杯架外緣與頭枕皆飾以 Weissach 套件標誌。

連網追蹤工具

718 Cayman GT4 RS 搭載保時捷通訊管理系統（PCM）與包含保時捷互聯系統的導航系統。車輛連線服務包含遠端服務、安全服務、保全服務，同時標配 Apple CarPlay®。導航系統具有動態路線計算能力，可以透過聲控操作，並會自動接收更新的地圖。SIM 卡讀卡機與 LTE 模組結合，使標配的線上功能可以正常運作。在購車時選擇不配備資訊娛樂系統，可以再減少 6 公斤的車重。

智慧型手機放置倉、保時捷車輛追蹤升級系統（PVTS Plus）皆為可選配備。追蹤系統可以透過駕照，監控駕駛是否為車主。若由非車輛持有者駕駛 718 Cayman GT4 RS 時，追蹤系統將會自動觸發無聲警報通知保時捷授權的警報中心，同時透過保時捷互聯系統應用程式發送通知給車主。

測量單圈時間與分析表現

計時碼表套件包含 Track Precision App，是專為在賽道上奔馳的車輛而設計。駕駛可以透過計時碼表套件控制桿，手動紀錄單圈時間。Track Precision App 可以提供詳細紀錄的資料，並能在智慧型手機上顯示駕駛資料分析內容。系統會透過保時捷通訊管理系統的精準 GPS 信號，自動記錄單圈時間，以便您能使用手機進行比較。Porsche Track Precision App 亦可將駕馭動態視覺化顯示，同時顯示出指導人員或專業駕駛先前定義的參考用單圈誤差與區段時間及單圈時間。圖形化處理的駕駛資料與影片分析可以協助駕駛提升在賽道上的表現。

GT4 RS 車主專屬計時碼表

Porsche 718 Cayman GT4 RS 的獨特性無人能及，而乘載新款中置式引擎跑車之名的專屬計時碼表一樣無人能出其右，且僅有 GT4 RS 的車主才能享有。鈦合金外殼與具有飛返功能的 01.200 機芯為此碼表的重要機構，其設計亦與新款車輛相互呼應。錶盤採用極地灰，秒針錶盤則帶有 GT4 RS 標誌與黑白方格旗圖案。自動盤是採用輪圈設計，有多種顏色可選擇搭配車輛的色調，而中央錶扣上點綴著顯眼的 RS 標誌。錶帶是採用保時捷車輛皮革與 Race-Tex 兩種材質，並搭配 GT4 RS 刺繡以及與車輛相同的極地灰縫線。選配 Weissach 套件的車主皆擁有相同的碼錶選項，其中的最大亮點為錶盤使用碳纖維編織裝飾，而錶帶是使用深海藍縫線點綴。碼錶在德國及其他市場具有更多的客製化選項。在車輛完成配置後，可以向購入車輛的經銷商訂購計時碼錶。

更強大的 GT4 系列道路版賽車

全新 Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

718 Cayman GT4 RS Clubsport 中置式引擎賽車為 718 Cayman GT4 RS 的賽車版本，搭載與量產車型相同之輸出動力 368 kW (500 PS) 的 4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎。全新的入門級俱樂部賽車車型的動力輸出，較前代 718 Cayman GT4 Clubsport 高 55 kW (75 PS)，新車款之研發重點為超越前代車型的性能，同時包含了許多細節的改良。現在標配的保時捷雙離合器變速箱（PDK）具備七個前進齒比，而非之前的六個，且變速箱齒比亦較先前的變速箱更短。車輛性能是取決於賽道與規定，全新 718 Cayman GT4 RS Clubsport 的單圈時間比先前車型快 2 %。這個官方認證的車款已經準備好衝出工廠，無須其他調校，即能投身全球的 SRO GT 系列賽事。車輛售價為 196,000 歐元（229,000 美金）起，需要再加上各國的加值稅。

強化的性能

「Clubsport 的最大進步，是我們考慮到了近年來的經驗與客戶期望。」保時捷客戶賽車銷售主管 Michael Dreiser 表示：「單圈時間表現提升結合強化的駕馭品質，讓我們能為客戶提供具有競爭力的產品，提升客戶在未來幾年之全球 GT4 賽事中的優勢。」保時捷在 2016 年已開始為客戶提供此種全新與具有競爭力的客戶賽車車款—981 世代 Cayman GT4 Clubsport。截至 2018 年，我們已經生產 421 部樣車，並在 2019 年推出以 718 Cayman GT4 為基礎發展的後繼車型。後繼車型獲得空前的成功，至目前為止已生產 500 部樣車。此款車具有超買氣的原因是相對較低的運作成本。我們的強大量產技術與競賽規格零件大幅降低了客戶賽車團隊的費用。

無論業餘或專業都能駕馭的賽車

全新 718 Cayman GT4 RS Clubsport 將會延續此項傳統，並持續提升競爭力。我們沿用現行 911 GT3 Cup 輸出動力達 368 kW (500 PS) 的 4.0 公升水平對臥六缸自然進氣引擎，其動力數據較前代車款的 3.8 公升引擎高 18%。因為最佳化設計的車側進氣孔，使引擎的動力峰值較先前高出 800 rpm，達到 8,300 rpm，且轉速可以持續拉高至 9,000 rpm。現在的引擎在 6,000 rpm 即能輸出最大465 Nm的扭力，而非以往達到 6,600 rpm 的 425 Nm扭力。此種性能提升可以為駕駛提供更寬廣與更能有效利用的力區間，因此無論是專業車手或業餘駕駛都能輕鬆駕馭。

眾多的底盤選項

718 Cayman GT4 RS Clubsport 的底盤經過改良後，變得更容易操控，懸吊系統亦經過徹底改造，將回饋與車身控制最佳化，成為提升整體車輛性能與駕馭品質的關鍵。  
新功能包含雙向阻尼器以及車輛前後裝備的改良版彎曲可調刀片式防傾桿，且乘坐高度、外傾角、車胎定位皆可進行調整。此外，前後軸有三種不同的彈簧比率可供選擇，而車蓋上的特製 NACA 進氣口，可以為裝備 380 mm 鋼製煞車碟盤的賽車製動系統提供良好的通風。保時捷車身動態穩定系統（PSM）採用特殊的賽車設計，搭載循跡控制（TC）、防鎖死煞車系統（ABS）的開關，並具備調校優化的電子車身穩定系統（ESC）。

因為高效的空氣力學設計，使718 Cayman GT4 RS Clubsport 具有優異的操控性，即使在高速過彎時，也能維持穩定性。車頭前翼與加長的擾流板可以增加前軸的下壓力。此外，911 GT3 R-style 兩側的輪拱通風口及特製「氣簾」可以消除前輪周圍的紊流，而車底導流板則可最佳化氣流，並導流至車尾擴散器。鵝頸式尾翼安裝了一具 20 mm 的格尼禁翼，並新增了兩段可調整位置。

車體組件使用複合材質與可永續利用的天然材質

718 Cayman GT4 Clubsport 是首部採用可永續利用之天然纖維複合材質（NFC）的量產型賽車。GT4 RS Clubsport 的車蓋、車頭兩側、車頭空力套件、方向盤、車門與尾翼皆使用天然材質製成。未來有可能會嘗試以亞麻基底纖維代替碳纖維複合材料使用在這些部件，並期望未來能運用於量產車款上。70 年來，保時捷以賽道做為實驗室，測試新科技、製程以及用於量產車型的材料。

718 Cayman GT4 RS Clubsport 的配備符合賽車要求，且能立即投入賽事，因其內部焊接了安全車體結構、搭載Recaro 桶式賽車椅（前後可調），並配備安全網與符合 2023 年標準的六點式安全帶、內建式滅火系統、三汽缸氣壓千斤頂等部件。駕駛座車門內的安全泡棉符合 SRO 系列賽事的國際規範，且配備的 115 公升 FT3 安全油箱，讓車手可以進行長時間的比賽。此外，保時捷為 GT4 RS Clubsport 提供兩款排氣系統，使車輛可以符合噪音規範嚴格的賽道。車上的特殊預載裝備，例如認證的額外頭燈支架與前車蓋的快速加油口，皆有助於車輛進行長時間的夜間賽事。