
Fahrvorstellung Porsche 718 Cayman und Boxster GTS

4.0: Sportliches Duo

Von Guido Borck

Mit zwei neuen GTS-Versionen baut Porsche das Modellprogramm für den Cayman und Boxster weiter aus. Der bisherige Downsizing-Vierzylinder-Turbo hat ausgedient, dafür gibt es einen hochdrehenden V6-Boxer mit 400 PS. Der leistungsstarke Saugmotor sorgt für reichlich Fahrspaß und kommt ursprünglich aus dem Cayman GT4 und dem 718 Spyder.

Es hat noch etwas gefehlt in der Baureihe 718. Daher erweitert Porsche den Cayman sowie Boxster jetzt um die beiden Sport-Varianten GTS. Das Kürzel steht für Grand Turismo Sport und hat bei der Mannschaft aus Zuffenhausen eine lange Tradition. Darunter verstehen sie exklusive Sportwagen, die über eine besonders hohe Performance verfügen ohne dabei wirklich an Alltagsnutzen zu verlieren. Im Falle des 718 Cayman GTS 4.0 sowie dem 718 Boxster GTS 4.0 gab es nicht nur zwei neue Sportler im Programm, sondern zusätzlich noch ein Upgrade: Anstelle des bisherigen 2,5-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 365 PS, treibt nun ein 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor die Hinterräder an. Geschaltet wird per Hand, die PDK-Doppelkupplung kommt später.

Der für den GTS 4.0 neue Saugmotor ist im Grunde ein alter Bekannter. Das gleiche Triebwerk nutzt Porsche bereits im Cayman GT4 und dem Spyder. Jedoch wurde die Leistung für den Cayman GTS 4.0 und Boxster GTS 4.0 leicht zurückgenommen. Anstelle von ursprünglichen 420 PS bringt es der Motor nun auf 400 PS. Beide GTS 4.0 werden serienmäßig über ein manuelles Sechsganggetriebe geschaltet. Im Sommer wird das Angebot noch um das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ergänzt. Der Cayman GTS 4.0 beginnt bei 81 926 Euro, der Boxster GTS 4.0 ist mit 83.949 Euro um 2023 Euro teurer.

Kraft im Überfluss, aber auch klanglich ist der V6-Boxer ein Genuss. Das auserlesene GTS-Duo verfügt über eine gewaltige Power. Der Sechszylinder-Boxermotor hängt äußerst lebendig am Gas und glänzt mit einem spontanen Ansprechverhalten. Das maximale Drehmoment, das zwischen 5000 und 6500 Umdrehungen pro Minute anliegt, sorgt für leicht verbesserte Beschleunigung. Zusammen mit dem serienmäßigen Sport-Chrono-Paket sprinten beide GTS-Modelle in nur 4,5 Sekunden der 100er-Marke entgegen. Das sind vier Zehntel schneller gegenüber dem letzten GTS. Die Spitzengeschwindigkeit liegt mit jeweils 293 km/h um drei Kilometer höher. Überhaupt gibt sich der V6-Sauger schön elastisch, lässt sich schon mal schaltfaul fahren und begeistert mit einer hohen Drehfreude, die über ein breites Drehzahlband von maximal 7800 Touren bereit steht.

Deftige Beschleunigungsorgien sind aber auch akustisch ein Genuss. Schließlich sind nicht nur zwei Zylinder mehr an Bord, sondern außerdem noch eine Sportabgasanlage mitsamt aktiver Klappensteuerung. Daher wechselt der facettenreich klingende Boxer die Tonlage eindrucksvoll von dumpf brabbelnd hin zu einem kehligen Kreischen. Er macht Lust auf mehr und ganz ehrlich: Der V6-Sauger lässt den downgesizten Vierzylinder-Turbo aus dem Vorgängermodell ganz schnell vergessen. Es sei denn, es geht um den Verbrauch. Der steigt nämlich mit dem neuen V6 auf exakt 11 Liter Super Plus an. Das sind mal eben 1,8 Liter mehr als beim Vorgänger, der jedoch nach dem alten NEFZ-Verfahren ermittelt wurde und nicht nach der realistischeren neuen WLTP-Norm.

Auf kurvenreichen Strecken sind beide GTS 4.0 in ihrem Element. Im Vergleich zum herkömmlichen Cayman und Boxster wurde das Fahrwerk um 20 Millimeter abgesenkt mit adaptiven Stoßdämpfern bestückt. Serienmäßig rollen beide GTS 4.0 auf 20 Zoll großen

Alu-Rädern in Seidenglanz-Schwarz an. Dazu gibt es Performance-Reifen im Format 235/35 ZR20 vorne sowie 265/35 ZR20 hinten. Die Bremsanlage wurde an die höhere Leistung angepasst, das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit einer mechanischen Quersperre an der Hinterachse bringt weitere Sportlichkeit in den GTS 4.0. Die Traktion und Querdynamik beeindrucken. Beide Porsche lenken messerscharf ein, bleiben lange neutral und sind vor allem stets sicher. Kritische Reaktionen sind ihnen daher völlig fremd. Obwohl der Fahrspaß auf einem sehr hohen Niveau liegt, zeigen sowohl der Cayman GTS 4.0 wie auch der Boxster GTS 4.0 noch genügend Nehmerqualitäten und rollen über Unebenheiten geschmeidig genug ab.

Auch optisch geben die beiden Sportler den Dynamiker. Angefangen beim schwarz eingefärbtem Lufteinlass, über die Spoilerlippe bis hin zum Heckdiffusor, der im gleichen schwarzen Farbton gehalten ist. Zu den weiteren typischen GTS-Details zählen abgedunkelte Scheinwerfergläser vorne sowie abgedunkelte Rückleuchten am Heck. Im Innenraum dominiert schwarzes Alcantara an den Sportsitzen sowie am Lenkradkranz, dem Schalthebel und den Türauflagen. Die Dekorelemente auf der Mittelkonsole bestehen dagegen aus Karbon. Hinzu kommen gestickte GTS-Embleme in den Kopfstützen. Werksseitig verfügen der Cayman und Boxster über einen 7-Toll-Touchscreen, die Online-Navigation mit Echtzeit-Verkehrsdaten kostet jedoch Aufpreis.

Neben dem erwähnten Sport-Chrono-Paket gibt es zudem eine weiterentwickelte Track Precision App. Über das Smartphone-Programm kann der sportlich ambitionierte Fahrer seine Rundenzeiten aufzeichnen, um sie später zu analysieren oder weitere relevante Fahrzeugdaten abrufen. Selbstverständlich bleibt wieder Spielraum für Individualisierung. Da machen auch der Cayman GTS 4.0 und Boxster GTS 4.0 keine Ausnahme. Vom empfehlenswerten Burmester Sound-System bis hin zur Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die Preisliste ist nur so voll gespickt und lockt mit vielen weiteren verführerischen Extras. (ampnet/gb)

Daten Porsche Cayman GTS 4.0

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 1,99 x 1,28
Radstand (m): 2.48
Motor: V6-Benziner, 3995 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 294 kW / 400 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 5000–6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,0 Liter
Effizienzklasse: G
CO₂-Emissionen: 251 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1405 kg / max. 295 kg
Kofferraumvolumen: vorne 150 l, hinten 270 l
Max. Anhängelast: – kg
Wendekreis: 11,0 m
Bereifung: v:235/35 ZR20, h: 265/35 ZR20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31
Wartungsintervall: 30 000 km
Basispreis: 81 926 Euro (718 Cayman GTS 4.0)
Basispreis: 83 949 Euro (718 Boxster GTS 4.0)

Bilder zum Artikel



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
