

Von aussen sind die Unterschiede zum normalen 964 Carrera marginal. Ganz anders im völlig ausgestrippten Interieur. Es gibt kein Dämmmaterial, keine Teppiche, keinen Dachhimmel, keine Rücksitze. Weiter fehlen Komfortmerkmale wie Servolenkung, Klimaanlage, Tempomat, Radio oder elektrische Fensterheber. Dafür sind die Seitenfenster sowie die Heckscheibe zur Gewichtsoptimierung aus leichterem Dünnglas und die Fronthaube aus Aluminium. Verbaut sind nur die nötigsten Rennattribute wie der vom Werk eingeschweisste Überrollkäfig, zwei Recaro Rennsportschalensitze mit Sechspunkt-Gurtsystem, Stromkreisunterbrecher und ein Feuerlöscher. Durch diese Massnahmen wiegt der RS rund 155 kg weniger als ein Carrera 2 Modell.

Mit gleicher Konsequenz wurde beim Neuaufbau der Motor tiefgreifend revidiert und optimiert. Daraus resultierte eine Leistungssteigerung von rund zehn Prozent. Gleiches gilt für die Überarbeitung des Sport-Fahrwerks, das maximal tiefergelegt und steifer abgestimmt wurde. Und zur Reduktion der ungefederten Masse werden 17-Zoll-Felgen aus Magnesium verwendet.

So ist der Porsche 964 Carrera RS N/GT perfekt für die Rennstrecke gerüstet, erfüllt aber gleichzeitig alle Voraussetzungen, um auf der Strasse gefahren zu werden. Eine Fahrmaschine, die jederzeit Fahrspass pur bietet.

SPIELZEUG 2: BRANDNEUER PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS

Beim neuen Topmodell der Cayman Reihe ist der 4-Liter-Boxermotor zwischen den beiden Sitzen und der Hinterachse eingebaut. Mit 500 PS ist er der stärkste Mittelmotor-Sportwagen von Porsche und begeistert mit zahlreichen Innovationen und Attributen aus dem Rennsport. Ein besonderes Schmankerl sind die anstelle der beiden hinteren Seitenscheiben montierten Einlassöffnungen, die den Motor mit Prozessluft versorgen. So sind die Ansaugergeräusche des Motors für Fahrer und Beifahrer direkt auf Höhe der Ohren deutlich zu vernehmen und die Geräuschkulisse variiert je nach Lastzustand und Drehzahl von rotzig dumpf bis brutal schrill schreiend. Abgerundet wird die einzigartige Soundkulisse durch eine Edelstahl-Sportabgasanlage.

Neben dem Sound macht der GT4 RS auch von aussen klar, dass die Rennstrecke sein Revier ist. Wuchtige, verstellbare Front- und Heckspoiler sowie zahlreiche Öffnungen in der Karosserie sorgen für perfekte Aerodynamik und Kühlung von Motor und Bremsen. Für unbändigen Schub in jedem Bereich sorgt der aus dem 911 GT3 bekannte, hochdrehende 4-Liter Boxermotor mit 500 PS und 450 Nm, der den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden ermöglicht.



Der 964er liegt satt auf der Piste.



IM VERGLEICH

Beide Sportwagen sind primär Tracktools – also für den maximalen Fahrspass auf der Piste bestimmt. Doch schon der Vergleich der Grundwerte und des Alters der beiden Renner lassen erkennen, dass für schnelle Runden im radikalen 964 Carrera RS N/GT hart gearbeitet werden muss, während der Cayman GT4 RS noch spielerisch mit Reserven um den Kurs fliegt. Beide sind aber radikal schnell und bieten jede Menge Spass – eben Porsche RS in Reinkultur, perfekt zum Spielen auf der Rennstrecke, ob Mann oder Frau!

Text Christoph Bleile / Bilder Markus Straub, zVg

Technische Daten	964 Carrera RS N/GT, 1992	718 GT4 RS, 2022
Motor	Boxer 6-Zylinder, 3.6 Liter Saugmotor, luftgekühlt	Boxer 6-Zylinder, 4.0 Liter Saugmotor, wassergekühlt
Leistung PS bei /min	288 / 6.020*	500 / 8.400
Drehmoment Nm bei /min	360 / 5.250*	450 / 6.750
Leergewicht	1120 kg	1415 kg
Getriebe	Man. 5-Gang	PDK, 7-Gang
0 – 100 km/h	5,2 sec	3,4 sec
Topspeed	260 km/h	315 km/h
Masse L / B / H cm	425 / 165 / 131	446 / 182 / 127
Felgen vorne – hinten	7,5 – 9 J x 17	8,5 – 11 J x 20
Reifen vorne – hinten	205/50 – 255/40 ZR 17	245/35 – 295/30 ZR 20
Marktwert CHF	> 300.000.–	
Listenpreis CHF Testfahrzeug CHF		176 900.– 210 790.–

*Leistungsmessung Sportec