



PORSCHE



Porsche 718 Cayman

Presse-Information

Inhalt

Highlights	Der neue Porsche 718 Cayman	3
Mehr Leistung, mehr Effizienz, mehr Fahrdynamik	Stärker und sportlicher mit Turbo-Vierzylinder: Der neue 718 Cayman	5
Motor und Getriebe	Effiziente Kraftwerke: Die neuen Vierzylinder-Boxermotoren	6
Fahrwerk und Assistenzsysteme	Neue Fahrwerksabstimmung für mehr Präzision und Querstabilität	9
Design und Innenausstattung	Kraftvoller Auftritt im gestrafften Design der neuen Sportwagen-Familie	11
Technische Daten		13

Stand: Juli 2016

Der neue Porsche 718 Cayman

Mit dem 718 Cayman setzt Porsche den Generationswechsel der Mittelmotor-Sportwagen fort. Wie der 718 Boxster wird das zweisitzige Mittelmotor-Coupé von neuen Turbo-Boxermotoren mit vier Zylindern angetrieben. 718 Boxster und 718 Cayman rücken optisch und technisch zusammen. Das komplett neu abgestimmte Fahrwerk, leistungsfähigere Bremsen und nicht zuletzt der emotionale Sound sorgen für Agilität und noch mehr Fahrspaß. Das überarbeitete Design und das aufgewertete Interieur runden den neuen Auftritt ab. Mit dem Generationswechsel liegt das Coupé erstmals preislich unter dem Roadster – analog zu den 911-Modellen.

Antrieb 718 Cayman mit Zweiliter-Vierzylinder-Boxermotor mit Turboaufladung, Leistung 220 kW (300 PS). 718 Cayman S mit 2,5-Liter-Vierzylinder-Boxermotor mit VTG-Lader (variable Turbinengeometrie) und 257 kW (350 PS). Das sind jeweils 18 kW (25 PS) mehr als bisher. Dazu bis zu 90 Nm mehr Drehmoment schon unter 2.000/min. Mehr Kraft vom Start weg, mehr Leistung für den Kurvenspaß.

Performance Mit den neuen Turbomotoren beschleunigen die Coupés in Bestzeit und reagieren dank Dynamic Boost spontan wie Saugmotoren. Der 718 Cayman mit PDK und Sport Chrono-Paket spurtet von null auf 100 km/h in 4,7 Sekunden (minus 0,7 s), der 718 Cayman S in 4,2 Sekunden (minus 0,5 s). Die Höchstgeschwindigkeiten liegen bei 275 km/h und 285 km/h. Neu ist der Sport-Modus des PSM mit erweiterten Grenzen für besonders dynamische Sportfahrer.

Effizienz Dank der Porsche-Turboaufladung und reduzierter Hubräume verbraucht der Vierzylinder mit PDK im 718 Cayman 6,9 l/100 km im NEFZ. Der Boxermotor mit PDK im 718 Cayman S begnügt sich mit 7,3 l/100 km.

Fahrwerk Komplett neu abgestimmtes Fahrwerk für noch mehr Kurvendynamik bei gesteigertem Komfort. Verstärkte Bremsen und Multikollisionsbremse serienmäßig. Optional PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter tiefer gelegter Karosserie, für den 718 Cayman S erstmals PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung als Option.

Design Exterieur: Umfassend weiterentwickeltes Design. Nur Kofferraumdeckel, Dach und Windschutzscheibe blieben unverändert. Bugteil zeigt sich stärker profiliert mit deutlich größeren Kühllufteinlässen. Akzentleiste mit dreidimensionalem Porsche-Schriftzug am Heck. Neue Klarglas-Heckleuchten mit Vierpunkt-Bremslicht.

Interieur: Erstmals optionale Leder-/Stoffausstattung Sport-Tex mit den 718-Modellen verfügbar. Erhältlich in schwarz oder in der Bi-Color-Kombination graphitblau-kreide.

Infotainment Neues, serienmäßiges Porsche Communication Management (PCM) mit Handyvorbereitung, Audio-Schnittstellen und 150 Watt starkem Sound Package Plus. Erweiterbar mit Modulen für Navigation, Infotainment und Konnektivität.

Stärker und sportlicher mit Turbo-Vierzylinder: Der neue 718 Cayman

Mit dem Debüt des neuen 718 Cayman komplettiert Porsche die Familie der Mittelmotor-Sportwagen. Roadster und Coupé rücken unter der gemeinsamen Modellbezeichnung 718 technisch und optisch näher zusammen. So haben der 718 Cayman und der 718 Boxster erstmals Motoren mit gleicher Leistung. Der Vierzylinder-Boxermotor mit Turboaufladung leistet im 718 Cayman 220 kW (300 PS) aus zwei Liter Hubraum, 18 kW (25 PS) mehr als im Vorgängermodell. Der 718 Cayman S kommt auf 257 kW (350 PS) bei 2,5 Liter Hubraum, gleichbedeutend mit einem Leistungsplus von ebenfalls 18 kW (25 PS). Eine weitere gute Nachricht für die Freunde der Sportcoupés: Die geschlossenen Zweisitzer liegen erstmals preislich unter den Roadstern – analog zu den 911 Modellen.

Mit der Einführung der aufgeladenen Vierzylinder-Boxermotoren beschleunigt der 718 Cayman mit PDK und Sport Chrono-Paket in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h. Ein vergleichbar ausgestatteter 718 Cayman S schafft den Spurt in 4,2 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht der 718 Cayman 275 km/h, der 718 Cayman S 285 km/h. Mit seinem komplett neu abgestimmten Fahrwerk ist das Mittelmotor-Coupé mehr denn je ein Vorbild für Fahrdynamik. Als Optionen gibt es für die Zweisitzer das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zehn Millimeter Tieferlegung der Karosserie. Für den 718 Cayman S steht zusätzlich das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung zur Wahl.

Umfassend weiterentwickelt präsentiert sich die neue Modellreihe auch im Design – bis auf Kofferraumdeckel, Dach und Windschutzscheibe ist alles neu. Im Interieur prägt eine neu gestaltete Schalttafel das Cockpit. Dazu ist das Porsche Communication Management (PCM) jüngster Generation mit modernem Touchscreen serienmäßig an Bord. Die Module Connect, die Navigation sowie Connect Plus sind optional erhältlich.

Effiziente Kraftwerke: Die neuen Vierzylinder-Boxermotoren

Porsche setzt im 718 Cayman neu entwickelte Vierzylinder-Boxermotoren mit Turboaufladung ein. Leistung und Effizienz steigen gegenüber den bisherigen Triebwerken deutlich. Die Motoren zeichnen sich durch ein spontaneres Ansprechverhalten aus, durch Drehfreudigkeit bis in höchste Drehzahlbereiche und – nicht zuletzt – durch den emotionalen Klang.

Das Turbo-Konzept von Porsche überzeugt durch die gleichzeitige Steigerung von Leistung und Effizienz. Der Turbo-Vierzylinder mit PDK im 718 Cayman verbraucht 6,9 l/100 km im NEFZ. Der 2,5-Liter-Turbo-Boxermotor mit PDK im 718 Cayman S begnügt sich mit 7,3 l/100 km.

Neben der Leistung steigt mit den neuen Triebwerken auch das Drehmoment. Der Zweiliter-Motor des 718 Cayman erreicht 380 Nm (plus 90 Nm), das ab 1.950/min bis 4.500/min zur Verfügung steht. Der 2,5-Liter-Motor des 718 Cayman S stemmt bis zu 420 Nm (plus 50 Nm) auf die Kurbelwelle in einem Drehzahl-Bereich zwischen 1.900/min und 4.500/min. Das ist der größte Drehmomentzuwachs in der Geschichte des Porsche Cayman. Für den Fahrer bedeutet das einen noch besseren Durchzug in allen Drehzahlbereichen. Das Drehzahlband endet erst bei 7.500/min, wobei der Leistungsabfall von der Nenn- bis zur Maximaldrehzahl bei lediglich fünf Prozent liegt. Kein anderer Turbomotor im Segment erreicht diesen Wert bislang. Bei sportlicher Fahrweise kann der Fahrer damit Leistung und Drehmoment des Motors über einen weiten Drehzahlbereich ausnutzen ohne zum Schalthebel greifen zu müssen. Und bei voller Beschleunigung steht ihm nach dem Gangwechsel das volle Drehmoment des Turbomotors zur Verfügung. Besonders deutlich wird der Drehmomentgewinn deshalb auch bei Zwischensprints im Geschwindigkeitsbereich oberhalb von 100 km/h.

Porsche-typisch reaktionsschnelle Turboaufladung

Die beiden Varianten des neuen Porsche-Boxermotors unterscheiden sich nicht nur beim Hubraum. Im Basistriebwerk drückt ein so genannter Wastegate-Turbolader zusätzlich Luft in die Brennräume. Die leistungsstärkere Maschine im 718 Cayman S wird von einem Lader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) zwangsbeatmet, wie er bisher dem 911 Turbo vorbehalten war. Das Besondere beim VTG-Lader des 718 Cayman S: Durch das erstmals bei einem Lader mit verstellbaren Leitschaufeln zusätzliche Wastegate wird der Lader durch eine gezielte Steuerung des Abgasstroms immer im optimalen Wirkungsgrad betrieben.

Bei der Abstimmung der Abgasturboaufladung legten Porsche-Entwickler besonderen Wert auf ein zum Saugmotor vergleichbares Ansprechverhalten des Motors. Dazu dient unter anderem die "Vorspannung" des Turboladers im Teillastbereich bei sportlicher Fahrweise mit aktiviertem Sport- und Sport Plus-Modus. Das Bypass-Ventil wird geschlossen, der Zündwinkel zurückgenommen und die Drosselklappe leicht geöffnet. So bleibt das aktuelle Antriebsmoment konstant, während Luftdurchsatz durch den Motor und Ladedruck steigen. Gibt der Fahrer Vollgas, steht durch den höheren Ladedruck spontan ein höheres Drehmoment zur Verfügung.

Die neue Dynamic Boost-Funktion greift ein, wenn der Fahrer bei voller Beschleunigung den Fuß kurz vom Gaspedal nimmt. Die Drosselklappe bleibt trotz Gaswegnehmen weitgehend geöffnet, nur die Benzineinspritzung setzt aus. Dadurch baut sich der Ladedruck nicht komplett ab, der Motor reagiert spontan auf erneutes Gasgeben. So verhält sich das Turbotriebwerk reaktions-schnell wie ein Saugmotor. Diese Dynamic Boost-Funktion verbessert in leicht abgeschwächter Ausprägung auch im Normal-Modus das Ansprechverhalten bei kurzen Lastwechseln.

Auf vergleichbare Weise reagiert der Turbolader beim Druck auf den Sport Response Button. Er sitzt in Verbindung mit Sport Chrono-Paket und PDK-Getriebe – wie bei den 911-Modellen – in der Mitte des Fahrprogramm-Schalters am Lenkrad. Inspiriert vom Rennsport, werden damit Motor und Getriebe für 20 Sekunden auf ein spontanes Ansprechverhalten vorbereitet. Außerdem schaltet das PDK beim Druck auf den Sport Response Button unmittelbar in einen niedrigeren Gang zurück und wechselt in ein besonderes Schaltkennfeld mit noch höheren Schaltdrehzahlen als im Sport Plus-Modus.

Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig, Siebengang-PDK auf Wunsch

Serienmäßig sind die 718-Modelle mit einem Sechsgang-Handschaftgetriebe ausgerüstet. Als Option steht das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK mit sieben Gängen zur Wahl. Zur Effizienzsteigerung verfügt das PDK über die weiterentwickelte Auto Start-Stopp-Funktion, die den Motor bereits beim Ausrollen ausschaltet.

Optimiertes Sport Chrono-Paket als Option

Mit dem optionalen Sport Chrono-Paket lassen sich die sportlichen Eigenschaften der neuen 718-Modelle noch weiter schärfen. Wie beim 911 umfasst es neben den drei Einstellungen "Normal", "Sport" und "Sport Plus" auch das Programm "Individual". Über ein entsprechendes

Menü im Kombiinstrument lassen sich Einstellungen für PASM, Sportabgasanlage, Auto Start-Stopp-Funktion und Heckspoiler individuell kombinieren und speichern. Bei Sportwagen mit PDK kommt der Sport Response Button in der Mitte des Fahrprogramm-Schalters dazu. Inspiriert vom Rennsport, gestaltet er das Ansprechverhalten von Motor und Doppelkupplungsgetriebe auf Knopfdruck besonders direkt – beispielsweise zum Überholen. In Verbindung mit dem Sport Chrono-Paket bietet das Porsche Stability Management (PSM) außerdem ein separat schaltbares Programm: "PSM Sport". In diesem besonders sportlichen Fahrdynamik-Programm kann sich der ambitionierte Fahrer in einem sicheren Umfeld noch weiter an den Grenzbereich seines Fahrzeuges herantasten. Das PSM bleibt dabei im Hintergrund aktiv. In Kombination mit dem aufgewerteten Sport Chrono-Paket führt dies zu einem Fahrerlebnis, das den 718 Cayman noch näher in Richtung Rennsport rückt.

Neue Fahrwerksabstimmung für mehr Präzision und Querstabilität

Um mit den Fahrleistungen auch Präzision und Querstabilität weiter zu erhöhen, überarbeiteten die Porsche-Ingenieure das Fahrwerk des 718 Cayman komplett. Die geänderten hydraulischen Schwingungsdämpfer sowie höhere Stabilisator- und Federraten halten die Nick- und Wankbewegung so gering wie möglich. Beim konventionellen Fahrwerk setzt Porsche an der Vorderachse zusätzliche Zuganschlagfedern ein. Sie reduzieren beim Beschleunigen das Ausheben des Vorderwagens und bei dynamischer Kurvenfahrt die Wankwinkel.

Gleichzeitig gewinnt auch der Komfort. Die Abstimmung steigert die Solidität und verbessert das Anfedern auf kleinen und größeren Fahrbahnebenen. Zudem wurde die Steifigkeit der Hinterachse optimiert. Die um ein halbes Zoll breiteren Hinterräder steigern das Seitenkraftpotenzial und tragen zusammen mit den neu entwickelten Reifen wesentlich zur höheren Kurvenstabilität bei.

Zehn Prozent direkter: Lenkung aus dem 911 Turbo verbessert Handling

Auch in ihren Handling-Eigenschaften legen die Zweisitzer nach. Mit der um zehn Prozent direkter ausgelegten, elektromechanischen Lenkung lassen sich die 718 Cayman noch agiler und handlicher über Rundkurse und durch den Alltagsverkehr steuern. Dafür übernahmen die Ingenieure das direkter übersetzte Lenkgetriebe aus dem 911 Turbo. Das verbesserte Handling teilt sich dem Fahrer über die neue Lenkrad-Generation mit. Das Design ist am 918 Spyder-Lenkrad angelehnt.

Option: Erstmals PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung

Als Option steht für beide Coupés das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zehn Millimeter Tieferlegung der Karosserie zur Wahl. Für das S-Modell gibt es erstmalig das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung als Option. Die Absenkung des Schwerpunkts führt zu gesteigerter Performance. Mit der neuen Abstimmung bietet das adaptive Fahrwerk für beide Varianten eine nochmals größere Spannweite zwischen langstreckentauglichem Komfort und sportlich dynamischer Straffheit. Das PASM-Sportfahrwerk richtet sich an besonders ambitionierte Fahrer und bietet eine nochmals straffere Abstimmung im Sport-Modus.

Verstärkte Bremsanlage mit Multikollisionsbremse

Den höheren Fahrleistungen angemessen, verzögern verstärkte Bremsanlagen mit Bremscheiben in den Dimensionen 330 Millimeter vorne und 299 Millimeter hinten. Der 718 Cayman verfügt jetzt über die Bremsanlage, die bisher im Cayman S eingesetzt war. Der 718 Cayman S übernimmt dagegen an der Vorderachse die neuen Vierkolben-Sättel des 911 Carrera, kombiniert mit dickeren Bremsscheiben. Porsche stattet die 718-Modelle zudem mit der Multikollisionsbremse aus. Das System kann die Schwere eines Folge-Unfalls reduzieren, indem es das Fahrzeug nach einer Erstkollision mit Airbag-Auslösung automatisch abbremst.

Porsche Stability Management mit neuem PSM Sport-Modus

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket bietet das Porsche Stability Management (PSM) ein über die PSM-Taste in der Mittelkonsole separat schaltbares Programm mit der Bezeichnung PSM Sport. Es lässt sich jetzt auch unabhängig vom Sport Plus-Modus des Sport Chrono-Pakets aktivieren. Der neue PSM Sport-Modus ermöglicht es ambitionierten Fahrern – beispielsweise auf der Rundstrecke – sich noch weiter an den Grenzbereich heranzutasten.

Neue und erweiterte optionale Assistenzsysteme

Mit weiteren neuen und verbesserten Assistenzsystemen kann der 718 Cayman noch individueller auf die persönlichen Vorstellungen zugeschnitten werden: Der optional erhältliche Tempostat kann jetzt auch moderat bremsen, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit beispielsweise auf einem Gefälle überschritten würde. Der Abstandsregeltempostat ACC (Option) verfügt in Verbindung mit dem PDK-Getriebe jetzt über eine Segelfunktion. Dabei öffnen im Kolonnenverkehr die Kupplungen, was durch das antriebslose Rollen Kraftstoff spart. Der optionale Spurwechselassistent überwacht per Radar den rückwärtigen Verkehr und warnt über LED-Leuchten jeweils rechts und links im Spiegeldreieck vor heran nahenden Fahrzeugen im toten Winkel.

Kraftvoller Auftritt im gestrafften Design der neuen Sportwagen-Familie

Das Design des neuen 718 Cayman betont die jetzt noch engere Verwandtschaft mit dem 718 Boxster. Abgesehen von Dach und Heckklappe stimmen die beiden Karosserievarianten optisch noch stärker überein als bisher – analog zur 911-Baureihe.

Bei der Gestaltung des 718 Cayman diente den Designern die Porsche-Geschichte einmal mehr als reichhaltige Inspirationsquelle. Als automobiler Vorfahren des 718 Cayman können legendäre Mittelmotor-Rennsportwagen wie die Typen 550 Coupé (1953), 718 GTR Coupé (1962) oder 904 Carrera GTS (1963) genannt werden. Ihre Porsche-typischen Formen und Proportionen leben im 718 Cayman weiter. Aber auch die jüngere Geschichte hatte Einfluss auf das Design, wie ein Blick auf den von 2004 bis 2006 gebauten Hochleistungssportwagen Carrera GT. Alle diese genannten Fahrzeuge hinterließen ihre genetischen Sequenzen aus denen sich der Porsche Design-Genpool speist. Mit dem 718 Cayman schreibt Porsche die Geschichte der einzigartigen Mittelmotor-Sportwagen fort.

Die gespannten Proportionen des 718 Cayman, die betonten Lufteinlässe an Front und Seite sowie die niedrige Silhouette unterstreichen die gesteigerte Dynamik. Das Bugteil zeigt eine deutlich stärker profilierte Formgebung. Die Front wirkt dadurch breiter und maskuliner. Unterstützt wird dieser Effekt durch die schmalen Bugleuchten über den seitlichen Lufteinlässen, die Positionslight und Blinker enthalten. Mit den deutlich größeren Kühlluftöffnungen in der Front stellt sich das neue Turbomotoren-Konzept prägnant nach außen dar. Abgerundet wird die Front des 718 Cayman durch die neu gestalteten Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht. Als neue Option stehen LED-Hauptscheinwerfer mit Vierpunkt-Tagfahrlicht zur Wahl.

Von der Seite zeigt sich das neue Sportcoupé mit markanteren Kotflügeln und Schwellern. Der Einzug in der Tür führt mit der noch plastischer gezeichneten Lichtkante zum Lufteinlass. Dessen vergrößerte Blende verdeutlicht die gesteigerte Leistungsfähigkeit. Mit ihrer flacheren Zeichnung betonen die hinteren Kotflügel die horizontale Spreizung des 718 Cayman.

Das neue Heck wirkt durch die schwarz-hochglanz lackierte Akzentleiste mit integriertem Porsche-Schriftzug zwischen den Rückleuchten deutlich breiter. Die komplett neu entwickelten Heckleuchten zeichnen sich durch die im Innenteil dreidimensional ausgeprägte Technik aus, die durch die Klarglasscheibe sichtbar wird.

Interieur mit neuem Porsche Communication Management serienmäßig

Im Cockpit des 718 Cayman erwartet den Fahrer die vertraute Porsche-Umgebung, aufgewertet mit neuen Elementen. Im Zentrum des überarbeiteten Interieurs steht das neue, serienmäßige Porsche Communication Management (PCM) einschließlich Handyvorbereitung, Audio-Schnittstellen und 150 Watt starkem Sound Package Plus mit acht Lautsprechern. Das überarbeitete Oberteil der Schalttafel reflektiert mit den erhabenen Lüftungsdüsen das betont dreidimensionale Design im Exterieur.

Das neue PCM bietet ein Fülle an Möglichkeiten zur Individualisierung. Dafür lässt es sich mit optionalen Modulen erweitern. So umfasst das Connect-Modul eine Smartphone-Ablage für die kabellose Anbindung des Smartphones an die Außenantenne, eine iPod-fähige USB-Schnittstelle in der Mittelkonsole, Apple CarPlay inklusive Sprachsteuerung und Porsche Car Connect.

Optional ist das Navigationsmodul mit Sprachbedienung zur komfortablen Eingabe von Fahrzielen erhältlich. Es bietet eine verbesserte Kartendarstellung und zeigt Karten zweidimensional oder perspektivisch an. Auch 3D-Darstellungen sind in ausgewählten Gebieten möglich. Das Modul schließt die Karten-Updates innerhalb der ersten drei Jahre kostenfrei mit ein. Als Erweiterung des Navigationsmoduls steht das Connect Plus-Modul zur Verfügung. Es ermöglicht die einfache Einbindung des Smartphones in das PCM und die Nutzung von Online-Funktionen wie Echtzeit-Verkehrsinformationen, drahtloser Internetzugang für WLAN-Geräte und ein LTE-Telefonmodul.

718 Cayman**718 Cayman S****Motor**

Bauart	Boxermotor mit Turbo-Aufladung	
Zylinderzahl	4	
Ventile/Zylinder	4	
Hubraum	1.988 cm ³	2.497 cm ³
Bohrung	91,0 mm	102,0 mm
Hub	76,4 mm	
Maximale Leistung	220 kW (300 PS)	257 kW (350 PS)
bei Drehzahl	6.500 1/min	
Maximales Drehmoment	380 Nm	420 Nm
bei Drehzahl	1.950 – 4.500 1/min	1.900 – 4.500 1/min
Maximale Literleistung	111 kW/l (151 PS/l)	103 kW/l (140 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	9,5:1	
Maximale Drehzahl	7.500 1/min	
Kühlsystem	Wasserkühlung mit Thermo-Management und schaltbarer Wasserpumpe	
Ventilsteuerung	Nockenwellenverstellung und Ventilhubumschaltung VarioCam Plus auf Ein- und Auslass-Seite	
Ölversorgung	Integrierte Trockensumpfschmierung und bedarfsgeregelte Ölpumpe	
Aufladung	Mono-Turboaufladung	Mono-Turboaufladung mit VTG
Ladeluftkühlung	Indirekte Ladeluftkühlung (Zwei Niedertemperatur-Luft-Wasserkühler und ein Wasser-Ladeluftkühler)	
Abgasanlage	Zweiflutige Abgasanlage mit mittigem Endrohr aus Edelstahl	Zweiflutige Abgasanlage mit mittigem Doppelendrohr aus Edelstahl
Abgasnachbehandlung	Zwei Dreiflut-Katalysatoren und On-Board-Diagnose zur Überwachung des Abgasreinigungssystems	
Gemischaufbereitung	Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI)	
Antrieb	Mittelmotor, Heckantrieb	

Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

718 Cayman**718 Cayman S****Kraftübertragung**

Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe mit Einscheibenkupplung und Zweimassenschwungrad; optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)
Kupplungsdurchmesser	Schaltgetriebe 240 mm; PDK 202/153 mm
Übersetzungsverhältnis	Schaltgetriebe/PDK
1. Gang	3,31/3,91
2. Gang	1,95/2,29
3. Gang	1,41/1,65
4. Gang	1,13/1,30
5. Gang	0,95/1,08
6. Gang	0,81/0,88
7. Gang	- /0,62
Rückwärtsgang	3,00/3,55
Hinterachse	3,89/3,62

Fahrwerk

Vorderachse	Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert)
Hinterachse	Leichtbau-Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert)
Lenkung	Elektromechanische Servolenkung mit variabler Lenkübersetzung und Lenkimpuls
Lenkübersetzung	15,0:1 (Mittellage) bis 12,5:1
Lenkraddurchmesser	375 mm; optional 360 mm
Wendekreisdurchmesser	10,98 m
Fahrstabilisierungssystem	Porsche Stability Management (PSM) inkl. ABS mit erweiterten Bremsfunktionen

718 Cayman**718 Cayman S****Bremsen**

Bremsanlage	Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen vorn und hinten	
Bremsscheiben Vorderachse	Grauguss; innenbelüftet und gelocht	
Durchmesser	330 mm	
Dicke	28 mm	34 mm
Bremsscheiben Hinterachse	Grauguss; innenbelüftet und gelocht	
Durchmesser	299 mm	
Dicke	20 mm	

Räder und Reifen

Räder mit Reifen vorn	8 J x 18 ET 57 mit Reifen 235/45 ZR 18	8 J x 19 ET 57 mit Reifen 235/40 ZR 19
Räder mit Reifen hinten	9,5 J x 18 ET 49 mit Reifen 265/45 ZR 18	10 J x 19 ET 45 mit Reifen 265/40 ZR 19

Abmessungen

Länge	4.379 mm	
Breite (mit Außenspiegeln)	1.801 mm (1.994 mm)	
Höhe	1.286 mm	1.284 mm
Radstand	2.475 mm	
Spurweite vorn (bei Radgröße)	1.515 mm (18")	1.515 mm (19")
Spurweite hinten (bei Radgröße)	1.532 mm (18")	1.540 mm (19")

Gepäckraumvolumen und Gewichte

Gepäckraumvolumen	334 l (vorn 150 l, hinten 184 l)	
	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Leergewicht nach DIN	1.335/1.365 kg	1.355/1.385 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.655/1.685 kg	1.665/1.695 kg
Leistungsgewicht	4,5/4,6 kg/PS	3,9/4,0 kg/PS

718 Cayman**718 Cayman S****Fahrleistungen**

	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
Höchstgeschwindigkeit	275/275 km/h 171/171 mph	285/285 km/h 177/177 mph
Beschleunigung		
0-60 mph	4,9/4,7 s	4,4/4,2 s
0-60 mph mit Sport+	- /4,5 s	- /4,0 s
0-100 km/h	5,1/4,9 s	4,6/4,4 s
0-100 km/h mit Sport+	- /4,7 s	- /4,2 s
0-160 km/h	11,3/11,1 s	9,7/9,5 s
0-160 km/h mit Sport+	- /10,8 s	- /9,2 s
0-200 km/h	18,3/18,1 s	15,2/15,0 s
0-200 km/h mit Sport+	- /17,8 s	- /14,7 s

Kraftstoff und Emissionen

Abgasnorm	EURO 6	
Kraftstoffart	Super Plus (98 ROZ)	
Verbrauch	Schaltgetriebe/PDK	Schaltgetriebe/PDK
innerorts	9,9/9,0 l/100 km	10,7/9,5 l/100 km
außerorts	6,0/5,7 l/100 km	6,5/6,0 l/100 km
kombiniert	7,4/6,9 l/100 km	8,1/7,3 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	168/158 g/km	184/167 g/km
Effizienzklasse Deutschland	E/D	F/E
Tankinhalt	54 l	64 l

Aerodynamik

Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,30	0,31
Stirnfläche A	2,01 m ²	
$c_w \times A$	0,60	0,62