

06.06.2022

Porsche 718 Cayman GT4 ePerformance: Die 30 Minuten Terrine

Wollen Sie sich mal langweilen? Schauen Sie sich einen Markenpokal an.
Wollen Sie sich mal richtig langweilen? Dann schauen Sie sich einen Elektro-Markenpokal an, z.B. die Formel E. Sie bietet keine Spannung und absolut keine Motorsport-Atmosphäre. Wenn nicht das permanente Geplärre und Gedudel aus den Lautsprechern wäre, man könnte wunderbar entspannen.

Jetzt möchte ausgerechnet Porsche dieser aussterbenden „Sportart“ neues Leben einhauchen, auf Basis von Elektrorennern. Porsche glaubt anscheinend, der Name Porsche allein reicht schon aus, um das Publikum zu begeistern. Wenn sie sich da mal nicht verschätzen!

Einen besseren Einblick haben sie in die möglichen Teilnehmer. Die kommen aus ihrer angestammten Klientel, der Klasse der Multimillionäre und Milliardäre. Da scheint es genügend Interessenten zu geben, die nur darauf warten, ein paar von ihren Millionen für die Teilnahme zu investieren. Wenn schon nicht sportlich, finanziell könnte sich das Projekt für Porsche durchaus lohnen.

Aber sollen doch die Porsche-Leute machen was sie wollen. Was ist denn dagegen einzuwenden? Die Kritik richtet sich sowohl gegen den sportlichen Nährwert, als auch gegen den Missbrauch des klimaschonenden Elektroantriebs für Rennzwecke. Sehen wir uns einmal die geplanten Fahrzeuge für diesen Markenpokal näher an.

Basis dafür ist das Modell 718 Cayman GT4 RS.



Der Cayman GT4 RS verfügt über beeindruckende Leistungsdaten, wurde er doch speziell für Rennzwecke konstruiert. Da taucht doch gleich die Frage auf, warum nimmt Porsche nicht den Taycan als Basis?



Antwort: Zu groß, zu schwer, nicht rennstreckentauglich. Aber hätte Porsche den Taycan nicht rennstreckentauglich herrichten können? Doch, natürlich. Leider wäre der Auf-

wand sogar noch größer gewesen als beim Cayman mit Verbrennungsmotor. Den konnte man nach Herzenslust optimieren, ohne Rücksicht auf die Taycan Fangemeinde, die immer noch glaubt, sie hätten ein ultimatives Elektro-Rennfahrzeug erworben. Das Ergebnis der Mühen kann sich sehen lassen, optisch zumindest.



Der Unterschied Cayman GT4 ePerformance zu Taycan ist der gleiche wie zwischen Cayman zu 911er. Das eine ein Rennsportfahrzeug ohne Kompromisse, das andere ein für die breite Masse aufgepimptes Straßenfahrzeug.

Vergleich der technischen Daten:

	Dim.	Cayman GT4 RS	Taycan Turbo S	GT4 ePerformance
L x B x H	mm	4.460 x 1.820 x 1.270	4.963 x 1.966 x 1.378	4.460 x 1.960 x 1.270
Gewicht	kg	1.415	2.295	?
Leistung	PS	500	625	612
Overboost	PS	-	761	1000
Batterie	kWh	-	93,4	82
Preis	€	140.000	190.000	?

Die 612 PS stehen 30 Minuten lang zur Verfügung. So lange darf ein Rennen dauern. Zum Qualifying mobilisiert der Elektroantrieb 1000 PS – für genau 1 Runde. Da fragt sich nicht nur der Motorsport-Fan, worin der sportliche Reiz bestehen soll, wenn alle Fahrzeuge über exakt dieselben Leistungsdaten verfügen? Mindestens einen zusätzlichen Anreiz müsste es geben, um die Sache spannend zu machen. Beispielsweise das Nachladen in den Rennablauf zu integrieren, oder die Batteriekapazität zu begrenzen, um einen sparsamen Umgang mit dem Strom zu provozieren.

Was also will Porsche mit diesem Fahrzeug beweisen? Dazu O-Ton Porsche:

„Mit dem Mission R haben wir gezeigt, wie sich Porsche den **nachhaltigen** Kunden-Motorsport der Zukunft vorstellen kann. Der 718 Cayman GT4 ePerformance beweist nun, dass diese Vision auf der Rennstrecke funktioniert und auch begeistert.“

Man beachte den Anspruch „nachhaltig“. Wie es um die Nachhaltigkeit bestellt ist, verdeutlicht eine kleine Rechnung:

- Die Batteriekapazität von 82 kWh reicht für 30 Minuten Renneinsatz.
- Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von angenommen 200 km/h beträgt die gefahrene Strecke 100 km, der Verbrauch exakt 82 kWh/100 km.
- Rechnet man die Ladeverluste mit ein erhält man ziemlich genau **100 kWh/100 km**.

100 kWh/100 km – das soll nachhaltig sein? Die gängige Argumentation lautet **Ja, wenn** der Strom aus Erneuerbaren Energien kommt. Nun wissen wir alle, dass der EE-Strom im

Moment nur 40 Prozent der Nachfrage abdeckt. Die Folge: Der saubere Strom reicht nicht für alle. Kommen neue Verbraucher hinzu, verschlechtern sie das Verhältnis zu Ungunsten des sauberen Stroms, oder anders ausgedrückt, sie nehmen den vorhandenen Verbrauchern den sauberen Strom weg.

Nachhaltigkeit sieht anders aus. Ein BMW i3 könnte z.B. 700 Kilometer im Stadtverkehr damit bestreiten. Das kommt der Nachhaltigkeit schon näher. Die Planungen von Porsche reichen aber noch erheblich weiter. O-Ton Porsche:

„In 2030 soll Porsche über die gesamte Wertschöpfungskette und den Lebenszyklus der neu verkauften Fahrzeuge hinweg bilanziell CO₂-neutral sein. Im selben Jahr soll der Anteil aller Neufahrzeuge mit einem vollelektrischen Antrieb bei mehr als 80 Prozent liegen.“

Normalverbraucher können dies durchaus als Drohung auffassen, müssen sie doch mit ihrer EE-Umlage und ihren Steuern den ganzen Aufwand für die oberen 10.000 finanzieren. Man kann förmlich sehen, wie die soziale Schere zwischen Arm und Reich immer weiter auseinanderklafft.

Man muss Porsche zugestehen, das Überleben in der Elektrowelt wird nicht einfach. Dringend bräuchten sie ein entsprechendes Alleinstellungsmerkmal zum Sechszylinder-Boxermotor, der jahrzehntelang das größte Ass im Ärmel. Allerdings bekommt nicht nur Porsche ein Problem, der Elektroantrieb degradiert die traditionellen Hersteller zu Lieferanten von fahrbaren Untersätzen für elektrische Antriebskomponenten. Die wesentlichen Differenzierungsmöglichkeiten bleiben da auf der Strecke.

1000 Kilometer statt 1000 PS

Gibt es denn nichts Wichtigeres bei der Entwicklung der Elektromobilität, als mit 600 oder 1000 PS eine halbe Stunde lang durch die Gegend zu brettern? Wäre nicht die Reichweite die wesentlich größere Herausforderung? Wie müsste eine Rennserie aussehen, die die Kreativität der Ingenieure herausfordern würde? Wie wäre es mit 1000 Kilometern Nürburgring? Und zwar nicht mit hochgezüchteten Spezialfahrzeugen, sondern mit seriennahen Modellen? Wäre es nicht interessant zu beobachten, welche Strategien erfolgreich sind? Sparsame Fahrzeuge mit großen Batterien und wenigen Ladestopps, oder schnelle Fahrzeuge mit kleinen Batterien und kurzer Ladezeit?

Wie auch immer, lernen kann man nicht an vorgefertigten Geräten ohne Eingriffsmöglichkeiten. Zum Lernen gehören Versuch und Irrtum. So war es beim Verbrennungsmotor, wo die Rennfahrzeuge entscheidende Hinweise für die Serie lieferten (bevor die Rennserien in die Hände von Bürokraten fielen). Genauso müsste es bei Elektrorennern auch sein. Lassen wir die Zügel für die Ingenieure locker. Setzen wir nicht alle Karten auf einen einzigen Hersteller wie in der Formel E oder einem Markenpokal. Vertrauen wir auf die Kreativität von vielen Entwicklungsteams im Wettstreit untereinander. Dann kommen die richtigen Impulse für die Serienfahrzeuge von ganz allein.

„Nur ein Narr macht keine Experimente.“ (Charles Darwin)