

---

## Vorstellung Porsche 718 T: Puristisches Duo

Von Jens Meiners

Wenn es darum geht, die aktuellen Baureihen von Porsche mit neuen Varianten zu ergänzen, ist die Historie der Marke ein geradezu unerschöpflicher Quell der Inspiration. Ein besonders schönes Beispiel dafür sind die "T"-Modelle, die das 911er-Programm in den späten 60er-Jahren nach unten ergänzten. Inzwischen gibt es den 911 T wieder, gleichsam als Nachhut der auslaufenden Baureihe 991. Und jetzt gibt es auch einen 718 T, und zwar sowohl in der Coupé-Variante Cayman als auch in der rund 2000 Euro teureren Roadster-Version, die auf den Namenszusatz Boxster hört.

Dabei handelt es sich allerdings nicht um das Einstiegsmodell der Baureihe: Porsche verlangt immerhin genau 8687 Euro Aufschlag. Vielmehr kombiniert Porsche in den T-Varianten ein umfangreiches Paket an Dynamik-Optionen mit einigen puristischen Elementen, die an die Historie anknüpfen.

Die T-Modelle basieren technisch auf dem Einstiegs-718er; sie werden angetrieben von einem per Turbolader zwangsbeatmeten Vierzylinder-Boxermotor, der glatte 300 PS auf die Hinterräder loslässt. Die Maximalleistung steht bei 6500 U/min an, das maximale Drehmoment von 380 Nm wird auf einem Plateau von 2150 bis 4500 U/min erzeugt. Dabei dreht die kompakte Maschine trotz Turboaufladung bis zu luftigen 7500 U/min.

Es ist beeindruckend, wie feinnervig der Vierzylinder noch auf kleinste Gaspedalbewegungen anspricht. Die Fahrleistungen sind sehr gut, wenngleich nicht brutal: Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert mit Handschaltung 5,1 Sekunden, mit der PDK-Siebengang-Doppelkupplungsautomatik sinkt der Wert auf 4,9 Sekunden, im Sport-Chrono-Modus auf 4,7 Sekunden. Die Vmax liegt bei 275 km/h.

Für dem Wechsel vom Sechszylinder zum Vierzylinder-Turbo hat Porsche bei der letzten Modellüberarbeitung nicht nur begeisterte Zustimmung erhalten. Wir können uns der Kritik jedoch nicht anschließen: Die Motorcharakteristik begeistert, die Maschine ist mit einem Zyklusverbrauch von rund 8 Litern pro 100 Kilometern sehr effizient, und der Klang passt gut zu diesem Auto: Das Pochen im Leerlauf erinnert an den historischen 914 2.0, und der Klang legt nach oben heraus deutlich an Schärfe zu.

Die Kundschaft ist zwischen Liebhabern der manuellen Sechsgang-Schaltung und der für 3255 Euro Aufpreis angebotenen Siebengang-Doppelkupplungsautomatik ungefähr hälftig gespalten. Beide Getriebe können starke Argumente ins Treffen führen: Die Doppelkupplung schaltet praktisch verzögerungsfrei und senkt das Drehzahlniveau bei hohen Geschwindigkeiten deutlich ab. Und für manuelle Eingriffe gibt es nicht nur Schaltpaddel am Lenkrad, sondern auch eine Schaltgasse in der Mittelkonsole, bei der die Schaltrichtung für das Hoch- und Herunterschalten korrekt ausgeführt ist: Ziehen zum Hochschalten, Stoßen zum Herunterschalten.

Unser Favorit ist dennoch die klassische Handschaltung, die sich leichtgängig und exakt bedienen lässt. Leider verfügt sie im Zusammenhang mit dem Sport-Chrono-Paket über eine Zwischengas-Funktion, die sich nicht separat abschalten lässt. Porsche sollte wissen, dass nicht jeder Kunde auf derartige Hilfestellung angewiesen ist.

Das Fahrverhalten genügt beim 718er ohnehin sehr hohen Ansprüchen; beim 718 T werden die Grenzen weiter herausgeschoben. Dafür sorgen die serienmäßigen 20-Zoll-Räder, das Torque-Vectoring-System PTV zur Verteilung der Momente an der Hinterachse, die elektronische Dämpferregelung PASM sowie das Sport-Chrono-Paket, zu dessen

---

wichtigsten Komponenten die kurzzeitige Drehmomenterhöhung sowie die aktiven Getriebelager gehören, die für eine steifere Anbindung an die Karosserie sorgen. Die elektrische Servolenkung ist perfekt gewichtet. Und so erreicht der 718 T geradezu aberwitzige Kurvengeschwindigkeiten mit einem Grenzbereich, der weit jenseits dessen liegt, was auf öffentlichen Straßen ausgelebt werden sollte.

Trotzdem bietet der 718 T ausreichend Federungskomfort, um hunderte von Kilometern ermüdungsfrei zurückzulegen. Dazu tragen auch die straffen, aber dennoch komfortabel gepolsterten Sportsitze bei. Das Interieur ist übrigens historisch informiert: Statt metallener Türgriffe gibt es robuste Schlaufen aus Gewebe, und in der Mittelkonsole klafft anstelle des Telematik- und Navigationsmoduls ein großes Ablagefach. Um elektronik-affine Kunden nicht zu vergrätzen, baut Porsche das PCM-Modul allerdings wahlweise aufpreisfrei ein. Das Gros der Kunden wird sich wohl darauf einlassen: Die puristische Attitüde kennt Grenzen.

Von außen sind die T-Versionen nicht nur durch die dunkel lackierten Felgen, sondern auch durch modellspezifische Zierfolien zu erkennen. Sie unterstreichen die klassische Optik - und sie dokumentieren, dass sich der Besitzer sein neues Auto etwas kosten lässt: 63 047 Euro wechseln für einen 718 Cayman T den Besitzer, der 718 Boxster S mit seinem elektrischen Verdeck kostet 65 070 Euro. Und dabei wird es in vielen Fällen nicht bleiben. Die Porsche-Aufpreisliste umfasst genügend Positionen, um den Kaufpreis um einen erklecklichen fünfstelligen Betrag weiter nach oben zu treiben. (ampnet/jm)

#### Daten Porsche 718 Cayman T

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,80 x 1,28

Radstand (m): 2,48

Motor: 4-Zylinder-Boxer-Benziner, 1988 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 220 kW / 300 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm bei 2150-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 (Automatik: 4,7) Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,1 (Automatik: 7,9) Liter

Effizienzklasse: F

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 186 (180) g/km (Euro 6d-Temp)

Leergewicht / Zuladung: 1350 (Automatik: 1380) kg / max. 305 kg

Kofferraumvolumen: 425 (vorn 150, hinten 275) Liter

Wendekreis: 11,0 m

Bereifung: 235/35 ZR 20 vorn, 265/35 ZR 20 hinten

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Basispreis: 63 047 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

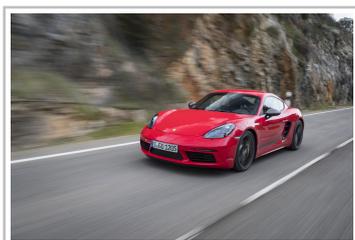
---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Boxster 718 T.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche