



PORSCHE



Porsche 718 T

Pressemappe

Inhalt

Zusammenfassung

Der Porsche 718 T: Fahrspaß hochverdichtet **3**

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Kurvenkünstler mit hoher Präzision **5**

Motor und Getriebe

Drehfreudig und durchzugsstark **8**

Design und Innenausstattung

Reduziert auf maximales Fahrvergnügen **10**

Historie

Touring-Philosophie hat bei Porsche Tradition **13**

718 Cayman T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 – 7,9 l/100 km;

CO₂-Emissionen kombiniert 186 – 180 g/km

718 Boxster T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2 – 7,9 l/100 km;

CO₂-Emissionen kombiniert 187 – 181 g/km

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Zusammenfassung

Der Porsche 718 T: Fahrspaß hochverdichtet

Der Porsche 718 T erhebt reines Fahrvergnügen zur Maxime. Die neue Modellvariante für Boxster und Cayman kombiniert den 220 kW (300 PS) starken Vierzylinder-Turbo-Boxermotor mit hochmodernen Dynamikkomponenten, die den Performance-Charakter des zweisitzigen Sportwagens in den Mittelpunkt rücken und zu einem besonders leidenschaftlichen Porsche-Erlebnis verdichten. Der 718 T ist eine puristische Fahrmaschine mit einer auf das Wesentliche konzentrierten Ausstattung. Er führt das Erbe des 911 T von 1968 und des 911 Carrera Clubsport von 1988 fort. Sein Revier ist die kurvenreiche Landstraße, die schiere Freude am engagierten Autofahren das vorrangige Ziel.

Porsche bietet den 718 Cayman T in Deutschland ab 63.047 Euro und den 718 Boxster T ab 65.070 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung an. Die neuen Modelle können ab sofort in Europa und weiteren Ländern mit EU-Abgasgesetzgebung bestellt werden.

Antrieb Porsche 718 T mit 2,0 Liter großem, 220 kW (300 PS) starkem Vierzylinder-Turbo-Boxer. Dynamic Boost-Funktion sorgt für spontanes Ansprechverhalten wie bei einem Saugmotor. Sechsgang-Schaltgetriebe mit dynamischer Zwischengasfunktion serienmäßig, Siebengang-PDK optional erhältlich.

Performance Dank eines Leistungsgewichts von 4,5 kg/PS sprintet der puristische 718 T in 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h, mit PDK in 4,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 275 km/h.

Effizienz Der Turbomotor des Porsche 718 T erfüllt mit serienmäßigem Otto-Partikelfilter die Abgasnorm Euro 6d-Temp und begnügt sich mit Schaltgetriebe je nach Ausführung mit 8,1 bzw. 8,2 l/100 km im Normverbrauch. Die PDK-Versionen kommen mit 7,9 l/100 km aus.

- Fahrwerk** Ausgeprägtes Querdynamik-Potenzial und betont agiles Handling durch zahlreiche Performance-Komponenten, die im 718 T erstmals auch für den Zweiliter-Turbomotor zur Verfügung stehen: PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung, Sport Chrono-Paket inklusive PSM Sport, adaptive Aggregate-Lagerung PADM und Porsche Torque Vectoring inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre. Serienmäßig sind zudem 20-Zoll-Räder anstelle der 18 Zoll großen Räder des Basismodells.
- Design** Das puristische Fahrzeugkonzept verbindet eine reduzierte Ausstattung mit betont sportlichen Akzenten wie 20-Zoll-Carrera S-Felgen, Sportabgasanlage, 360 Millimeter großem GT-Sportlenkrad und Öffnerschlaufen in den Türtafeln.

Kurvenkünstler mit hoher Präzision

Der Porsche 718 T ist ein Fahrdynamiker besonderer Güte. Serienmäßig bringt er zahlreiche Performance-Komponenten mit, die für den Cayman und Boxster mit 2,0 Liter großem Vierzylinder-Turbo-Boxer bislang nicht zur Verfügung standen – vom PASM-Sportfahrwerk (Porsche Active Suspension Management) über das Sport Chrono-Paket inklusive Porsche Stability Management (PSM) mit PSM Sport bis hin zur adaptiven Aggregate-Lagerung Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) und dem Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre. Im Zusammenspiel mit dem modernen Fahrwerks-Layout und der Hochleistungs-Bremsanlage des 718 führt dies im T-Modell zu noch größerer Präzision und Querstabilität. Hinzu kommt eine bemerkenswerte Spreizung zwischen langstreckentauglichem Komfort und sportlicher Straffheit.

PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung

Durch die Absenkung der Karosserie um rund 20 Millimeter erhöht das PASM-Sportfahrwerk das Seitenkraftpotenzial des Porsche 718 T deutlich und entspricht damit den Wünschen besonders ambitionierter Fahrer. Zugleich liegt der Sportwagen noch satter auf der Straße – ein Eindruck, den die serienmäßigen 20-Zoll-Leichtmetallräder im 911 Carrera S-Design unterstreichen. Sie werden hochglänzend in Titangrau lackiert und tragen ein monochromes Porsche-Wappen. Auch der 718 T profitiert von einer elektromechanischen Lenkung, die gegenüber der Cayman- und Boxster-Vorgängergeneration eine zehn Prozent direktere Übersetzung aufweist und das agile Handling unterstützt. Das Lenkgetriebe entstammt dem 911 Turbo, während sich das Design des Volants am 918 Spyder orientiert.

Sport Chrono-Paket

Das serienmäßige Sport Chrono-Paket schärft die sportlichen Talente des neuen Porsche 718 T. Neben den drei Einstellungen „Normal“, „Sport“ und „Sport Plus“ umfasst es auch das Programm „Individual“, das eine eigene Konfiguration für PASM, Sportabgasanlage, Auto Start-Stopp-Funktion und Heckspoiler ermöglicht. In Verbindung mit dem Sport Chrono-Paket wartet das Porsche Stability Management (PSM) zudem mit einem weiteren, separat aktivierbaren Modus auf: In dem besonders

sportlichen Fahrdynamikprogramm „PSM Sport“ kann sich der ambitionierte Fahrer in einem sicheren Umfeld noch weiter an den Grenzbereich seines Wagens herantasten. Das PSM bleibt dabei im Hintergrund aktiv.

Für den Porsche 718 T mit optionalem PDK-Getriebe ergänzen die Launch Control-Funktion sowie der Sport Response Button in der Mitte des Fahrprogramm-Schalters das Sport Chrono-Paket. Wird Sport Response aktiviert, sprechen Motor und Doppelkupplungsgetriebe für maximal 20 Sekunden nochmals direkter an. Zugleich schaltet das PDK in einen niedrigeren Gang zurück und wechselt in ein Kennfeld mit höheren Schaltdrehzahlen als im Sport Plus-Modus – ideal für Überholmanöver oder den Rundstreckeneinsatz.

Porsche Torque Vectoring (PTV)

Auch das Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre zählt zur Serienausstattung des 718 T. Über einen Bremsimpuls am kurveninneren Hinterrad erzeugt es beim Einlenken in die Kurve einen Drehimpuls um die Fahrzeughochachse. Das Ergebnis ist ein Plus an Lenkpräzision und Agilität. Eine mechanische Quersperre unterstützt die Traktion beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven. Dies verbessert die Längs- und Querdynamik und kommt so der Performance sowie dem Fahrspaß zugute.

Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM)

Eine Besonderheit des Porsche 718 T sind die serienmäßigen dynamischen Getriebelager: das PADM-System. Es minimiert die Schwingungen im Motor-/Getriebebereich und reduziert Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs die Fahrdynamik beeinflussen. Auf diese Weise verbindet es die Vorteile von harter und weicher Getriebelagerung. Das System gewährt ein merklich präziseres und stabileres Fahrverhalten bei Lastwechseln und in schnellen Kurven, während auf unebenen Straßen der Fahrkomfort uneingeschränkt erhalten bleibt.

Starke Bremsanlage mit Multikollisionsbremse

Passend zur hohen Fahrdynamik sorgen die Bremsen für erstklassige Verzögerungswerte – auch bei hoher thermischer Belastung auf der Rundstrecke. Serienmäßig setzt der 718 T auf Vierkolben-Festsättel und Bremsscheiben der Dimension 330 x 28 Millimeter vorne und 299 x 20 Millimeter hinten. Optional packt die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit gelb lackierten Sechskolben-Festsätteln vorn an 350 x 34 Millimeter messenden Scheiben und hinten mit Vierkolben-Festsätteln an 350 x 28 mm großen Scheiben zu. 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.

Serienmäßig rollen beide T-Modelle auf 20 Zoll großen Carrera S-Leichtmetallrädern. Reifen der Dimension 235/35 ZR 20 vorn und 265/35 ZR 20 hinten sorgen für optimalen Grip.

Motor und Getriebe

Drehfreudig und durchzugsstark

Porsche bietet den 718 T ausschließlich mit dem Zweiliter-Turbo-Motor des Einstiegsmodells der zweisitzigen Sportwagen-Baureihe an. Er leistet 220 kW (300 PS) bei 6.500/min und ist damit 18 kW (25 PS) stärker als die Basisversion des Vorgängers, den er auch in puncto Effizienz deutlich übertrifft. Das maximale Drehmoment von 380 Nm steht von 1.950/min bis 4.500/min konstant zur Verfügung. Der Vierzylinder-Boxer begeistert mit spontanem Ansprechverhalten und großer Drehfreude, die erst bei 7.500/min endet. Dabei fällt die Leistung von der Nenn- bis zur Maximaldrehzahl lediglich um fünf Prozent ab – ein Wert, den kein anderer Turbomotor dieses Segments erreicht. Für den Fahrer bedeutet dies: viel Schub in praktisch allen Lebenslagen, der den Griff zum Schalthebel auch bei sportlicher Fahrweise oftmals überflüssig macht.

Entsprechend dynamisch fallen die Fahrleistungswerte des Porsche 718 T aus. Der 1.350 Kilogramm leichte Mittelmotor-Sportler mit Sechsgang-Schaltgetriebe beschleunigt dank eines Leistungsgewichts von 4,5 kg/PS in 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h. In Verbindung mit dem optionalen PDK-Getriebe (+30 kg) gelingt der Standardsprint in 4,7 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit stellen sich hier wie dort 275 km/h ein. Die hohe Effizienz des Turbomotors zeigt auch der kombinierte Normverbrauch von 8,1 bzw. 8,2 l/100 km bei CO₂-Emissionen zwischen 186 und 187 g/km.

Dynamic Boost-Funktion: Ansprechverhalten eines Saugmotors

Bei der Abstimmung der Abgasturboaufladung legten die 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 erstmal unverändert, während der Luftdurchsatz durch den Motor und der Ladedruck steigen. Gibt der Fahrer Vollgas, steht durch den höheren Ladedruck spontan ein stärkeres Drehmoment zur Verfügung.

Die neue Dynamic Boost-Funktion greift ein, wenn der Fahrer bei voller Beschleunigung den Fuß kurz vom Gaspedal nimmt: Trotz Lastwechsel bleibt die Drosselklappe 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 reaktionsschnell wie ein Saugmotor. Diese Dynamic Boost-Funktion verbessert in leicht abgeschwächter Ausprägung auch im Normal-Modus das Ansprechverhalten bei kurzem Lupfen.

Auf vergleichbare Weise reagiert der Turbolader beim Druck auf den Sport Response Button. Er sitzt in Verbindung mit dem 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 bis zu 20 Sekunden auf ein noch spontaneres Ansprechverhalten vorbereitet. Außerdem schaltet das PDK beim Druck auf den Sport Response Button unmittelbar in einen niedrigeren Gang zurück und wechselt in ein spezielles Kennfeld mit höheren Schaltdrehzahlen als im Sport Plus-Modus.

Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig, Siebengang-PDK auf Wunsch

Serienmäßig stattet Porsche den 718 T mit einem Sechsgang-Handschaftgetriebe aus. Im Sport-beziehungsweise Sport Plus-Modus des Sport Chrono-Pakets gleicht dieses beim Herunterschalten mit einer dynamischen Zwischengasfunktion die Drehzahlunterschiede an und sorgt für ein noch emotionaleres Fahrerlebnis.

Als Option steht das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen zur Wahl. Zur Effizienzsteigerung verfügt es über die weiterentwickelte Auto Start-Stopp-Funktion, die den Motor bereits beim Ausrollen ausschaltet.

Design und Innenausstattung

Reduziert auf maximales Fahrvergnügen

Kennzeichnend für den neuen Porsche 718 T ist sein puristisches Konzept, das sich mit betont sportlichen Akzenten und einer reduzierten Ausstattung auch im Innenraum des Sportwagens widerspiegelt. Es umfasst schwarze Öffnerschlaufen in den Türtafeln sowie Sportsitze mit elektrischer 2-Wege-Verstellung, schwarzen Sport-Tex-Mittelbahnen und gesticktem „718“-Schriftzug in den Kopfstützen. Sport- und Vollschalensitze stehen optional zur Wahl.

Das mit 360 Millimeter Durchmesser sehr handliche GT-Sportlenkrad mit Mode-Schalter liegt dank seines dick gepolsterten Lederkranzes ebenso sicher in der Hand wie der verkürzte Schalthebel mit dem roten Schaltschema. Weiße „Boxster T“- beziehungsweise „Cayman T“-Schriftzüge schmücken die schwarzen Zifferblätter der Instrumente. Die Zierblenden der Schalttafel und Mittelkonsole sind in hochglänzendem Schwarz lackiert. Auch die Türeinstiegsleisten erhalten „Boxster T“- oder „Cayman T“-Schriftzüge.

Ein großes zentrales Ablagefach in der Mittelkonsole ersetzt das Porsche Communication Management-Modul (PCM). Wer auf das Entertainmentsystem nicht verzichten möchte, kann es ohne Aufpreis hinzubestellen. In der Summe gleichen diese Maßnahmen in etwa das Mehrgewicht aus, das durch den Einbau des Ottopartikelfilters (OPF) entsteht.

Optional liefert Porsche den Sportwagen auch mit dem Interieur-Paket 718 T aus. Es zeichnet sich vor allem durch kontrastierende Ziernähte für die Sitze, Türgriffe und Armauflagen, die lederverkleideten Türtafeln und den ebenfalls mit Leder eingefassten oberen Teil der Schalttafel aus. Die Kontrastfarbe kommt auch für die Sport-Tex Stripe-Sitzmittelbahnen, Türöffnerschlaufen, Sicherheitsgurte und den gestickten „718“-Schriftzug auf den Kopfstützen zum Einsatz. Schwarze Fußmatten mit „Porsche“-Schriftzug in Kontrastfarbe runden das Paket ab.

Durchtrainiert: das Exterieurdesign

Bereits im Stand wirkt der Porsche 718 T kraftvoll und dank der hochglänzend Titangrau lackierten 20-Zoll-Carrera S-Leichtmetallräder in Kombination mit der 20-Millimeter-Tieferlegung durch das serienmäßige PASM-Sportfahrwerk steht er so entschlossen auf der Straße, als wäre er zum Sprung bereit. Seitlich weisen achatgraue Außenspiegel-Oberschalen sowie „718 Boxster T“- oder „718 Cayman T“-Schriftzüge auf die Modellvariante hin. Im Heckbereich lässt sie sich an der Sportabgasanlage mit schwarz verchromten, mittig angeordneten Hochglanz-Doppelendrohren identifizieren. Als Exterieur-Farben stehen Schwarz, Indischrot, Racinggelb und Weiß sowie die Metallic-Farben Carraraweiß, Tiefschwarz und GT-Silber zur Wahl. Lavaorange und Miami blau bietet Porsche als Sonderfarben an.

Ausstattungsberichtigt profitieren 718 T-Kunden von einem Preisvorteil zwischen fünf und zehn Prozent gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Basismodell.

Klassische Elemente prägen das moderne Design

Bei der Gestaltung des 718 haben sich die Designer von der Porsche-Historie inspirieren lassen und so legendäre Mittelmotor-Rennsportwagen wie die Typen 550 Coupé (1953), 718 GTR Coupé (1962) oder 904 Carrera GTS (1963) als Vorbild gewählt – ihre Formen und Proportionen leben im 718 Cayman und Boxster weiter. Aber auch die jüngere Geschichte hat das Design beeinflusst, wie ein Blick auf den von 2004 bis 2006 gebauten Hochleistungssportwagen Carrera GT zeigt. Alle diese genannten Fahrzeuge hinterließen genetische Sequenzen, aus denen sich das Design-Erbgut von Porsche speist. Der 718 schreibt die Geschichte dieser einzigartigen Mittelmotor-Sportwagen fort.

Die gespannten Proportionen des 718, die betonten Lufteinlässe an Front und Seite sowie die niedrige Silhouette von Cayman und Boxster 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 Kühlluftinlässen in der Front stellt

sich das neue Turbomotoren-Konzept prägnant nach außen dar. Abgerundet wird die Front des 718 T durch Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht. Als Option stehen LED-Hauptscheinwerfer mit Vierpunkt-Tagfahrlicht zur Wahl.

Von der Seite kennzeichnen das Sportcoupé ebenso wie das offene Schwestermodell markante Kotflügel und Schweller. 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.

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.

Historie

Touring-Philosophie hat bei Porsche Tradition

Das „T“ steht bei Porsche traditionell für Touring und ist gleichbedeutend mit Fahrvergnügen in besonders reiner Form. Erstmals in den Vordergrund tritt eine Touring-Variante im Herbst 1967 mit dem Debüt des 911 T. Als neues Einstiegsmodell in die Sportwagen-Baureihe zeichnet er sich durch ein besonders vorteilhaftes Preis-Leistungsverhältnis und eine Serienausstattung aus, die sich wie im Porsche 912 (mit Vierzylinder-Boxermotor) auf das Wesentliche konzentriert. Der Motor des 911 T besitzt – ebenso wie der 718 T heute – zwei Liter Hubraum, aus denen der Sechszylinder-Boxer 110 PS schöpft. Sie verleiht dem 1.080 Kilogramm leichten 911 T sein agiles Temperament inklusive einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Kraftübertragung übernimmt ein manuelles 4-Gang-Getriebe, eine 5-Gang-Schaltung steht optional zur Wahl.

Seinen besonderen Platz in der Porsche-Geschichte verdankt dieses Modell einem herausragenden sportlichen Erfolg: 1968, also vor gut 50 Jahren, gewannen die Werksfahrer Vic Elford/David Stone am Steuer eines 180 PS starken 911 T die Rallye Monte Carlo – der erste große Sieg eines Elfers auf internationalem Motorsportparkett.

911 Carrera Clubsport: Exklusives Leichtbaumodell

Der Touring-Philosophie folgt auch der 911 Carrera Clubsport ab Modelljahr 1987: Die spartanische Leichtbauversion übt sich speziell im Innenraum in Verzicht. Die Rücksitzanlage und elektrische Fensterheber entfallen ebenso wie die automatische Heizungsregelung, die Beifahrer-Sonnenblende, die Kleiderhaken und Deckel der Türablagen. Nebelscheinwerfer, Motor- und Kofferraumbeleuchtung, Unterbodenschutz und ein Großteil der Dämmstoffe zählen ebensowenig zur Serienausstattung. Dafür kommen Front- und Heckspoiler, ein straffes Sportfahrwerk und ein kurzer Schalthebel sowie ein „CS Clubsport“-Schriftzug auf dem vorderen linken Kotflügel hinzu.

Der 3,2 Liter große und 231 PS starke Sechszylinder bleibt unverändert, darf jedoch 300/min höher drehen. Noch wichtiger aber: Dank eines um 50 Kilogramm auf 1.160 kg reduzierten Leergewichts hat der luftgekühlte Boxermotor mit dem 911 Clubsport besonders leichtes Spiel.

968 CS Coupé: Vierzylinder mit viel Hubraum und wenig Gewicht

Weniger ist mehr: Diesem Motto fühlt sich 1993 auch der Porsche 968 CS Coupé verpflichtet. Der Transaxle-Sportwagen vereint den hubraumgrößten und drehmomentstärksten Vierzylinder-Saugmotor seiner Zeit mit nahezu idealer Gewichtsverteilung und brillantem Handling. Gegenüber dem 1.370 Kilogramm wiegenden Serienmodell bringt die Clubsport-Variante 50 Kilogramm weniger auf die Waage. Dies verdankt sie in erster Linie ihren leichten Schalensitzen und einer kleineren Batterie, dem Verzicht auf Abdeckungen und Dämmungen, Rücksitze und Airbags sowie dem Verzicht auf elektrische Komfortdetails wie Fensterheber, Zentralverriegelung und Außenspiegelverstellung. Dafür gibt es ein 360 Millimeter großes Dreispeichen-Sportlenkrad, 17-Zoll-Leichtmetallräder und ein Sportfahrwerk, das den Schwerpunkt des 968 CS Coupé serienmäßig um gut 20 Millimeter senkt. Der 3,0-Liter-Viertakter mit VarioCam-Verstellung der Einlassnockenwelle bleibt unverändert 240 PS stark und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 252 km/h sowie eine Beschleunigung auf 100 km/h in 6,5 Sekunden.

911 Carrera T (991 II): Dynamikorientierte Serienausstattung

2018 hat Porsche mit dem 911 Carrera T der Baureihe 991 das puristische „Touring“-Konzept wieder auferstehen lassen. Seine Kennzeichen: weniger Gewicht, kürzer übersetztes Handschaltgetriebe und Heckantrieb mit mechanischer Hinterachs-Quersperre für mehr Performance und intensiven Fahrspaß. Basierend auf dem 911 Carrera leistet auch das zweisitzige T-Modell 272 kW (370 PS) und verfügt ab Werk über Ausstattungsmerkmale, die es für den 911 Carrera nicht gibt – so etwa das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung, das gewichtsoptimierte Sport Chrono-Paket, den verkürzten Schalthebel mit rotem Schaltschema und die Stoffmittelbahnen in Sport-Tex. Die Hinterachslenkung, die für den 911 Carrera nicht zu haben ist, bietet Porsche für den 911 Carrera T optional an.