

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-Handschaltgetriebe 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.