

Der Porsche 718 wird das elektrische Gegenstück zum 911

Von Jens Meiners, cen

Klare Verhältnisse im Porsche-Modellprogramm: Der 911 bleibt beim Verbrennungsmotor, der 718 hingegen wird elektrisch, wie aus zuverlässigen Quellen zu erfahren ist. Dabei bleibt es bei einer Coupé- und einer Roadster-Version, die weiterhin den Namenszusatz Cayman und Boxster tragen dürften.

Das Design des 718 Cayman orientiert sich dabei an der in München vorgestellten Rennwagen-Studie Mission R – natürlich ohne das gigantische Spoilerwerk, aber mit den ovalen Scheinwerfern, die vom Taycan inspiriert sind und das neue „Elektro-Gesicht“ der Marke definieren. Der 718 Boxster bleibt beim kompakten und leichten Stoffverdeck.

Das Interieur wird einen deutlichen Designsprung vollziehen und viel futuristischer gestaltet als der relativ konventionell gezeichnete Taycan. Porsche will sich damit explizit an die erwartete junge Käuferschaft wenden, die hohe Ansprüche an digitale Nutzeroberflächen stellt.

Als vollelektrischer Sportwagen kämpft der neue 718 – wie alle Elektroautos – mit vielen Hürden. Dazu zählen das hohe Gewicht der Akkus und die beschränkte Reichweite. 400 Kilometer sind für die Entwickler das akzeptable Minimum, mehr wäre allerdings besser. Denn bei der Routenwahl richten sich Sportwagenfahrer gerne nach dem Lustprinzip – und nicht nach der verfügbaren Restreichweite. Übrigens soll auch die mögliche Ladegeschwindigkeit weiter erhöht werden.

Beim Gewicht strebt Porsche einen Zielwert zwischen 1650 und 1680 Kilogramm an. Das ist zwar erheblich mehr als beim aktuellen 718 mit Verbrennungsmotor, der bei 1335 Kilogramm beginnt, gleichzeitig jedoch erheblich weniger als bei den meisten anderen Elektroautos. Ein Taycan beispielsweise wiegt, trotz seines bescheidenen Raumangebots, leer zwischen 2050 und 2320 Kilogramm.

Die Fahrzeugarchitektur des neuen 718 soll sich von der regulären PPE-Plattform, auf der unter anderem der nächste Macan und die Audi-Modelle Q6 und A6 stehen, erheblich unterscheiden. Denn die Sitzposition bei einem Sportwagen muss so tief wie möglich sein. Nehmen Fahrer und Beifahrer oberhalb der Akkus Platz, wird der vielgepriesene niedrige Schwerpunkt von Elektroautos nämlich Makulatur.

Insider rechnen damit, dass der 718 sowohl mit reinem Heckantrieb als auch mit Allradantrieb und zusätzlichem Frontmotor angeboten wird. Die Einstiegsvarianten sollen preislich deutlich unterhalb des 911 liegen, bei den höhermotorisierten Versionen wird es allerdings deutlich mehr Überschneidung geben. Übrigens ist davon auszugehen, dass der 718 eine einstufige Übersetzung aufweist – wie schon der Mission R. Das Zwei-Gang-Konzept des Taycan hat vermutlich keine Zukunft.

Dass die stärker motorisierten 718 dem 911 Kunden wegnehmen, dürfte praktisch ausgeschlossen sein. Denn die Käufer müssen eine fundamentale Entscheidung treffen, nämlich zwischen klassischem Antrieb und Elektroantrieb.

Frühere Spekulationen, dass der 718 auch mit Hybridantrieb angeboten wird, haben keine Substanz. Dafür könnte es sein, dass die aktuelle Baureihe mit Verbrennungsmotor noch eine Weile parallel weiterläuft. Wie lange das sein wird, darüber entscheiden nicht zuletzt die kommenden EU-7-Grenzwerte, um die derzeit auf europäischer Ebene gerungen wird.
(aum/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche 718e Cayman.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Rendering: Lars Sältzer
