

**PORSCHE**

# **La nouvelle 718 Spyder RS**

Dossier de presse

## Consommation de carburant et émissions de CO<sub>2</sub>

718 Spyder RS : WLTP : Consommation de carburant combinée : 13,0 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 294 g/km

718 Spyder : WLTP : Consommation de carburant combinée : 11,1 – 10,7 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 251 – 242 g/km

718 Spyder (boîte Porsche Doppelkupplung (PDK)) : WLTP : Consommation de carburant combinée : 10,7 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 242 g/km

718 Cayman GT4 RS : WLTP : Consommation de carburant combinée : 13,2 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 299 g/km

718 Boxster : WLTP : Consommation de carburant combinée : 9,7 – 8,9 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 220 – 201 g/km

911 GT3 : WLTP : Consommation de carburant combinée : 13,0 – 12,9 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées : 294 – 293 g/km

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> fournies sont déterminées suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Tous les véhicules neufs proposés par Porsche sont homologués selon la norme WLTP. Les valeurs officielles NEDC, dérivées des valeurs WLTP, ne sont plus disponibles pour les véhicules neufs depuis le 1er janvier 2023 et ne peuvent donc plus être indiquées.

Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

## Contenu

<b>Points forts .....</b>	<b>5</b>
Un plaisir de conduite maximal .....	5
<b>En résumé.....</b>	<b>7</b>
La Porsche 718 Spyder RS est le joyau de la gamme à moteur central.....	7
Moteur atmosphérique à haut régime et structure légère conséquente.....	7
Aérodynamique équilibrée.....	8
Capote pour puristes .....	8
Châssis sport avec précision et agilité maximale .....	9
Intérieur sport et puriste .....	9
Pack Weissach et chronographe assorti en option .....	10
<b>Châssis et systèmes de châssis .....</b>	<b>11</b>
Cap sur le plaisir de conduite et l'agilité sur petites routes .....	11
Surbaissement de 30 mm, voie élargie, carrossage plus élevé .....	11
Châssis PASM réglable de série .....	12
Le Porsche Torque Vectoring renforce l'agilité dans les virages .....	12
Système de levage facilitant le quotidien .....	13
<b>Moteur et boîte de vitesses .....</b>	<b>14</b>
Roadster + moteur de course = plaisir de conduite.....	14
Une technologie de moteur directement issue du sport automobile .....	14
Nouveau système de guidage d'air .....	15
Boîte de vitesse PDK à sept vitesses et à étagement court.....	16
<b>Carrosserie et aérodynamique .....</b>	<b>17</b>
Un cabriolet sans compromis .....	17
Équilibre aérodynamique optimal .....	17
Soubassement aérodynamique.....	18
Structure légère conséquente pour une plus grande agilité.....	18
40 kilogrammes de moins que la 718 Spyder .....	19
Nouvelle peinture : le Gris Vanadium métallisé .....	19
<b>Habitacle et équipement.....</b>	<b>21</b>
Ambiance sport et fonctionnalité .....	21
Volant sport maniable avec marquage à 12 heures .....	21
Lever de vitesses typique d'une GT .....	22
Réseau, navigation et alarme silencieuse .....	22
Chronographe exclusif réservé aux acheteurs de la Spyder RS.....	23



---

## Points forts

### **Un plaisir de conduite maximal**

- **Un roadster à moteur central avec 59 kW (80 ch) de puissance en plus.**

Le moteur Boxer à admission libre équipant la 911 GT3 et le véhicule de course 911 GT3 Cup développe 368 kW (500 ch) et a été entièrement repris pour la série 718 à moteur central. La nouvelle 718 Spyder RS et son frère le 718 Cayman GT4 RS deviennent ainsi les véhicules les plus puissants de la famille à moteur central de Porsche. Dans la catégorie des voitures de sport avec moteur central atmosphérique, la 718 Spyder RS représente l'aboutissement de la série en matière de plaisir de conduite décapotable.

- **La 718 décapotable la plus rapide de l'histoire.**

La 718 Spyder RS efface le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes grâce à l'écrasante puissance du moteur et à la boîte de vitesses à double embrayage Porsche Doppelkupplung de série (ou PDK). La nouvelle 718 Spyder RS atteint les 200 en moins de 10,9 secondes. Et sa vitesse maximale est de 308 km/h, sans toit.

- **Châssis sportif avec possibilités de réglage.**

De série, la 718 Spyder RS est équipée d'un châssis sport Porsche Active Suspension Management (PASM) avec surbaissement de 30 millimètres. Hauteur de conduite, carrossage, voie et stabilisateurs sont réglables individuellement. Le réglage est optimisé pour les routes sinueuses et offre plus de confort que le 718 Cayman GT4 RS. De série : Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière, paliers de châssis équipés de joints à rotule et jantes forgées en aluminium de 20 pouces.

- **Une queue de canard en lieu d'aileron arrière.**

Contrairement au 718 Cayman GT4 RS, la Spyder RS ne porte pas de grand aileron arrière, mais un bord de fuite dont le design en queue de canard rappelle la légendaire 911 Carrera RS 2.7 de 1972. L'avant de la voiture est en grande partie identique au 718 Cayman GT4 RS : avec des entrées d'air NACA, des sideblades devant les roues avant, des sorties d'air sur les ailes et une large sortie d'air devant le capot avant en carbone. Seule la lèvre de spoiler avant est moins marquée que sur la GT4 RS. Sur la Spyder RS, les entrées d'air

---

qui assurent la bonne alimentation en air de combustion du moteur se trouvent sur le capot arrière, entre les arceaux de sécurité et les ailes arrières.

- **Capote manuelle légère développée tout spécialement.**

La capote en tissu épurée et très légère de la Spyder RS se compose de deux parties : un voile solaire qui protège les passagers des rayons du soleil et une protection contre les intempéries avec lunette arrière intégrée. Lorsque les deux sont montées, le véhicule est alors entièrement protégé contre la pluie. On gagne encore huit kilogrammes si le beau temps se maintient et qu'on laisse la capote au garage.

- **Pack Weissach en option.**

L'équipement intérieur de série comprend un siège baquet intégral PRFC léger avec des bandes latérales en cuir et des bandes centrales en Race-Tex. Le tableau de bord et les revêtements intérieurs sont en cuir. Un pack Weissach est aussi disponible en option pour la 718 Spyder RS, avec de nombreux habillages en carbone apparent et en Race-Tex. De plus, avec le pack Weissach, il est possible de commander des jantes forgées en magnésium plus légères. Les sorties du système d'échappement Sport sont en titane.

---

## En résumé

### **La Porsche 718 Spyder RS est le joyau de la gamme à moteur central**

30 ans après la présentation de l'étude conceptuelle du Boxster, Porsche commercialise la version la plus puissante à présent du roadster à moteur central plébiscité : la nouvelle Porsche 718 Spyder RS. Pour la première fois le moteur atmosphérique à haut régime de la 911 GT3 fait son entrée dans une voiture de sport à moteur central décapotable.

Porsche apporte le point d'orgue à la gamme de 718 à moteur central avec une voiture de sport conçue pour un plaisir de conduite maximal. La nouvelle 718 Spyder RS est le pendant décapotable du 718 Cayman GT4 RS. Pour la première fois, une voiture de sport décapotable à moteur central est équipée du moteur Boxer six cylindres de la 911 GT3 avec 368 kW (500 ch). Le même groupe moteur à structure légère et à haut régime entraîne la Porsche 911 GT3 Cup, conçue pour la course. Le son du moteur met les sens en éveil et la 718 Spyder RS retransmet parfaitement toutes les sensations grâce à sa capote particulièrement légère et manuelle comme l'aiment les puristes. Le système d'échappement Sport à structure légère de série en acier inoxydable et les entrées d'air généreuses situées latéralement derrière les appuie-tête contribuent également aux sensations ressenties.

### **Moteur atmosphérique à haut régime et structure légère conséquente**

L'entraînement de la nouvelle 718 Spyder RS est identique à celui du 718 Cayman GT4 RS non-décapotable. Le moteur Boxer six cylindres avec cylindrée de 4 litres atteint 9 000 tr/min, développe une puissance de 368 kW (500 ch) ainsi qu'un couple maximal de 450 newtons-mètres. Combiné à une boîte à sept vitesses PDK à étagement court, le moteur six-cylindres pousse le roadster biplace à 100 km/h en moins de 3,4 secondes. Il atteint les 200 en 10,9 secondes. Par rapport à la 718 Spyder avec PDK sans le suffixe « RS », le nouveau top-modèle n'est pas seulement plus puissant de 59 kW (80 ch) mais atteint également les 100 km/h une demi-seconde plus vite. La vitesse maximale est de 308 au lieu de 300 km/h.

Comme tout modèle RS moderne, la nouvelle 718 Spyder RS est équipée exclusivement de la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK), le passage des sept vitesses se fait en un instant et garantit des performances maximales. La palette permet de garder les mains sur le volant pendant le changement manuel des rapports. Le conducteur peut également passer les rapports avec le levier de vitesses ergonomique situé sur la console centrale. En plus du moteur puissant, le poids réduit a permis d'améliorer encore les performances : avec 1 410 kilogrammes, la Spyder RS pèse 40 kilogrammes de moins que la 718 Spyder avec PDK, et ainsi cinq kilogrammes de moins que le 718 Cayman GT4 RS non-décapotable. La Spyder RS constitue ainsi l'apogée de la gamme proposée depuis 2016.

### **Aérodynamique équilibrée**

L'avant de la nouvelle 718 Spyder RS est presque identique à celui de la 718 Cayman GT4 RS. Le capot avant est en PRFC de série. Les deux entrées d'air NACA permettent un meilleur refroidissement des freins sans nuire au coefficient de traînée Cx. La lame de spoiler avant est un peu plus courte que sur le 718 Cayman GT4 RS, et génère une déportance totale plus élevée une fois associée à l'aileron arrière plus large, nécessitant ainsi une lèvre de spoiler plus large pour l'équilibre aérodynamique. En lieu et place, la 718 Spyder RS présente à l'arrière un bord de fuite marqué en forme de queue de canard. Tous les composants aérodynamiques sont accordés les uns aux autres. Ils maintiennent la voiture dans un équilibre aérodynamique et lui confèrent une stabilité de conduite optimale à grande vitesse.

### **Capote pour puristes**

La nouvelle 718 Spyder RS dispose d'une capote en toile légère et amovible manuellement. Elle est particulièrement peu encombrante et se compose de deux parties : un voile solaire et une protection contre les intempéries. Les deux éléments peuvent être complètement retirés et stockés ensemble ou séparément dans le véhicule. Le voile solaire seul peut aussi être utilisé comme bimini. Celui-ci protège le conducteur et le

---

passager en cas d'ensoleillement intense. L'habitacle reste également en grande partie ouvert latéralement et derrière le passager.

La protection contre les intempéries et le voile forment une capote intégrale, qui protège efficacement contre la pluie lorsque les vitres latérales sont remontées. La capote complète, avec le mécanisme, ne pèse que 18,3 kilogrammes. C'est 7,6 kg de moins que la 718 Spyder et 16,5 kg de moins que la 718 Boxster. Si le conducteur décide de laisser la capote au garage lorsque la météo le permet, cela fera encore gagner 8 kg sur la balance.

### **Châssis sport avec précision et agilité maximale**

Le châssis de la 718 Spyder RS utilise les composants du 718 Cayman GT4 RS ; il est conçu pour un plaisir de conduite maximal sur routes sinueuses. Il est équipé de série du Porsche Active Suspension Management (PASM) avec réglage sport, d'un surbaissement de 30 millimètres, du Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière, de paliers de châssis équipés de joints à rotule, et de jantes forgées en aluminium de 20 pouces. Le châssis se distingue par une précision directionnelle chirurgicale, un maniement agile et un comportement routier des plus neutres. Hauteur de conduite, carrossage, voie et barre stabilisatrice peuvent être réglés individuellement. Par rapport au 718 Cayman GT4 RS, les taux d'amortissement ont été réduits pour obtenir des réglages typiques d'un cabriolet.

### **Intérieur sport et puriste**

L'habitacle est aussi celui d'une sportive : l'intérieur est réduit au strict minimum, il est fonctionnel et ergonomique. Le volant sport RS est conçu pour une préhension optimale, il dispose d'un revêtement Race-Tex et d'un repère jaune à 12 heures. Les sièges baquets intégraux de série sont fabriqués en PRFC léger avec carbone apparent et procurent un maintien latéral particulièrement bon. Les revêtements de siège sont en cuir noir, la bande

centrale en Race-TeX arbore une couleur contrastante et comprend une perforation de couleur noire. En option, les couleurs Gris Arctique et Rouge Carmin peuvent également être choisies pour obtenir un contraste visuel.

Les appuie-tête sont ornés d'une inscription « Spyder RS » brodée dans la couleur correspondante. Quatre peintures unies et trois métallisées sont proposées pour l'extérieur, dont la nouvelle couleur Gris Vanadium métallisé et les couleurs spéciales Gris Arctique, Bleu Requin et Rubis Étoilé Néo.

### **Pack Weissach et chronographe assorti en option**

La Spyder RS propose également un pack Weissach en option. Des jantes forgées en magnésium particulièrement légères à combiner avec ce pack sportif sont disponibles en option, et réduisent les masses non suspendues et en rotation d'environ 10 kilogrammes.

Les sorties d'échappement du système d'échappement Sport sont ici en titane.

L'esthétique est plutôt celle de la 935, commercialisée en petite série limitée en 2018. Le point d'orgue de l'habitacle est la partie supérieure du tableau de bord avec revêtement Race-TeX antireflets. En exclusivité pour les acheteurs de la Porsche 718 Spyder RS : un chronographe fabriqué à la main par Porsche Design Timepieces, une montre de grande valeur provenant de la manufacture horlogère de Porsche à Soleure en Suisse. Le boîtier ultra léger en titane, le cadran en carbone et le bracelet en cuir automobile offrent la même configuration que le véhicule. Le rotor à l'arrière représente le design des jantes de la 718 Spyder RS.

« La 718 Spyder RS atteint un niveau jamais égalé en matière de plaisir de conduite décapotable », déclare Andreas Preuninger, directeur Véhicules GT. « Associer notre moteur GT3 unique, une boîte de vitesses à étagement court, des dimensions compactes, un poids réduit, un châssis de course optimisé pour les petites routes et une ouverture maximale permet de créer une expérience de conduite des plus intenses et authentiques. »

---

## Châssis et systèmes de châssis

### **Cap sur le plaisir de conduite et l'agilité sur petites routes**

La priorité première des ingénieurs pour le développement de la 718 Spyder RS était d'arriver à un plaisir de conduite maximal sur routes sinueuses. Le roadster à moteur central utilise les mêmes composants empruntés au sport auto GT que son frère non décapotable, le 718 Cayman GT4 RS. Le châssis a cependant été modifié. Le dernier dixième de seconde gagné sur circuit est passé au second plan. Le plus important était d'obtenir une motricité particulièrement bonne et une précision directionnelle maximale procurant au conducteur une confiance élevée dans la voiture et une réactivité élevée.

L'essieu avant de la 718 Spyder RS est en grande partie celui de la 911 GT3 RS (génération 991.2). La jambe de suspension MacPherson classique est aussi équipée de ressorts auxiliaires qui maintiennent les ressorts principaux sous tension lors de la détente. Le ressort principal conserve sa tension d'origine même à charge maximale, ce qui accroît la maniabilité du véhicule notamment avec une conduite sportive.

### **Surbaissement de 30 mm, voie élargie, carrossage plus élevé**

Par rapport au 718 Boxster, la carrosserie a été surbaissée de 30 millimètres. De plus, la largeur de voie a été augmentée de sept millimètres sur l'essieu avant et de huit millimètres sur l'essieu arrière par rapport à la 718 Spyder, ce qui réduit l'inclinaison latérale du véhicule. Par ailleurs, le carrossage a augmenté d'un quart de degré au niveau de l'essieu arrière, ce qui permet aux pneus arrière de transmettre des forces de guidage latéral plus élevées. Résultat : une meilleure prévisibilité dans les virages abordés à grande vitesse.

Les joints à rotule de tous les points de connexion du châssis assurent un raccordement particulièrement ferme à la carrosserie, ce qui permet de bénéficier d'un comportement routier très précis et direct.

---

## **Châssis PASM réglable de série**

Par rapport au 718 Cayman GT4 RS, qui vise le meilleur temps possible sur circuit, les taux d'amortissement de la nouvelle 718 Spyder RS ont été réduits afin que la voiture s'adapte mieux aux différents états de la route. Ainsi, le Roadster offre à son conducteur une bonne tenue, surtout sur des routes nationales sinueuses, tout en garantissant une maniabilité sûre et accrue en toutes circonstances. Cependant, le châssis de la nouvelle 718 Spyder RS convient parfaitement pour les circuits et peut également être réglé pour des routes fermées. La hauteur de conduite, la voie, le carrossage et les stabilisateurs peuvent être adaptés individuellement aux préférences du conducteur et aux caractéristiques de la piste pour la conduite sur circuit.

La Spyder RS est équipée de série du Porsche Active Suspension Management (PASM) avec réglage sport. Ce système d'amortissement actif fournit deux configurations de châssis en une. Le mode normal offre un réglage de base et plus confortable des amortisseurs, qui passent automatiquement dans un mode plus sportif en cas de conduite dynamique. En mode sport, des courbes caractéristiques d'amortissement plus dures sont directement activées, ce qui permet une conduite agile. Le réglage sport commutable assure un amorti nettement plus ferme et ainsi de meilleures performances sur circuit.

## **Le Porsche Torque Vectoring renforce l'agilité dans les virages**

Le Porsche Stability Management (PSM), cœur du système d'assistance à la conduite, combine trois systèmes électroniques, comme sur la 718 Spyder RS : le système antiblocage (ABS), le contrôle de stabilité électronique (ESC) et le contrôle de la traction (TC). Comme il est habituel sur les modèles RS, les commandes de ces systèmes sont généralement très sensibles et très proches de la plage limite : le conducteur ne doit se sentir bridé sur aucune route. Porsche règle ses châssis de sorte qu'ils combinent performance de pointe, maniabilité et sécurité même sans l'intervention de la commande électronique. Quiconque souhaite conduire sans filet de sécurité peut désactiver les systèmes en deux étapes, à l'exception de l'ABS : le bouton ESC OFF donne au

---

conducteur le contrôle absolu de la stabilité dans les virages, tandis que le bouton ESC+TC OFF désactive également la commande de la traction.

Le Porsche Torque Vectoring (PTV) est un autre système gérant la dynamique du véhicule et proposé de série sur la Spyder RS. Le PTV fonctionne avec un freinage déclenché électroniquement sur les roues arrière, et la 718 Spyder RS est équipée d'un différentiel de blocage mécanique avec des valeurs de blocage spécifiques au RS (30 % à l'accélération / 37 % à la décélération). Dans la pratique, le PTV non désactivable fonctionne de manière à ralentir légèrement la roue arrière intérieure au virage dès que le conducteur actionne le volant. De cette manière, la roue arrière, extérieure dans le virage, bénéficie d'une force motrice accrue, ce qui produit une impulsion de rotation dans le sens de la trajectoire. Ce survirage suggéré crée une expérience de conduite agile et directe tout en rendant la prise de virages plus rapide et plus sûre.

### **Système de levage facilitant le quotidien**

Avec la 718 Spyder RS, c'est la première fois que Porsche propose en option un système de levage de l'essieu avant sur une 718 cabriolet. Sur simple pression d'un bouton, la carrosserie surmontant l'essieu avant est soulevée hydrauliquement d'environ 30 millimètres, ce qui augmente la garde au sol au niveau de la lèvre de spoiler avant d'environ 40 millimètres, par exemple pour passer les ralentisseurs, entrer dans un garage ou gérer les rampes de parking sans toucher le sol. Le système de levage permet également de réduire le risque de dommages résultant d'un accrochage avec les rebords de trottoirs. Il peut être utilisé à l'arrêt et jusqu'à une vitesse de 60 km/h.

---

## Moteur et boîte de vitesses

### **Roadster + moteur de course = plaisir de conduite**

Le cœur de cette Porsche bat juste derrière le conducteur : le moteur Boxer atmosphérique six cylindres avec cylindrée de 4,0 litres est monté entre les deux sièges et l'essieu arrière. Il fait de la nouvelle 718 Spyder RS la voiture de sport la plus puissante de l'histoire de la célèbre gamme à moteur central ; la Porsche 718 est également le dernier véhicule en date de la marque à être développé avec un moteur à combustion. Une puissance de 368 kW (500 ch) à 8 400 tr/min, un couple de 450 newtons-mètres à 6 750 tr/min et un régime maximal de 9 000 tr/min sont des chiffres que l'on associe plutôt aux véhicules de course. Le Boxer de 4 litres est un moteur de course pur-sang : concourant dans la Porsche Mobil 1 Supercup, la Porsche 911 GT3 Cup présente la même motorisation et des données de performance quasiment identiques. Le modèle 911 GT3, homologué pour la route, est également équipé d'un moteur à haut régime.

Le moteur atmosphérique, avide de gaz, catapulte la Porsche 718 Spyder RS à 100 km/h en seulement 3,4 secondes, puis la Spyder RS accélère une demi-seconde plus rapidement que la 718 Spyder avec 420 ch (309 kW) et PDK, proposé jusqu'à mi-2023. La 718 Spyder RS atteint la barre des 200 en 10,9 secondes, distançant même la 718 Spyder avec PDK de 2,5 secondes. La propulsion avec capote ouverte se termine à 308 au lieu de 300 km/h.

### **Une technologie de moteur directement issue du sport automobile**

Le moteur Boxer à haut régime de la Spyder RS illustre parfaitement le transfert de technologies du sport automobile aux modèles de série homologués pour la route. Les 24 soupapes du six cylindres sont actionnées par une commande rigide avec culbuteurs, sans compensation hydraulique. La robustesse de la commande des soupapes est ainsi garantie en cas de sollicitation extrême, même lorsque le niveau de régime le plus élevé est utilisé souvent. En outre, les équipements techniques VarioCam éprouvés assurent un réglage de l'arbre à cames précisément adapté au régime et à l'état de charge.

Le concept de clapets d'étranglement individuels est également issu du sport automobile. Chacun des six cylindres présente à l'extrémité du système d'admission variable à résonance un clapet d'étranglement unique très proche des soupapes d'admission, ce qui améliore ainsi l'alimentation en air ainsi que le dosage et donc la réactivité du moteur. Comme il n'y a presque plus d'air entre le clapet d'étranglement et les soupapes d'admission, le moteur exécute presque immédiatement les ordres de la pédale, aussi bien pour l'accélération que pour la décélération. Le clapet d'étranglement central reste une solution de secours, mais il est ouvert en permanence en fonctionnement normal.

Compte tenu des fortes accélérations longitudinales et transversales produites par la nouvelle 718 Spyder RS, l'alimentation en huile du moteur à haut régime revêt une importance particulière. Comme en sport automobile, cette fonction est assurée par une lubrification à carter sec avec réservoir d'huile séparé. L'huile moteur est ainsi réacheminée rapidement et efficacement vers le réservoir externe, avec sept niveaux d'aspiration au total, tandis que la lubrification des paliers de bielles très sollicités s'effectue directement par une pompe à huile actionnée par le vilebrequin.

### **Nouveau système de guidage d'air**

Sur le 718 Cayman GT4 RS non décapotable, des orifices d'admission supplémentaires sont montés à la place des deux vitres arrières et alimentent le moteur en air. Comme le roadster à moteur central ne possède pas de vitres arrières, les ingénieurs ont dû trouver une nouvelle solution appropriée pour la 718 Spyder RS. Les orifices d'admission d'air ont donc été intégrés dans la carrosserie sous la forme de canaux derrière les arceaux de sécurité et guident l'air, comme sur le 718 Cayman GT4 RS, de gauche à droite sans détours, dans une boîte à air centrale, placée derrière les sièges, sous le capot arrière. Il en résulte non seulement une alimentation en air du moteur optimale même en cas de sollicitation élevée, mais également un plaisir acoustique, car les bruits de succion du six cylindres sont très audibles par le conducteur et le passager, avec ou sans capote, et ont un son différent selon le régime et la position de la pédale d'accélérateur.

Le bruit de fond, qui varie fortement en fonction de l'état de charge et du régime, est complété par le système d'échappement Sport léger en acier inoxydable, qui accentue la sonorité impressionnante du moteur Boxer, surtout à régime élevé. La Spyder RS est également conforme à la norme antipollution EURO 6 : deux filtres à particules essence (OPF) distincts ainsi qu'une régulation stéréo par sondes Lambda pour les deux catalyseurs assurent les fonctions essentielles de dépollution.

### **Boîte de vitesse PDK à sept vitesses et à étage court**

Comme tous les modèles RS modernes, la nouvelle 718 Spyder RS est équipée exclusivement de la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK), qui permet un passage de rapport identique à celui du sport automobile : en quelques millisecondes et sans rupture de charge. Sur la Spyder RS, la boîte PDK dispose de sept rapports à étage court. La vitesse maximale est atteinte au septième rapport.

En mode PDK Sport, les rétrogradages sont clairement plus spontanés et sonores lors du freinage, tandis que les points de passage au rapport supérieur se font à plus haut régime lors de l'accélération. Les conducteurs qui ne souhaitent pas laisser le passage de rapports à l'électronique peuvent passer les vitesses à l'aide des palettes au volant. La palette de droite sert au passage du rapport supérieur et la palette de gauche au rétrogradage. Les points de pression offrent au conducteur une réponse précise, même avec des gants de course. En outre, le levier de vitesses situé sur la console centrale peut être activé de manière séquentielle. Le levier, repris de l'actuelle 911 GT3, s'inspire visuellement d'un levier de vitesses manuel avec soufflet. Comme dans le sport automobile, le levier doit être tiré vers l'arrière pour passer au rapport supérieur et poussé vers l'avant pour rétrograder.

---

## Carrosserie et aérodynamique

### **Un cabriolet sans compromis**

Comme le 718 Cayman GT4 RS, la nouvelle Porsche 718 Spyder RS ne fait pas mystère de ses performances. Avec un bord de fuite bien voyant en queue de canard, des entrées d'air NACA dans le capot avant et des orifices d'admission d'air derrière la capote, la Spyder RS s'affiche clairement comme la reine des 718 cabriolet.

Le bord de fuite est ce que l'on remarque en premier sur la 718 Spyder RS. Porsche l'a introduit pour la première fois sur la 911 Carrera RS 2.7 en 1972. La voiture de sport et de course légendaire est maintenant culte. Les développeurs ont volontairement renoncé aux ailerons réglables du Cayman GT4 RS pour la Spyder RS : sur les véhicules sans toit fixe, le développement de l'aérodynamique vise moins une déportance maximale qu'une stabilité de conduite et un équilibre optimaux dans toutes les situations de conduite, avec ou sans capote. Avec le pack Weissach optionnel, le bord de fuite est équipé de ce qu'on appelle un Gurney.

### **Équilibre aérodynamique optimal**

Pas de lèvres avant pour la 718 Spyder RS dont l'aérodynamique de l'arrière a été retravaillée : pour des raisons d'équilibre, elle est plus courte que sur le Cayman GT4 RS. À part cela, la partie avant est identique sur les deux modèles RS. On observe des orifices de ventilation des passages de roue munis de lamelles sur l'aile avant. Ces lamelles de ventilation issues du sport automobile, appelées louvers, ont été utilisées pour la première fois en série sur la 911 GT3 RS de génération 991. À haute vitesse, elles réduisent la surpression générée par les roues en rotation dans le passage de roue. Ce qui permet d'éviter efficacement la portance au niveau de l'essieu avant. Deux entrées d'air NACA viennent renforcer le look du capot avant à structure légère. Les entrées d'air, initialement développées par le National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), précurseur de la NASA, combinent sur la 718 Spyder RS deux caractéristiques qui, d'habitude, s'excluent l'une l'autre : elles améliorent le refroidissement des freins sans dégrader la valeur du Cx du véhicule. C'est pourquoi les entrées d'air NACA sont souvent utilisées sur les véhicules

de course. Dans la jupe avant et devant le capot avant en PRFC se trouve une sortie d'air centrale qui évacue l'air hors de la voiture. La jupe avant dispose de sideblades qui détournent efficacement l'air des roues avant.

### **Soubassement aérodynamique**

L'air qui passe sous la Spyder RS est fortement accéléré par de nouveaux éléments conducteurs situés au niveau du soubassement à revêtement intégral, créant ainsi une dépression à l'arrière, ce qui réduit significativement la portance de l'essieu arrière.

Le soubassement de la Spyder RS est également équipé de deux autres entrées d'air NACA. Elles exercent elles aussi une fonction de refroidissement, qui s'applique cette fois au filtre à particules essence sans affecter la valeur du Cx. Au final, l'air circulant sous la voiture sort par un diffuseur arrière. Ce composant a été repris du 718 Spyder et complété par des ailettes aérodynamiques sur les côtés pour amoindrir le flux d'air à l'arrière et améliorer la tenue de route.

### **Structure légère conséquente pour une plus grande agilité**

Les ingénieurs ont tenu à conserver une des vertus du roadster lors du développement de la 718 Spyder RS : une structure légère conséquente. La 718 Spyder RS affiche un poids total de 1 410 kilogrammes selon DIN, c'est-à-dire avec le réservoir plein à 90 % et sans conducteur. Chacun des 500 chevaux de la Spyder RS doit donc assurer l'accélération de seulement 2,82 kilogrammes (3,83 kg/kW). Pour atteindre cet objectif, les ailes et le capot avant sont tous deux en matière plastique renforcée de fibres de carbone (PRFC) et les phares bi-xénon légers sans lave-phares réduisent encore le poids. Le matériau d'isolation a été partiellement retiré et l'habitacle est équipé de tapis légers. Bien entendu, les garnitures de porte légères avec sangles d'ouverture en textile et les filets des compartiments de rangement ne doivent pas manquer sur une RS.

La nouvelle capote légère de la nouvelle 718 Spyder RS contribue également à réduire le poids du véhicule. La structure en toile légère et amovible manuellement est

particulièrement peu encombrante et se compose de deux parties : d'un voile solaire et d'une protection contre les intempéries. Les deux éléments peuvent être complètement retirés et stockés ensemble ou séparément dans le véhicule. Le voile solaire seul peut aussi être utilisé comme bimini. Celui-ci protège le conducteur et le passager en cas d'ensoleillement intense. L'habitacle reste également en grande partie ouvert latéralement et derrière le passager.

### **40 kilogrammes de moins que la 718 Spyder**

Lorsque le temps se gâte, il suffit d'ajuster la protection contre les intempéries avec la lunette arrière en verre et de remonter les vitres latérales pour être efficacement protégé contre la pluie. La capote complète, avec mécanisme, ne pèse que 18,3 kilogrammes. C'est 7,6 kg de moins que la 718 Spyder et 16,5 kg de moins que le 718 Boxster. Si la météo est stable et que le conducteur décide de laisser la capote au garage, il gagnera encore 8 kg sur la balance. Au total, la Porsche 718 Spyder RS, dans sa configuration la plus légère, pèse 40 kilogrammes de moins que la 718 Spyder avec PDK.

Le pack Weissach en option permet surtout de gagner un peu de poids sur les masses non suspendues. Les jantes en magnésium forgées de 20 pouces pèsent dix kilogrammes de moins que les jantes forgées en aluminium de série. À l'extérieur, le pack Weissach est reconnaissable aux éléments en carbone apparent. On reconnaît le matériau léger surtout au niveau du capot avant, mais aussi des entrées d'air, des entrées de refroidissement et des coques supérieures du rétroviseur extérieur ainsi que du feu stop central dans le capot arrière, des arceaux de sécurité et du Gurney. En outre, les sorties du système d'échappement sport en acier inoxydable de la 718 Spyder RS sont en titane.

### **Nouvelle peinture : le Gris Vanadium métallisé**

Neuf couleurs de carrosserie sont disponibles de série pour la nouvelle 718 Spyder RS : Blanc, Noir, Rouge Indien, Jaune Porsche Racing pour les couleurs unies, Bleu Gentiane

métallisé, Argent GT métallisé et le Gris Vanadium métallisé, spécialement créé pour la 718 Spyder RS. Les couleurs spéciales Gris Arctique, Bleu Requin et Rubis Étoilé Neo viennent compléter la palette.

---

## Habitacle et équipement

### **Ambiance sport et fonctionnalité**

Fonctionnel, ergonomique et réduit à l'essentiel : même l'intérieur de la Porsche 718 Spyder RS est épuré. Comme c'est habituel sur les RS, les sièges baquets intégraux sont de série. Ceux-ci ont été installés pour la première fois sur la supercar 918 Spyder. Fabriqués en matière plastique renforcée de fibres de carbone (PRFC) et en carbone apparent, ils offrent un maintien latéral optimal associé à un poids minimal. Un airbag de thorax est intégré, le réglage en hauteur est électrique et le réglage en profondeur est manuel.

### **Volant sport maniable avec marquage à 12 heures**

Le volant sport, au diamètre particulièrement compact de 360 millimètres, est revêtu de Race-Tex noir et comporte un marquage jaune à 12 heures, afin de toujours savoir dans quelle direction et dans quelle mesure les roues avant sont braquées. En cas de conduite axée sur les performances accompagnée de mouvements rapides de la direction, le marquage fournit des informations supplémentaires extrêmement utiles pour contrôler la voiture.

Le volant est réglable de série en hauteur et à distance, et les sièges sport Plus adaptatifs avec réglage électrique 18 positions sont disponibles en option pour gagner encore en flexibilité. Toutes les fonctions du siège conducteur et du siège passager peuvent être actionnées électriquement : inclinaison du dossier, hauteur de l'assise, position longitudinale, inclinaison et profondeur de l'assise. En outre, les deux sièges disposent chacun d'un soutien lombaire à réglage électrique, et les bandes latérales des assises et des dossiers peuvent être ajustées de manière personnalisée par simple pression d'un bouton. Les housses de siège sont en cuir noir et les bandes centrales sont en Race-Tex noir. Un logo noir « Spyder RS » est brodé sur les appuie-tête.

## Levier de vitesses typique d'une GT

Comme sur la Porsche 911 GT3 et le 718 Cayman GT4 RS, le levier de vitesse de la PDK située dans la console centrale ressemble à un levier de vitesses manuel. Il permet le passage manuel des rapports de la boîte séquentielle à double embrayage sept rapports. Il faut tirer le sélecteur vers l'arrière pour passer au rapport supérieur et le pousser vers l'avant pour rétrograder, comme sur les voitures de course. Le conducteur dispose également de palettes au volant avec les symboles +/- de teinte différente. Vers la droite pour le rapport supérieur et vers la gauche pour rétrograder.

Les habillages Race-Tex dans l'habitacle sont bien plus fournis avec le pack Weissach en option. Le point d'orgue de l'habitacle est la partie supérieure du tableau de bord, entièrement revêtue de Race-Tex anti-reflets. De plus, le logo du pack Weissach vient orner le contour du porte-gobelets. Le logo est également brodé sur les appuie-tête.

## Réseau, navigation et alarme silencieuse

L'équipement de série de la 718 Spyder RS comprend le Porsche Communication Management (PCM) et un système de navigation incluant Porsche Connect. Il comporte les services de Car Connect avec Remote Services (services à distance), Safety Services, Security Services et Apple CarPlay®. Le système de navigation maîtrise le calcul dynamique de l'itinéraire, peut être utilisé via les commandes vocales et reçoit les mises à jour automatiques des cartes. Les fonctions en ligne incluses sont utilisées à l'aide du module LTE intégré. Il est également possible de demander la suppression du système d'infodivertissement, ce qui permet d'alléger le véhicule de six kilogrammes supplémentaires.

D'autres équipements sont disponibles en option, comme le rangement pour smartphone ou le Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTs Plus). Ce système contrôle à l'aide d'une carte si c'est bien le conducteur autorisé qui est au volant. Lorsque la 718 Spyder RS roule sans carte conducteur, le PVTs Plus envoie automatiquement une

---

alarme silencieuse à la centrale d'alarme mandatée par Porsche et envoie un message à l'application Porsche Connect du propriétaire légitime.

### **Chronographe exclusif réservé aux acheteurs de la Spyder RS**

Le chronographe de la 718 Spyder RS, qui porte le nom de la nouvelle voiture de sport à moteur central, est réservé aux acheteurs de la Spyder RS avec ou sans pack Weissach. Avec son boîtier en titane, la montre exclusive n'a pas un seul gramme superflu. Le chronographe imite aussi son modèle motorisé grâce à ses multiples configurations. Pour le look du boîtier, le client a le choix entre titane naturel et titane noir, avec la lunette assortie qui arbore une graduation en minutes ou un tachymètre. Le bracelet est en cuir automobile noir brillant avec éléments en Race-Tex ou en titane, et le cadran est proposé en carbone ou en noir. Les aiguilles sont en blanc, noir ou jaune. L'arrière du chronographe 718 Spyder RS présente un rotor avec le visuel des jantes de la voiture. Les rotors peuvent être commandés dans six coloris différents, tandis que l'anneau de couleur personnalisée autour du cadran peut être dans toutes les couleurs de carrosserie de la Porsche 718 Spyder RS, qu'elles soient standard, métallisée ou spéciales. Mais ce n'est pas tout : les 114 couleurs personnalisées de la gamme Porsche sont également disponibles, dont une partie des teintes historiques. Cela permet de rendre sa montre vraiment unique. D'autant plus que l'on peut faire graver l'arrière de la montre avec jusqu'à douze caractères, par exemple avec le numéro d'identification du véhicule (VIN) de son propre roadster.

Le chronographe 718 Spyder RS est une pièce d'artisanat inestimable, fabriquée avec une grande précision dans la manufacture horlogère de Porsche à Soleure, en Suisse. Le mouvement 01.200 certifié COSC constitue l'âme de la montre. Elle a pour spécificité technique la fonction « flyback » : un seul bouton permet d'arrêter, de réinitialiser et de redémarrer le chronomètre une fois déclenché. Le chronographe 718 Spyder RS est disponible en exclusivité pour les clients de la nouvelle Porsche 718 Spyder RS à partir de 9 500 euros dans les centres Porsche et en ligne sur [porsche-design.com](https://porsche-design.com).