



PORSCHE

Communiqué de presse

18 juin 2019

De nouvelles athlètes à moteur atmosphérique : les Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Affamées de virages et optimisées pour le circuit

Stuttgart. La famille des 718 s'agrandit : avec la nouvelle 718 Spyder* et la 718 Cayman GT4*, Porsche propose en tête de série deux modèles de pointe particulièrement puissants et riches en émotions. Leur côté puriste séduira les amoureux des voitures de sport qui recherchent un plaisir de conduite absolu, apprécient une grande agilité et aiment pour ainsi dire tutoyer le centre névralgique de la force moteur – autant d'atouts que propose le concept de moteur central parfaitement équilibré. Pour la première fois, la 718 Spyder décapotable et la 718 Cayman GT4 au toit fixe partagent une même base technique. Celle-ci comprend le nouveau moteur atmosphérique six cylindres de quatre litres ainsi que la boîte manuelle à six rapports. Le moteur boxer développe 420 ch (309 kW) pour les deux modèles. Tandis que la GT4 propose une entrée dans la gamme des modèles GT pour la route de Porsche, le Spyder est fait pour tous les types de virages. Les deux modèles misent sur une aérodynamique de haut niveau, un châssis GT complet et des freins ultrapuissants.

Un moteur atmosphérique pour des régimes et des émotions au sommet

La pièce maîtresse des deux modèles est le nouveau moteur boxer six cylindres de quatre litres. Le moteur atmosphérique fait partie de la même famille que le moteur turbo de l'actuelle série 911. La nouvelle motorisation haut régime développe 420 ch (309 kW) – soit 35 ch de plus que le modèle GT4 antérieur. La troisième génération du Spyder s'enrichit même de 45 ch supplémentaires. Le couple maximal de 420 N·m est disponible de 5 000 à 6 800 tr/min. Les deux voitures de sport équipées d'une boîte manuelle franchissent l'une et l'autre la limite phénoménale des

300 km/h : la 718 Spyder atteint les 301 km/h, tandis que la 718 Cayman GT4 va même jusqu'à 304 km/h. Les deux modèles passent de 0 à 100 km/h en 4,4 secondes. La consommation de carburant corrélée de ces deux athlètes à moteur central s'élève selon le NCCE à 10,9 l/100 km. Fascinant, le moteur atmosphérique conjugue un système de filtration moderne pour moteur à essence avec un déploiement linéaire de la force et une réactivité immédiate propre aux moteurs GT. Le régime maximal est atteint à 8 000 tours. Le son si caractéristique du moteur boxer est resté inchangé. En revanche, des atouts technologiques ont été ajoutés, comme la commande de cylindres adaptative. En charge partielle, elle suspend temporairement le processus d'injection sur l'un des deux bancs de cylindres et diminue la consommation de carburant.

Pour la première fois sur un moteur haut régime, des injecteurs piézoélectriques sont utilisés pour l'injection directe d'essence. Ils segmentent le processus d'injection en plusieurs injections individuelles (jusqu'à cinq), ce qui favorise une combustion complète et permet donc de réduire les émissions de gaz d'échappement. L'admission variable avec deux volets de résonance assure quant à elle une circulation optimale des gaz dans les cylindres.

Une aérodynamique de haut niveau avec une déportance augmentée et une traînée aérodynamique inchangée

La 718 Cayman GT4 se distingue notamment par son concept aérodynamique amélioré de manière globale. La déportance qu'il génère a été augmentée de jusqu'à 50 %, sans impact négatif sur la traînée aérodynamique – preuve d'une efficacité de haut niveau. L'aérodynamique des deux modèles bénéficie aussi ici nettement du silencieux à une chambre entièrement redéveloppé. À l'arrière, il ménage de la place pour un diffuseur fonctionnel auquel échoient sur la 718 Cayman GT4 quelque 30 % de la déportance pour l'essieu arrière. L'aileron arrière se distingue quant à lui par une efficacité encore renforcée : par rapport au modèle antérieur, il génère une déportance supplémentaire d'environ 20 %, ce qui confère à la portance négative douze kilos de plus à 200 km/h. La partie avant optimisée dans le style GT assure

l'équilibre aérodynamique grâce à une grande lame de spoiler ainsi que des « Air Curtains ». Ceux-ci ont pour fonction d'apaiser le flux d'air le long des roues avant.

La Porsche 718 Spyder, une sportive avec capote allégée pour la route

Avec la nouvelle 718 Spyder équipée d'une capote allégée adaptée aux vitesses élevées, le plus pur plaisir de conduire est assuré. Elle se place dans le prolongement historique de célèbres roadsters tels que la Porsche 550 Spyder et la 718 RS 60 Spyder. Capote ouverte ou fermée, elle suscite l'enthousiasme grâce à une silhouette d'exception. La capote est adaptée à l'usage quotidien et il suffit de quelques gestes pour la ranger sous le capot arrière. À la différence de la GT4, la 718 Spyder est dotée d'un aileron arrière qui se déploie automatiquement à 120 km/h. Grâce au diffuseur fonctionnel, c'est ainsi le premier modèle de la famille Boxster à générer une déportance aérodynamique sur l'essieu arrière.

Un châssis GT haute performance optimisé pour une meilleure dynamique

Pour la première fois, la 718 Spyder bénéficie du châssis GT ultraperformant de la 718 Cayman GT4. Avec sa dynamique exceptionnelle dans les virages, il est garant d'émotions fortes au volant. Encore optimisés, ses essieux avant et arrière à jambes de force allégés reprennent les technologies du sport automobile. Des articulations à rotule assurent en partie la connexion directe au châssis. Le système d'amortissement PASM (Porsche Active Suspension Management) surbaissé de 30 millimètres abaisse le centre de gravité et améliore les possibilités en matière de dynamique transversale. Spécialement conçu pour une utilisation sur les circuits, il aiguisé les qualités routières de la 718 Cayman GT4 – un paramètre dont profite également la 718 Spyder. Le Porsche Stability Management (PSM) fonctionne ici avec une finesse et une précision encore renforcées. À noter qu'il peut également être désactivé en deux temps. Le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière améliore encore la dynamique longitudinale et transversale, les performances dans les virages et le plaisir de conduite. En outre, un pack Clubsport est proposé en option pour la GT4. Il comprend un arceau de sécurité arrière en acier, un extincteur et une ceinture de sécurité six points côté conducteur.

Freins puissants et pneus Ultra High Performance pour une efficacité sans faille

Doté de grands freins à étriers fixes monobloc en aluminium, le système de freinage haute performance de la 718 Spyder et de la 718 Cayman GT4 assure des propriétés de décélération constantes et dignes de la piste. En option, il est également possible de choisir le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Désormais, la 718 Spyder est elle aussi chaussée de pneus UHP (Ultra High Performance) spécialement ajustés par Porsche. Ceux-ci font partie de l'équipement qui permet à la 718 Cayman GT4 de réaliser de nouveaux records sur la Boucle Nord du Nürburgring : sur les 20,6 km du tracé traditionnel, le temps au tour perd plus de dix secondes par rapport au modèle antérieur.

La nouvelle Porsche 718 Spyder et la 718 Cayman GT4 peuvent être commandées dès aujourd'hui. En Suisse, elles sont disponibles à partir de CHF 118'100 pour le Spyder et à partir de CHF 121'700 pour le Cayman GT4, TVA et équipement spécifique au pays compris dans les deux cas. Les clients suisses bénéficient en outre d'une prolongation de garantie (2 + 2), ainsi que du Porsche Swiss Package, qui comprend les options suivantes sans supplément de prix : rétroviseurs avec fonction anti-éblouissement automatique et capteur de pluie, phares Bi-Xénon couleur Noir avec PDLs, régulateur de vitesse, assistance parking à l'arrière avec caméra de recul, climatisation automatique 2 zones, DAB+, Connected Navigation (Connect Plus sans CarPlay, boîtier connectivité) et TireFit. La 718 Cayman GT4 est en outre équipée du pack Sport Chrono.

De plus amples informations ainsi que des vidéos et des visuels sont disponibles dans la Porsche newsroom : newsroom.porsche.de.

*718 Spyder : consommation de carburant en cycle mixte 11.1 l/100 km; émissions de CO₂ en cycle mixte 251.0 g/km; catégorie d'efficacité énergétique G

*718 Cayman GT4 : consommation de carburant en cycle mixte 11.1 l/100 km; émissions de CO₂ en cycle mixte 251.0 g/km; catégorie d'efficacité énergétique G

Les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Pour le moment, ce sont encore les valeurs NCEC correspondantes qui doivent être indiquées. Ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs déterminées selon la procédure NCEC en vigueur jusqu'à présent.