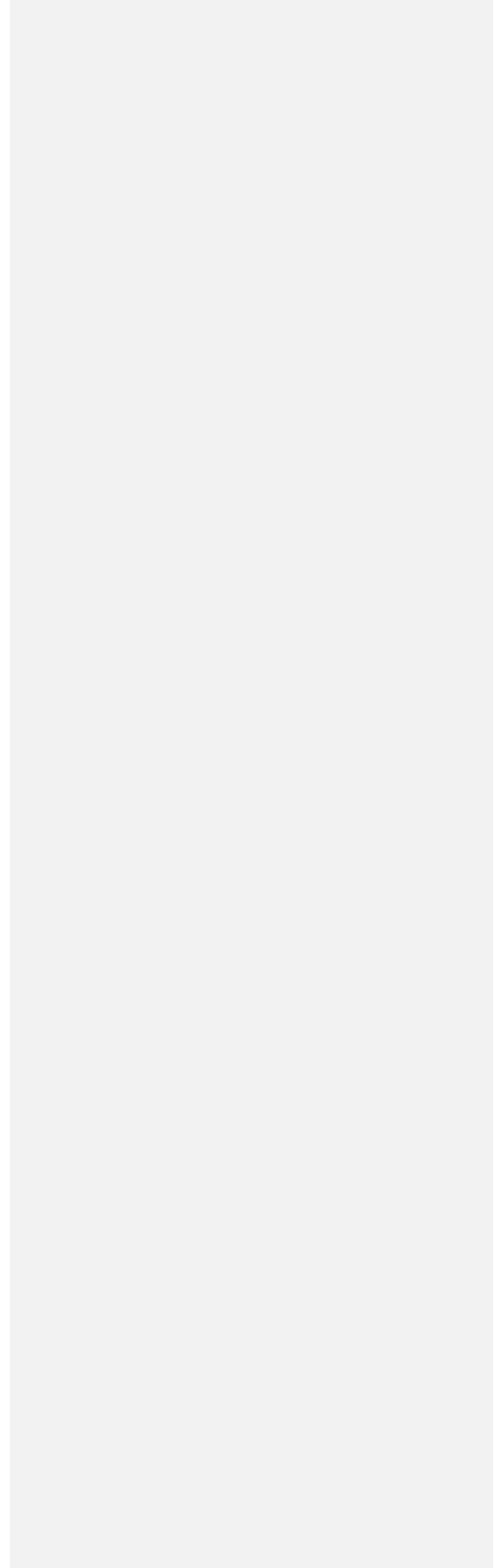


PORSCHE

## 全新 718 Spyder RS

新闻资料

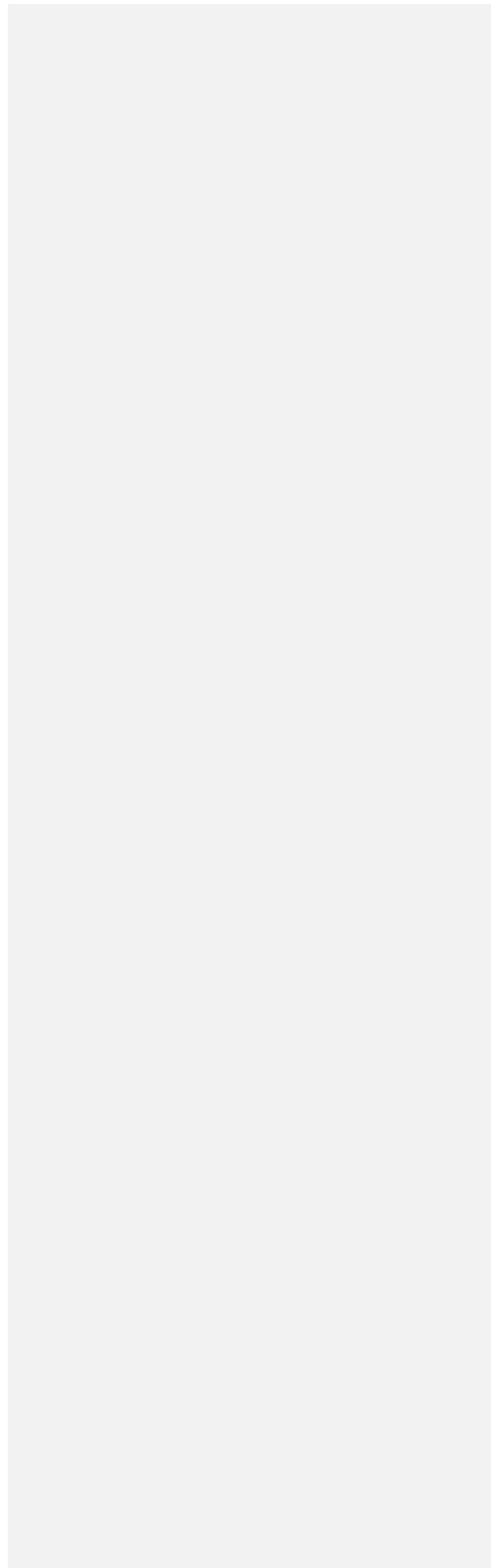


## 目录

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| <b>亮点</b> .....                    | <b>4</b>  |
| 极致的驾驶乐趣.....                       | 4         |
| <b>概述</b> .....                    | <b>6</b>  |
| 保时捷 718 Spyder RS 缔造中置发动机车系巅峰..... | 6         |
| 高转速自然吸气发动机和轻量化结构.....              | 6         |
| 平衡的空气动力学.....                      | 7         |
| 简洁的软顶设计.....                       | 7         |
| 最高精度和灵活度的运动悬架系统.....               | 7         |
| 注重性能的精简内饰.....                     | 8         |
| 可选配魏斯阿赫组件和配套的计时码表.....             | 8         |
| <b>底盘和底盘系统</b> .....               | <b>10</b> |
| 技术优化实现乡间道路上灵活奔驰的驾驶乐趣.....          | 10        |
| 车身降低 30 毫米，轮距更宽，外倾角更大.....         | 10        |
| 标配可调节 PASM 底盘.....                 | 10        |
| 保时捷扭矩引导系统（PTV）增加弯道中的敏捷性.....       | 11        |
| 前桥提升系统提高日常实用性.....                 | 12        |
| <b>发动机和变速箱</b> .....               | <b>13</b> |
| 双座敞篷跑车 + 赛车发动机 = 驾驶乐趣.....         | 13        |
| 源自赛车的发动机技术.....                    | 13        |
| 新颖的吸气方式.....                       | 14        |
| 短齿比的七速保时捷双离合传动系统.....              | 14        |
| <b>车身和空气动力学</b> .....              | <b>16</b> |
| 毫不妥协的敞篷之乐.....                     | 16        |
| 优化平衡的空气动力特性.....                   | 16        |
| 空气动力特性优化的车底.....                   | 17        |
| 轻量化结构提升敏捷性.....                    | 17        |
| 重量比 718 Spyder 减少 27 公斤.....       | 17        |
| 新车漆颜色：钒灰金属漆.....                   | 18        |
| <b>内饰和装备</b> .....                 | <b>19</b> |
| 运动功能性氛围.....                       | 19        |
| 带有 12 点钟位置标记的防滑运动型方向盘.....         | 19        |
| 经典 GT 换挡杆.....                     | 19        |

---

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 联网、导航和无声警报 .....         | 20 |
| Spyder RS 车主专属计时码表 ..... | 20 |



## 亮点

### 极致的驾驶乐趣

- **中置发动机双座敞篷跑车输出功率增加 148 kW (200 PS)**

来自 911 GT3 和 911 GT3 Cup 赛车，可释放 368 kW (500 PS) 的自然吸气式水平对置六缸发动机，现在也能毫无保留地供中置发动机车型系列 718 使用。如此一来，新款 718 Spyder RS 和其自 2022 年起供应的姐妹车型 718 Cayman GT4 RS，共同成为保时捷中置发动机跑车的巅峰之作。在自然吸气中置发动机跑车的最终争霸战中，718 Spyder RS 一跃上敞篷驾驶乐趣之王的宝座。

- **有史以来速度最快的 718 敞篷跑车。**

归功于强大的发动机性能和短齿比的七速保时捷双离合传动系统 (PDK)，718 Spyder RS 从静止加速到 100 km/h 仅需 3.4 秒，加速至 200 km/h 只需 10.9 秒。在敞篷情况下，最高车速提升至 308 km/h。

- **可调运动型悬挂系统。**

718 Spyder RS 标配一组可降低 30 毫米的 PASM 运动型悬挂系统车身高度、外倾角、前束和防倾杆都可以单独调整。底盘调校针对蜿蜒道路进行了优化，相比 718 Cayman GT4 RS 更为舒适。标准配置包括：配备带有机限滑差速器的保时捷扭矩引导系统 (PTV)、采用球形接头的悬挂轴承，以及 20 英寸铝合金锻造车轮。

- **“鸭尾”式尾翼取代普通尾翼。**

与 718 Cayman GT4 RS 相比，Spyder RS 采用鸭尾式扰流板替代了大型尾翼，其设计让人联想到 1972 年的传奇跑车 911 Carrera RS 2.7。前端部分与 718 Cayman GT4 RS 几乎相同，具有两个 NACA 进气口、前包围外端侧翼板、带有出风口的翼子板，以及碳纤维复合材料 (CFRP) 制成的前车盖，且前缘有一个宽大的出风口，唯一的不同是前扰流唇比 GT4 RS 略短。为了高效率供应发动机燃烧所需的空气，Spyder RS 后部两侧各设有一个过程空气进气口，位于后备箱盖上的防滚架和后翼子板之间。

Kommentiert [任梦1]: compare to 718 Spyder China version

- **专门开发的手动轻量化软顶。**

设计简洁、轻盈的 Spyder RS 软顶由两个部分组成：一个可以让乘客免受强烈阳光照射的遮阳篷，和一个集成了后挡风玻璃的空气导流板。两者在安装之后将起到密封防雨的保护作用。在持续好天气的情况下，可以将软顶部件留在家中，让车身再减去 8 公斤重量。

- **可选装的魏斯阿赫组件。**

标配内饰装备包括轻量化碳纤维复合材料桶型座椅，含真皮面料和 Race-TEX 的座椅中心。仪表台和内饰板均采用真皮材质。718 Spyder RS 也可选装魏斯阿赫组件，从而获得多种碳纤维织纹元素点缀，以及更多 Race-TEX 材料的细节设计。在魏斯阿赫组件之上，还可以选装重量更轻的镁合金锻造车轮。运动型排气系统的尾管采用钛合金制成。

## 概述

### 保时捷 718 Spyder RS 缔造中置发动机车系巅峰

在Boxster概念车问世30年后，保时捷针对最受欢迎的中置发动机敞篷跑车推出最强性能版本：全新718 Spyder RS。这是保时捷首次将来自911 GT3的高转速自然吸气式发动机应用中置敞篷跑车上。

保时捷为旗下中置发动机718车型系列带来最新力作，缔造更极致的驾驶乐趣：全新718 Spyder RS，与718 Cayman GT4 RS相呼应。这是保时捷首次将来自911 GT3的368 kW（500 PS）自然吸气式水平对置六缸发动机应用中置敞篷跑车上。这一高转速设计的轻量化动力单元也为保时捷911 GT3 Cup赛车提供动力。718 Spyder RS搭载一组轻盈、简洁的手动软顶，标配轻量化不锈钢运动型排气系统，以及头枕后方两侧采用独特工艺的进气口，可以更充分地体验到这款发动机的震撼轰鸣。

### 高转速自然吸气发动机和轻量化结构

全新718 Spyder RS的动力总成与硬顶版的718 Cayman GT4 RS相同。水平对置六缸发动机排量为4.0升，转速高达9,000 rpm，可实现输出功率368 kW（500 PS）及最大扭矩450 Nm。结合短齿比的七速保时捷双离合传动系统，这台六缸发动机的双座敞篷跑车从静止加速到100 km/h只需要3.4秒，加速至200 km/h只需10.9秒。与没有冠上“RS”字母的718 Spyder相比，全新跑车的输出功率增加148 kW（200 PS），百公里加速时间缩短了1.3秒，并且最高车速不再是270 km/h，而提升至308 km/h。

像所有现代化的RS车型一样，全新718 Spyder RS配备保时捷双离合传动系统：可以在七个挡位之间快速切换，从而确保最高的传动效率。驾驶员可使用方向盘上的换挡拨片手动换挡，不需将手从方向盘上移开。或者，驾驶员也可以使用中控台符合人体工程学设计的选挡杆来挂入挡位。除了更强大的发动机之外，新车型更轻的重量也有助于提高其性能：

Spyder RS的重量为1,410公斤，

比搭载保时捷双离合传动系统的718 Spyder轻了27公斤，也比封闭式车顶的718 Cayman GT4 RS轻了49公斤。Spyder RS代表着718车系自2016年推出以来的最高成就。

### 平衡的空气动力学

全新保时捷718 Spyder RS的前端与718 Cayman GT4 RS几乎相同。标配的前车盖采用碳纤维复合材料（CFRP）制成，两个NACA（庠斗）进气口改善了制动冷却，且不会对风阻系数产生不利影响。前扰流唇比718 Cayman GT4 RS略短；后者配合大尺寸的尾翼而获得了更大的整体下压力，因此需要一个更大尺寸的扰流唇来实现空气动力学的平衡。718 Spyder RS则用一个醒目、无边的鸭尾式尾翼替代了传统的尾翼。精密而复杂的空气动力学组件完美协调，共同成就了车辆的空气动力学的平衡，并确保了其高速行驶时的最大稳定性。

### 简洁的软顶设计

全新718 Spyder RS配备了一个可手动操作的轻量化单层软顶。整个车顶设计非常紧凑，由两部分组成：一个遮阳篷和一个空气导流板。两者都可以完全拆下并且可以单独或组合收纳在车内。遮阳篷可单独作为所谓的“Bimini车顶”使用，以保护驾驶员和乘客免受强烈的阳光照射。这种情况下，驾驶舱的两侧及座位后方空间仍然保持大面积敞开。

侧窗升起时可以与空气导流板一起构成完整的车顶，在下雨时起到保护作用。整个车顶含机械零件仅重18.3公斤，比718 Spyder足足轻了7.6公斤，更比718 Boxster轻16.5公斤。在天气良好稳定的情况下，车主可以将软顶留在家中，从而使车身再减去8公斤重量。

### 最高精度和灵活度的运动悬架系统

为了在蜿蜒道路上体验最大的驾驶乐趣，718 Spyder RS的底盘采用了来自718 Cayman GT4 RS的组件。标配的保时捷主动悬挂管理系统（PASM）采用运动调校并降低了30毫米；此外还配备了带机械限滑变速器的保时捷扭矩引导系统（PTV）、带球形接头的悬挂轴

承以及20英寸铝合金锻造车轮。底盘拥有凌厉精准的转向，以及灵活且极度中性的操控表现。车身高度、外倾角、前束和防倾杆都可以单独调整。与718 Cayman GT4 RS相比，降低了减震器的阻尼率，以实现更休闲、更具敞篷风格的底盘调校。

### 注重性能的精简内饰

车辆内部也延续了运动特性：内饰精简为只具备功能性和人体工程学的基本要素。握感实在的RS运动方向盘采用Race-TEX面料，在12点钟位置有黄色标记。标配的桶型座椅由轻量化的碳纤维复合材料制成，并采用碳纤维编织工艺，提供尤为出色的侧向支撑。座椅采用黑色真皮面料，打孔设计的Race-TEX座椅中心以黑色为底色，并点缀极地灰或胭脂红对比色。

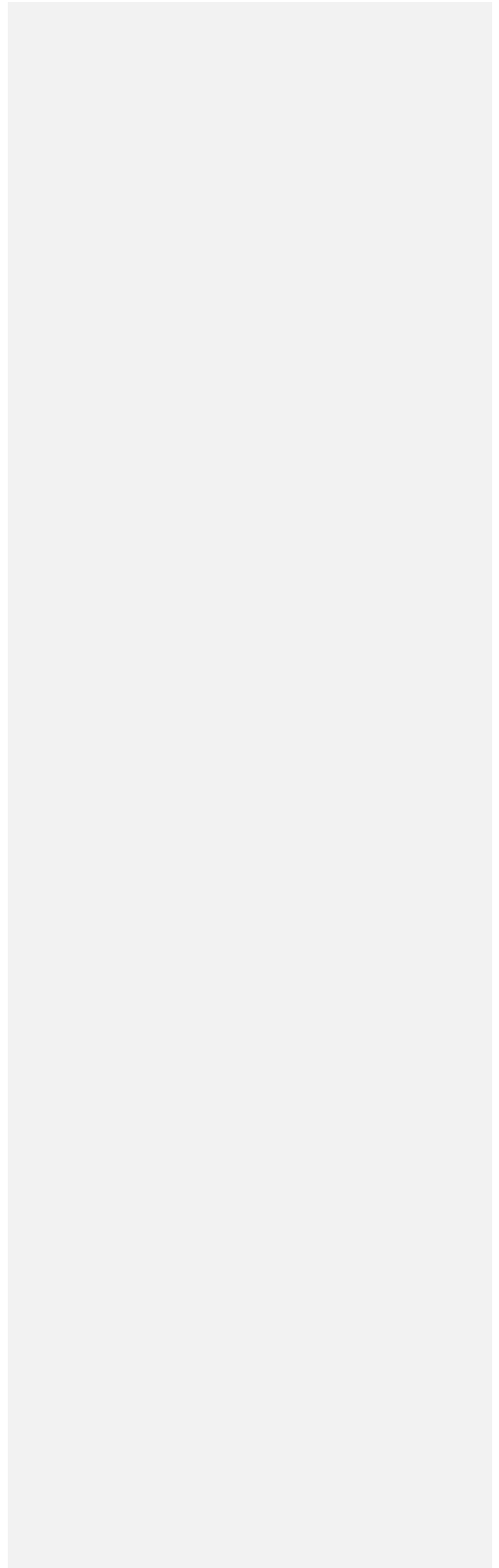
头枕上绣有相应对比色的“Spyder RS”标志。可选车身颜色涵盖四种普通漆和三种金属漆，包括新的钒灰金属漆以及特殊颜色极地灰、蓝和星光宝石红Neo。

### 可选配魏斯阿赫组件和配套的计时码表

魏斯阿赫组件也可供Spyder RS选装。极其轻量化的选装镁合金锻造车轮可以与这一特别强调运动性能的组件一起订购，从而减少10公斤的簧下质量。运动型排气系统的尾管由钛合金制成。其外观的设计灵感来自于2018年的限量版935。车内的视觉亮点之一是仪表台的上部覆盖了防眩光的Race-TEX材料。保时捷718 Spyder RS的客户还可获得由Porsche Design Timepieces手工打造的计时码表的专属订购资格，这是一款来自瑞士索洛图恩保时捷制表厂的高品质腕表。表壳由特别轻量化的钛合金制成，表盘由碳纤维制成，表带则采用车辆同款真皮。背面的摆陀与718 Spyder RS的轮毂设计交相辉映。

“718 Spyder RS将敞篷车的驾驶乐趣提高到一个新的水平。”保时捷GT车型总监Andreas Preuninger表示，“我们无可挑剔的GT3发动机、短齿比的传动系统、紧凑的尺寸、轻量化、针对乡间道路进行了优化的赛车悬架系统以及最大限度的开放性，提供了令人无法抗拒的、更纯粹的驾驶体验。”





## 底盘和底盘系统

### 技术优化实现乡间道路上灵活奔驰的驾驶乐趣

在开发 718 Spyder RS 的过程中，工程师们的首要任务是确保在蜿蜒道路上也能获得最大的驾驶乐趣。这款中置敞篷跑车和其相应的硬顶跑车 718 Cayman GT4 RS 一样，均使用了 GT 赛车级的组件，但底盘经过了重新调校。在赛道上的表现方面，最高目标并非追求抢快每一毫秒，而是着重于优异驾驶性能和最精确的转向操控性，让驾驶者对车辆信心倍增，也从车辆中获得高度的反馈。

718 Spyder RS 的前桥结构与 911 GT3 RS (991.2 型) 大致相同。经典的麦弗逊式弹簧滑柱车桥还带有额外的辅助弹簧，可在主弹簧伸展时保持主弹簧的张力。即使在最大负载下，主弹簧也能保持其原始张力。这样有助于在采取特别运动的驾驶方式时保持车辆的可控性。

### 车身降低 30 毫米，轮距更宽，外倾角更大

与 718 Boxster 相比，全新保时捷 718 Spyder RS 的车身降低了 30 毫米。此外，与 718 Spyder 相比，其前轮距增加了 7 毫米，后桥轮距增加了 8 毫米，从而减小了车辆的侧倾程度。同时，后桥外倾角增加了四分之一度，这意味着后轮胎可以传递更多的侧向牵引力。通过这些设计改动，车辆在快速转弯时具有更好的可预测性。

底盘所有连接点处的球形接头的悬挂轴承确保与车身的紧密连接，从而实现特别精准和直接的操控性能。

### 标配可调节 PASM 底盘

与追求最佳单圈时间的 718 Cayman GT4 RS 相比，全新 718 Spyder RS 的减震器的阻尼较低，以便能够更好地适应各种路面状况。特别是在蜿蜒的乡间道路上，尤其能展现安全和可预测的操控性，让驾驶员在任何时候都能信赖稳固的抓地性能。即便如此，新款 718 Spyder RS 的底盘基本上还是可用于赛道，只要经过特别调整，在赛道上也有不容小觑的表

现。在赛道上使用，底盘高度、前束、外倾角和防侧倾杆可以根据驾驶员的偏好和赛道的特性进行个性化调整。

**Spyder RS** 标配保时捷主动悬挂管理系统（PASM）和运动型调校。这种主动减震系统将两种底盘特性合二为一。在 **Normal**（标准）模式下可提供更加舒适的减震器基本调校，但在动态驾驶过程中会自动切换至更加运动的模式。而在 **Sport**（运动）模式下则会立即激活支撑性更强的减震特性，从而支持敏捷的驾驶风格。额外可切换的运动调校可确保提供明显更为硬朗的减震特性，有助于进一步提高在赛道上的表现。

### 保时捷扭矩引导系统（PTV）增加弯道中的敏捷性

驾驶员辅助系统的核心是保时捷稳定管理系统（PSM），其在 **718 Spyder RS** 中同样结合使用了三个电子控制系统：防抱死制动系统（ABS）、电子稳定控制系统（ESC）和牵引力控制系统（TC）。作为 **RS** 的典型特征，这些系统的控制干预极其灵敏，同时也十分克制——驾驶员在赛道上不会有任何约束感。在底盘调校方面，保时捷有一个原则：即使不使用电子控制系统，也能将最佳性能与安全操控相结合。因此，如果想要体验更加不受拘束的操作，可以分两个阶段将除了 **ABS** 之外的系统关闭：**ESC OFF** 意味着驾驶员将全权负责转弯稳定性，**ESC+TC OFF** 则可以将牵引力控制系统同时关闭。

保时捷扭矩引导系统（PTV）同样作为 **Spyder RS** 的标配驾驶动态系统提供。保时捷扭矩引导系统与后轮上的电子触发式制动干预共同作用。此外，**718 Spyder RS** 还配备了具有 **RS** 专属锁定值（牵引力为 30%/超控挡为 37%）的机械式限滑差速器。保时捷扭矩引导系统无法关闭，其在实际运行时的工作方式为：在动态驾驶时，只要驾驶员转动方向盘，弯道内侧的后轮就会轻微制动。由此，弯道外侧的后轮可获得额外的驱动力，从而在已转入的方向上为车辆提供一个转向动量。这种过度转向可带来敏捷而直接的驾驶感受，同时使转弯更快、更安全。

### 前桥提升系统提高日常实用性

保时捷为 718 Spyder RS 提供了可选的前桥提升系统，这是该系统首次被应用于 718 敞篷车型系列。只需按下按钮，前桥上方的车身就会以液压方式升高约 30 毫米。前扰流板的离地间隙将增加约 40 毫米，从而使 RS 驾驶员更容易通过颠簸道路、车库入口或停车场坡道，并避免发生托底情形。使用前桥提升系统也降低了路缘损伤车辆的风险。该系统可在静止时和车速不超过 60 km/h 时使用。

## 发动机和变速箱

### 双座敞篷跑车 + 赛车发动机 = 驾驶乐趣

保时捷的心脏紧贴在驾驶员身后跳动：4.0 升自然吸气六缸水平对置发动机就安装在两个座椅与后桥之间。全新 718 Spyder RS 也因此成为中置发动机车型系列史上最强劲的敞篷跑车，也是最新一款全新开发的内燃机保时捷 718。在 8,400 rpm 转速下可提供 368 kW（500 PS）的最大功率，而在 6,750 rpm 的转速下即提供 450 Nm 的最大扭矩，最高转速可达 9,000 rpm，这些都是通常只会在赛车身上听到的数据。4.0 升水平对置发动机毋庸置疑是纯正的赛车发动机：在保时捷美孚 1 号超级杯中，保时捷 911 GT3 Cup 就采用了同款发动机，性能数据亦相差无几。此外，公路版 911 GT3 车型也配备了这款高转速发动机。

这款自然吸气发动机的加速性能非常惊人，只需 3.4 秒即可将保时捷 718 Spyder RS 从静止加速到 100 km/h——这意味着，与搭载保时捷双离合传动系统、拥有 300 PS（220 kW）的 718 Spyder 相比，Spyder RS 的百公里加速时间更快 1.3 秒。718 Spyder RS 只需要 10.9 秒便可达到 200 km/h，将与搭载保时捷双离合传动系统的 718 Spyder 之间的距离进一步拉大至 6.9 秒。最高车速达到 308 km/h，再一次优于 718 Spyder 的 270 km/h——顺道一提，这甚至是在开篷状态下所达到的。

### 源自赛车的发动机技术

Spyder RS 的高转速发动机是量产公路车型受益于赛车技术的最佳见证。六缸发动机的 24 个气门通过气门机构的刚性摇臂驱动，不需要进行液压气门间隙补偿。因此，即使是在最恶劣的条件下，即在频繁使用最高发动机转速水平时，也能确保气门结构的稳健性。此外，久经考验的 VarioCam 技术可确保凸轮轴控制系统精确适应转速和负载。

独立节气门的想法同样来自于赛车。六个气缸中的每个气缸在可变谐振进气系统的末端都有自己的独立节气门。该独立节气门特别靠近进气门，从而可改善进气性能并优化控制精度以及发动机的响应性。由于节气门和进气门之间几乎没有空气，因此发动机能够几乎毫无延迟

地执行踏板指令——无论是加速还是减速。中央节气门作为备用解决方案保留了下来，但在正常运行期间会始终保持开启。

鉴于全新保时捷 718 Spyder RS 产生的高纵向和横向加速度，高转速发动机的机油供应变得尤为重要。与赛车一样，其机油供应是通过带有单独油箱的干式油底壳润滑来实现的。干式油底壳润滑共有七个吸油段，能够快速、高效地将机油送回外部储油罐，同时通过油泵直接穿过曲轴对高负荷连杆轴承进行润滑。

### 新颖的吸气方式

在硬顶车型保时捷 718 Cayman GT4 RS 中，额外的进气口取代了两个后侧车窗，为发动机提供气流。由于中置发动机敞篷车没有后侧车窗，因此工程师们必须为 718 Spyder RS 构思出一个合适的新方案：在这里，空气经由位于翻滚防护杆后方车身内的通道进入车内，与 718 Cayman GT4 RS 一样，空气从左右两侧直接进入位于座椅之后、后盖下方的中央空气箱。这样的作法不仅可以让发动机即使在最高的性能需求下也能获得最佳的空气供应；同时，无论软篷是打开还是收起，都能够让驾驶员和乘客更直接地感受到六缸发动机的吸气声浪，而且随着转速和油门位置的变化，各有其声音魅力。

### 短齿比的七速保时捷双离合传动系统

与所有当前的 RS 车型一样，全新 718 Spyder RS 搭载了专属的保时捷双离合传动系统。该传动系统使车辆可以像赛车一样换挡：只需要几毫秒并且不会中断牵引力。Spyder RS 中搭载的保时捷双离合传动系统拥有七个短齿比挡位，在第七挡时可达到最高速度。

在保时捷双离合传动系统的运动模式下，制动时的降挡更加自然，并且声音更加明显；而加速时的升挡点则被转移到更高的发动机转速区间。如果不想让电子设备负责换挡，则还可以使用方向盘上的换挡拨片进行手动换挡。右侧拨片用于升挡，左侧拨片用于降挡。即使驾驶员带着赛车手套，压力点仍可为其提供精确的反馈。此外，还可以使用中控台中的选挡杆进

行序列换挡。这款换挡杆源自当前的 911 GT3 车型，外观上则借鉴了带有换挡杆防尘罩的手动换挡杆。与赛车一样，将换挡杆向后拉即可升挡，向前推则可降挡。

## 车身和空气动力学

### 毫不妥协的敞篷之乐

与姐妹车型 718 Cayman GT4 RS 一样，全新保时捷 718 Spyder RS 的外观可谓锋芒毕露：醒目的经典鸭尾尾翼、车前盖中的 NACA 进气口、软顶后方的进气口——Spyder RS 毫无疑问是所有 718 敞篷车型中最具运动特质的佼佼者。

718 Spyder RS 最让人注意到的就是车尾上的醒目尾翼，保时捷在 1972 年款的 911 Carrera RS 2.7 上首度采用了这种设计。这款传奇性跑车暨赛车至今仍享有经典地位。开发人员刻意不在 Spyder RS 上使用 Cayman GT4 RS 的可调式尾翼，原因是：对于非硬顶式跑车，无论是否装有软顶，空气动力学特性的研发重点其实都更着重于在所有驾驶情况下保持最佳的驾驶稳定性和平衡，而不是一味追求最大下压力。如果选装了魏斯阿赫组件，将在尾翼边缘加装所谓的格尼襟翼（Gurney flap）。

### 优化平衡的空气动力特性

为了配合新设计的车尾空气动力特性，718 Spyder RS 没有明显的前扰流唇：出于平衡的原因，此处的前扰流唇比 Cayman GT4 RS 的前扰流唇更短。除了这一点之外，两款 RS 车型的前脸设计完全相同。带有导风板的轮罩通风口位于翼子板上方。这些被称为百叶窗的通风导风板正是源于赛车，991 代 911 GT3 RS 是首次使用该技术的保时捷量产车。特别是在高速行驶时，它们可以减少轮罩中旋转的车轮所产生的过压。从而可有效地避免在前桥上产生升力。两个 NACA 进气口使轻质结构车前盖更加引人注目。这种由美国国家航空航天局（NASA）的前身国家航空咨询委员会（NACA）开发的进气口，在 718 Spyder RS 上将两种通常相互排斥的特性完美结合在一起：改善制动冷却效果，但却不影响车辆的风阻系数。因此，NACA 进气口也经常用于赛车。碳纤维复合材料车前盖前方的前裙板中设有一个中央出风口，其功能在于将空气从车中导出。前包围上的侧翼板可以有效地引导空气通过前轮。



## 空气动力特性优化的车底

从 Spyder RS 下方流过的空气被全包覆车底上的新款导向部件显著加速，从而在车尾产生负压。如此可以有效抑制后桥上的升力。

在 Spyder RS 的底部还有两个额外的 NACA 进气口。它们也被用于进行冷却（其中汽油颗粒过滤器可从中受益），并且这种冷却气流不会对风阻系数造成任何影响。最后，车辆下方的气流通过后扩散器重新消散到空气中。该后扩散器源自 718 Spyder，并在侧面添加了空气动力学鳍片。它们还可以平息车尾乱流，并对抓地力产生积极影响。

## 轻量化结构提升敏捷性

在 718 Spyder RS 的开发过程中，工程师们对于一个经典敞篷跑的特性尤其重视：始终如一地贯彻轻量化结构。根据 DIN 标准，即在油箱 90% 满但没有驾驶员的情况下，718 Spyder RS 的重量仅为 1,410 公斤。Spyder RS 的 500 马力中的每一马力仅需加速 2.82 公斤的质量（3.83 kg/kW）。为实现这一目标，全新 718 Spyder RS 的前翼子板和车前盖均使用了碳纤维复合材料，取消了大灯清洗装置的双氙气轻质大灯则进一步减低了重量。此外还减少了局部隔音材料，车内也使用了轻型地毯。当然，RS 车型也配备了带有织物门拉环和储物格网的轻量化车门板扶手。

全新 718 Spyder RS 的轻量化软顶设计独一无二，也有助于进一步减轻重量。以单层材质包覆的手动操作结构非常节省空间，由两部分组成：一个遮阳篷和一个空气导流板。两者都可以完全拆下并且可以单独或组合收纳在车内。遮阳篷可单独作为所谓的“Bimini 车顶”使用，以保护驾驶员和乘客免受强烈的阳光照射。这种情况下，乘客舱的两侧及座位后方空间仍然保持大面积敞开。

## 重量比 718 Spyder 减少 27 公斤

在天气较差时，可以扣上集成有后挡风玻璃的空气导流板并升起侧窗，以形成完整的车顶，从而在下雨时起到有效的保护作用。整个车顶含机械零件仅重 18.3 公斤，比 718 Spyder 足足

轻了7.6公斤，更比718 Boxster轻16.5公斤。在天气良好稳定的情况下，车主可以将软顶留在家中，从而使车身再减去8公斤重量。在尽可能轻的配置下，保时捷718 Spyder RS比搭载保时捷双离合传动系统的718 Spyder轻27公斤。

如果选装了魏斯阿赫组件，则主要可在簧下质量方面再次减去不少重量。选装的20英寸镁合金锻造车轮重量比标配铝合金锻造车轮减少10公斤。从外观上可通过一些碳纤维织纹元素细节辨认出魏斯阿赫组件。除了车前盖上的轻量化材质尤其明显之外，发动机进气口、冷却进气口盖板和车外后视镜外壳、车尾中央制动灯、翻滚防护杆和格尼襟翼（Gurney flap）上都采用了轻量化材质。除此之外，在718 Spyder RS上，魏斯阿赫组件的不锈钢运动型排气系统采用钛合金尾管。

#### **新车漆颜色：钒灰金属漆**

全新 718 Spyder RS 提供 9 种标配车身颜色：其中纯色漆包括白色、黑色、卫红和竞速黄，金属漆则包括龙胆蓝金属漆和 GT 银金属漆，以及专为 718 Spyder RS 全新开发的钒灰金属漆。特殊颜色则有极地灰、鲨蓝和星光宝石红 Neo。

## 内饰和装备

### 运动功能性氛围

功能全面、符合人体工学且极致精简——保时捷 718 Spyder RS 的内饰也具有十足的竞技氛围。桶型座椅是 RS 车型经典的标准配置。918 Spyder 超级跑车是首款配备桶型座椅的车型。桶型座椅由碳纤维复合材料制成，并以碳纤维纹路点缀，旨在以最小的重量提供最佳的横向支撑。此外，桶型座椅还集成有安全气囊，并配备电动高度调节装置和手动前后调节装置。

### 带有 12 点钟位置标记的防滑运动型方向盘

运动型方向盘的直径仅为 360 mm，覆盖有黑色 Race-TEX 面料，并在 12 点钟位置带有黄色标记——可让人始终了解前轮的转动方向和角度。该标记可为控制车辆提供有用的附加信息，尤其是高速驾驶或者快速转向时。

标配的方向盘在高度以及与驾驶员的距离上均可进行调节。

### 经典 GT 换挡杆

与保时捷 911 GT3 和 718 Cayman GT4 RS 一样，中控台中的保时捷双离合传动系统换挡杆与手动换挡杆类似。在手动模式下，可以使用换挡杆依序切换七速保时捷双离合传动系统（PDK）的挡位。与赛车一样，向后拉为升挡，而向前推则可降挡。此外，驾驶员还可以使用方向盘上带有彩色 +/- 符号的换挡拨片。右侧拨片用于升挡，左侧拨片用于降挡。

如果额外选装了魏斯阿赫组件，内饰将获得明显更多的 Race-TEX 细节。车内的视觉亮点之一是仪表台的上部完全采用防眩光的 Race-TEX 材料包覆。此外，杯架饰板和头枕上均饰有“Weissach Package”标志。

## 联网、导航和无声警报

718 Spyder RS 标配保时捷通讯管理系统 (PCM) 和包含保时捷智慧互联的导航系统。其中包括带有远程服务、安全服务、安防服务和 Apple CarPlay® 的车辆互联服务。导航系统具有动态路径计算功能, 可通过语音指令进行操作, 并且可以接收自动地图更新。所包含的在线功能则需借助集成 LTE 模块进行使用。也可以选择取消信息娱乐系统, 车辆重量由此可进一步减少 6 kg。

智能手机连接舱则作为选装件提供。

## Spyder RS 车主专属计时码表

保时捷还为 718 Spyder RS 提供了专属的计时码表。该腕表以这一新款中置发动机跑车的名称命名, 并且仅提供给 Spyder RS 和选装魏斯阿赫组件的 Spyder RS 购买者。这款独特计时码表的表壳采用钛合金制成, 非常轻盈; 和其所属跑车一样, 腕表也拥有多种配置可能性: 客户可以选择原色或黑色钛金属表壳搭配颜色相配的表圈, 并选择分钟刻度或是准距仪刻度。表带则可选择钛金属表带或是车辆同款黑色真皮搭配 Race-Tex 材质, 表盘也可依个人喜好选择碳纤维或是黑色设计。有三种指针颜色可选: 白色、黑色或黄色。718 Spyder RS 计时码表背面的摆陀造型与跑车的轮毂设计交相辉映。摆陀亦有六种颜色可选择, 而表盘周围的个性化色环更可选用所有保时捷 718 Spyder RS 均可使用的颜色——无论是标准色、金属漆或是特殊色。选项不止于此: 保时捷的 114 种“个性精制颜色”中一些具有历史意义的涂装色, 也同样可以选用。车主可以借此机会, 为自己打造一只绝无仅有的个人专属腕表。若希望更添独我风格, 还可以在腕表背面刻上不超过 12 个字符的字样, 例如所拥有跑车的车辆识别号 (VIN)。

718 Spyder RS 计时码表象征着手工艺的珍贵价值, 在位于瑞士索洛图恩的保时捷制表厂中, 以最精密的技术和过程制造而成。通过 COSC 瑞士天文台认证的 01.200 机芯是这款腕表的技术核心, 其飞返功能为技术亮点之一: 仅需按一下按钮即可停止已触发码表功能, 并且将其重置和重新启动。