

Un cabriolet sans compromis

10/10/2026 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 lèvre 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.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

718 Spyder RS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 12.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 288 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_242104_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/718-Spyder-RS/Karosserie-und-Aerodynamik.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/12555c6c-c6db-4dd2-9cfa-a3ed251e918a.zip