



PORSCHE

Communiqué de presse

18 juin 2019

Nouvelles sportives équipées d'un moteur atmosphérique : Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveaux modèles Porsche à moteur central : plus affûtés que jamais

Stuttgart. La gamme 718 s'enrichit de deux nouveaux modèles. Avec le 718 Spyder¹⁾ et le 718 Cayman GT4²⁾, Porsche lance deux sportives puissantes, capables de susciter des émotions fortes aux amoureux des circuits et des routes sinueuses. Les deux modèles, qui constituent désormais le fleuron de la gamme 718, sont destinés aux passionnés de conduite sportive qui apprécient tout particulièrement les voitures agiles et maniables, avec un poste de conduite au plus près du moteur. Ce sont précisément les qualités premières des modèles à moteur central. Pour la première fois, le 718 Spyder et le 718 Cayman GT4 partagent la même base technique, et notamment le nouveau bloc atmosphérique six cylindres de 4 litres, associé à une boîte manuelle six vitesses. Le moteur à plat délivre 420 ch (309 kW) sur les deux modèles. Le Cayman GT4 constitue l'entrée de gamme des modèles GT Porsche homologués pour la route. Quant au 718 Spyder, il est conçu pour le plaisir de conduire sur les routes sinueuses. Les deux modèles bénéficient d'une aérodynamique optimisée, d'un châssis GT à haute performance et de freins extrêmement puissants.

Moteur atmosphérique à haut régime : toujours plus de sensations au volant

Le cœur battant des sportives à moteur central, c'est le boxer 6 cylindres de quatre litres. La conception du moteur atmosphérique repose sur celle des blocs turbocompressés de la 911

Carrera actuelle. Le nouveau moteur à haut régime délivre une puissance de 420 ch (309 kW), un gain de 35 ch par rapport aux précédents modèles GT4. La troisième génération de Spyder développe même 45 ch supplémentaires. Le couple maximum est de 420 Nm sur une plage de régime de 5 000 à 6 800 tr/min. La sportive équipée d'une boîte manuelle franchit la barre des 300 km/h : le 718 Spyder affiche une vitesse de pointe sur circuit de 301 km/h, et même 304 km/h pour le 718 Cayman GT4. Les deux modèles atteignent 100 km/h départ arrêté en 4,4 secondes. La consommation de carburant est 10,9 l/100 km, selon la norme NEDC corrélée. Le moteur atmosphérique convainc par ses performances. En effet, le moteur GT, qui est doté d'un système de contrôle des émissions moderne avec filtre à particules pour moteur essence, se distingue par sa formidable réactivité et sa capacité à délivrer sa puissance de manière linéaire. Son régime maximum est de 8 000 tr/min. Il produit une sonorité caractéristique des moteurs boxer. Il intègre plusieurs nouveautés techniques, et notamment la gestion adaptative des cylindres. Lorsque le moteur tourne en charge partielle, le processus d'injection est interrompu de manière temporaire dans l'une des deux rangées de cylindres, contribuant ainsi à réduire la consommation de carburant.

L'injection directe d'essence est assurée, pour la première fois sur un moteur à haut régime, par des injecteurs piézoélectriques. Ces injecteurs permettent de doser avec précision le carburant en procédant à plusieurs injections individuelles par cycle (jusqu'à cinq), ce qui rend la combustion plus complète et réduit donc les émissions. Le système d'admission variable avec ses deux clapets de résonance optimise l'arrivée de carburant dans les cylindres.

Aérodynamique optimisée : déportance accrue, coefficient de traînée inchangé

Le 718 Cayman GT4 se distingue notamment par son aérodynamique entièrement repensée et optimisée. L'augmentation de la déportance peut atteindre 50 %, sans pour autant affecter la traînée, ce qui atteste de sa remarquable efficacité. L'aérodynamique des deux modèles bénéficie grandement du nouveau silencieux monochambre. La conception nouvelle de ce silencieux en forme cintrée a permis de dégager de l'espace en sortie d'échappement afin de pouvoir aménager un diffuseur fonctionnel à l'arrière. C'est sur ce diffuseur que s'exerce bien 30 % de la force de déportance subie par le train arrière du 718 Cayman GT4. L'aileron arrière fixe a également gagné en efficacité : il produit près de 20% de déportance supplémentaire par rapport au modèle précédent, ce qui correspond à une force d'appui aérodynamique additionnel de 12 kg à 200 km/h. L'avant, optimisé dans le plus pur style des modèles GT, maintient l'équilibre aérodynamique avec une lèvre de spoiler imposante et des rideaux d'air (air curtains) conçus pour optimiser la circulation des flux d'air au niveau des passages de roue.

Porsche 718 Spyder : une sportive à ciel ouvert dotée d'une capote légère

Le nouveau 718 Spyder est une voiture conçue pour procurer un authentique plaisir de conduire, avec sa capote légère adaptée à une conduite à vitesse élevée. Le 718 Spyder perpétue l'histoire des célèbres roadsters de la marque, notamment la Porsche 550 Spyder et le 718 RS 60 Spyder. Capote ouverte ou fermée, la silhouette de la voiture reste fascinante. La capote se prête à un usage quotidien. Elle peut être logée dans le compartiment de rangement en quelques manipulations. Contrairement au GT4, le 718 Spyder possède un spoiler arrière qui se déploie automatiquement à 120 km/h. Grâce à un diffuseur fonctionnel, c'est le premier modèle de la gamme Boxster à générer une force d'appui aérodynamique sur le train arrière.

Châssis GT haute performance : optimisation pour une dynamique d'exception

Pour la première fois, le 718 Spyder bénéficie du châssis GT haute performance du 718 Cayman GT4. Avec sa formidable dynamique en courbe, il assure une expérience de conduite riche en émotions. Ses jambes de force optimisées en poids, à l'avant et à l'arrière, sont issues de la compétition automobile. La liaison mécanique au châssis est assurée en partie par des rotules. Le système de gestion active de la suspension (Porsche Active Suspension Management – PASM), avec surbaissement du châssis de 30 mm, abaisse le centre de gravité de la voiture et améliore la dynamique latérale. Conçu pour une utilisation sur circuit, le système améliore les qualités de maniabilité du 718 Cayman GT4. Le 718 Spyder bénéficie également de ce réglage du châssis. Le système de stabilisation active Porsche Stability Management (PSM) est réglé avec une plus grande précision, et peut être désactivé en deux étapes, sur demande. Le système de contrôle vectoriel du couple Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière améliore encore la dynamique longitudinale et latérale, le comportement en virage et le plaisir de conduite. Le GT4 est également disponible avec le pack Clubsport, proposé en option, qui comprend un arceau de sécurité arrière en acier, un extincteur portatif et une ceinture de sécurité six points côté conducteur.

Nec plus ultra : freins puissants, pneumatiques ultra-haute performance

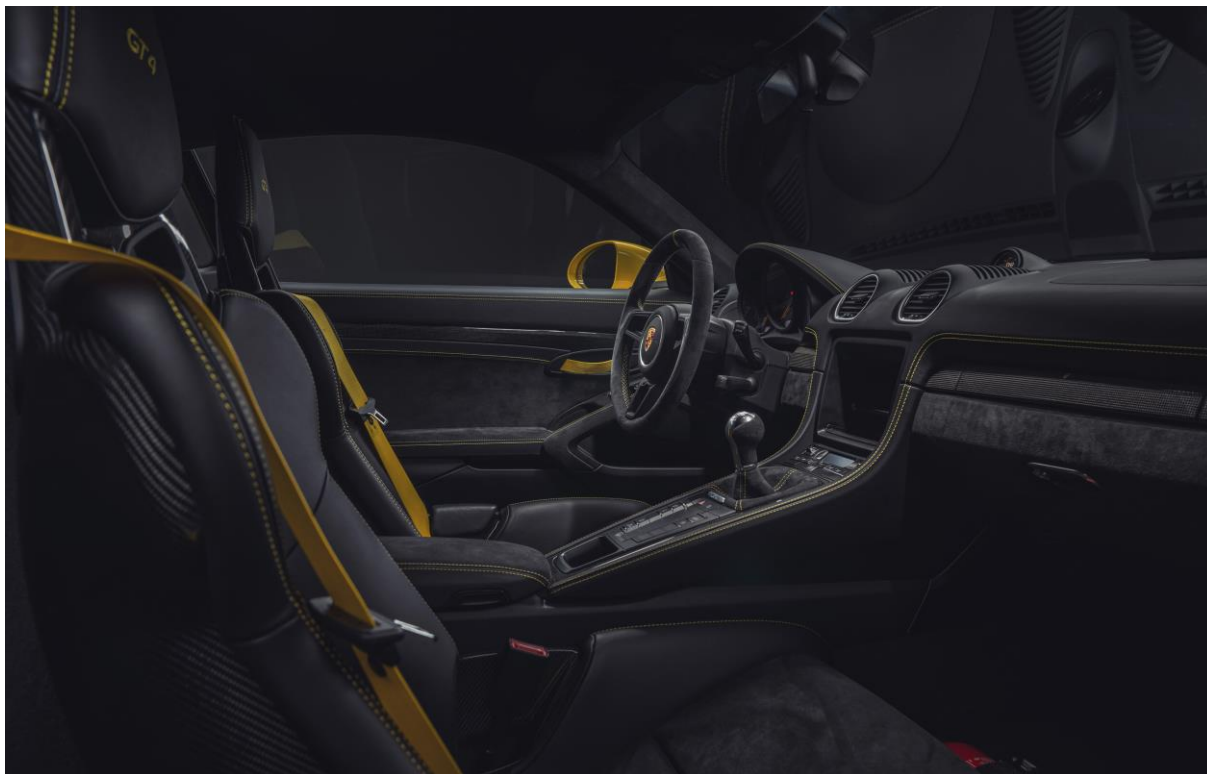
Le système de freinage à haute performance du 718 Spyder et du 718 Cayman GT4 permet de freiner efficacement en toutes circonstances, y compris sur circuit, grâce aux freins monoblocs à étriers fixes en aluminium. Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont également disponibles en option. Nouveauté sur le 718 Spyder : les pneumatiques UHP (Ultra High Performance) spécialement adaptés par Porsche. Avec ces équipements, le 718 Cayman GT4 est

taillé pour parcourir la Boucle Nord du Nürburgring : son temps au tour sur le circuit classique de 20,6 km est plus rapide de plus de 10 secondes que celui du modèle précédent.

Le nouveau Porsche 718 Spyder et le nouveau 718 Cayman GT4 sont disponibles à la commande dès aujourd'hui. En France, le 718 Spyder est proposé au prix de 95 299 euros, le Cayman GT4 est proposé au prix de 98 180 euros. Les prix indiqués s'entendent TTC et comprennent les équipements spécifiques au marché français.



718 Cayman GT4



Intérieur du 718 Cayman GT4



718 Spyder



Intérieur du 718 Spyder

¹⁾718 Spyder : consommation de carburant en cycle mixte – 10,9 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte – 249 g/km

²⁾718 Cayman GT4 : consommation de carburant en cycle mixte – 10,9 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte – 249 g/km

Les valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO₂ sont mesurées sur la base du nouveau protocole d'essai harmonisé WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – Protocole d'essai harmonisé à l'échelle mondiale pour les voitures de tourisme). Les valeurs ainsi mesurées sont converties en données NEDC. Toutefois, ces valeurs converties ne peuvent pas être comparées aux valeurs qui auraient été mesurées selon le cycle de conduite européen NEDC utilisé auparavant.

Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur <https://www.porsche.com/france/accessoriesandservice/porscheservice/vehicleinformation/wltp/>.