



PORSCHE



718 Spyder

Parfaitement irrationnel

A close-up photograph of a silver, three-dimensional badge on a dark, metallic surface. The badge is shaped like the letters 'S', 'p', 'o', 'r', 't', 'H', 'y', 'b', 'r', 'i', 'd', and 'S' in a stylized, cursive font. The lighting creates highlights and shadows on the metallic surface, emphasizing the texture and the three-dimensional quality of the badge.

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements optionnels avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter un des Centres Porsche du Réseau Officiel. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, les consommations de carburant ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression (05/19). Sous réserve de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, de toute variation de teintes et de matériaux, ainsi que de toute erreur ou omission. Vous trouverez cette clause de non-responsabilité dans toutes les langues à l'adresse www.porsche.com/disclaimer

04 **Concept 718 Spyder**
12 **Design et aérodynamisme**
32 **Performances**
48 **Sécurité**
50 **Intérieur et infodivertissement**
66 **Personnalisation**
76 **Caractéristiques techniques**



Enfin un modèle sport qui ne cherche pas d'excuse.



Concept 718 Spyder.

Intrépide. Casse-cou. Tête brûlée. Le nouveau 718 Spyder, c'est un élan irrésistible, un impératif à l'heure où tout se conjugue au conditionnel. C'est une promesse faite à chaque virage et à chaque conducteur. C'est un roadster comme il n'y en aura plus. Sans compromis. Sans remords. Et sans excuse.

Que diriez-vous de laisser enfin libre cours à votre passion et de savourer ce souffle d'air inimitable sur votre visage ? À bord d'un modèle à moteur central qui ne manquera pas de faire briller les yeux de tout passionné de sports mécaniques. Avec une capote poids-plume que l'on n'aura jamais envie de refermer. Avec un châssis sport, une boîte manuelle, des sangles d'ouverture de porte... En bref, tout ce qui ne parle pas à votre tête, mais à votre cœur.

Le nouveau 718 Spyder n'a qu'un objectif : vous faire perdre le sommeil et la raison. Libérer le fauve tapi en vous. Réveiller vos instincts ancestraux. Vous rapprocher du bitume pour vous emmener toujours plus haut.

**Nouveau 718 Spyder.
Parfaitement irrationnel.**

Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 77.





Capote légère



Diffuseur arrière

Moteur central

Moteur atmosphérique 6 cylindres
à plat de 4,0 litres

Jantes 20 pouces
avec pneumatiques
sport

Système de freinage GT

Châssis GT sport
adaptatif



Boîte
mécanique à 6 rapports

420 ch (309 kW)





**Design et
aérodynamisme**

L'impulsion. Dans sa plus belle expression.



Design et aérodynamisme.

Lacets, épingles à cheveux, montées... Les courses de côte ont toujours mis les autos à rude épreuve. Avec le 718 RS 60 Spyder au début des années 60, Porsche pose les bases du mythique 550 Spyder et de tous les modèles qui l'ont suivi. C'était l'avènement de la structure légère, du centre de gravité bas, du moteur central et de la grande maniabilité qui ont fait battre le cœur de tant d'amateurs de courses de côte et d'endurance.

Toute l'esthétique du 718 RS 60 Spyder était sous-tendue par sa finalité : rapidité, agilité. Et c'est précisément ce langage des formes qui transparaît dans le nouveau 718 Spyder. Sa Flyline inimitable, caractéristique d'un modèle à moteur central, en constitue un parfait exemple. Tout comme la partie avant dont l'élégance tout en rondeur se fait incisive pour mieux être en prise avec la chaussée. Le bouclier avant se réduit à sa plus simple expression. Sa forme épurée, en pointe comme le veut la tradition Porsche, montre bien la tâche dévolue aux flux aérodynamiques : produire une pression capable de plaquer la voiture au sol. Surtout dans les virages.

La lame de spoiler avant très affirmée se dote de déflecteurs supplémentaires devant les passages de roue, qui contribuent à une amélioration de l'appui aérodynamique du train avant. La prise d'air centrale du bouclier optimise l'aérodynamique, puisqu'elle oriente le flux d'air vers le haut via la sortie située devant le capot avant.

La partie basse de la lame de spoiler avant a également été optimisée sur le plan aérodynamique. Elle arbore un relief bien particulier, qui évoque celui d'une balle de golf, pour réduire au maximum la résistance de l'air. Les volets d'air spécialement ménagés dans le bouclier avant réduisent les turbulences et donc la résistance de l'air, puisque le flux d'air entrant est orienté devant les roues pour mieux ressortir des passages de roues.

Les grandes prises d'air avec grille d'entrée d'air se portent garantes d'une puissance de refroidissement élevée. Les grilles optent pour une structure alvéolaire encore plus efficace sur le plan aérodynamique que sur le modèle précédent.

Le design est encore complété par les jantes en alliage léger de 20 pouces qui en imposent dans leur passage de roue et qui, grâce aux pneumatiques sport et à leur surface de contact importante, transposent à la route les performances du nouveau 718 Spyder. Les lignes typiquement 718 au niveau des portières dirigent les flux d'air vers les prises d'air latérales. Elles alimentent le moteur central en air frais et assurent le refroidissement efficace du moteur – lorsque la température monte.

L'arrière du nouveau 718 Spyder incarne la quintessence de la déraison. Il est dominé par les bossages caractéristiques qui font écho aux arceaux de sécurité Noirs. Ils confèrent au nouveau 718 Spyder une esthétique inimitable et ne manquent pas d'évoquer la silhouette des ancêtres de ce modèle.

L'aileon arrière situé entre les deux feux arrière teintés témoigne bien de ce design axé sur les performances. Il se déploie automatiquement au-delà de 120 km/h pour mieux réduire la portance au profit de la stabilité.

Le diffuseur vient parfaire la partie arrière sur le plan dynamique et souligne un nouvel échappement sport affirmé. Les deux sorties d'échappement sport de couleur Noire sont très écartées et laissent tonner sans filtre le souffle de la déraison. Le nouveau diffuseur arrière accélère le flux d'air au niveau du soubassement arrière et contribue à diviser la portance totale par deux. L'innovation est palpable à chaque seconde, pour le plus grand plaisir du pilote.





An aerial photograph of a winding asphalt road on a rugged, rocky mountain slope. A small white car is visible on the road, moving away from the viewer. The terrain is dark and textured with rocks and patches of snow or light-colored soil. The lighting is dramatic, with strong shadows and highlights.

Irrationnel.

*La dernière démarche de la raison est de reconnaître
qu'il y a une infinité de choses qui la surpasse.*

Blaise Pascal

Parfaitement.

Ouverte à tout. Sauf à la demi-mesure.

Capote.


Nous ne sommes pas dupes : nous savons bien que vous répugnerez à fermer la capote semi-électrique à structure légère du nouveau 718 Spyder, quand bien même elle a été conçue pour résister à la haute vitesse. Très facile à ouvrir et à fermer, elle met le nouveau 718 Spyder en valeur même quand on ne roule pas cheveux au vent.

La ligne de toit très plate descend pour se fondre dans les streamliners aérodynamiques du capot et se prolonge vers l'arrière en formant 2 pointes fortement tendues.

Si le déverrouillage est électrique, quelques manipulations suffisent pour ranger la capote sous le capot. Sans réduire le volume du coffre à bagages, cela va de soi. En lien avec le Pack Spyder Classic, elle peut adopter une combinaison bicolore Rouge Bordeaux-Noir. Les arceaux de sécurité peuvent faire écho à la teinte extérieure sur demande.





A high-angle, close-up photograph of the interior of a Porsche 718 Spyder. The view is from the driver's perspective, looking towards the passenger side. The steering wheel is black with a suede-like texture and features the Porsche crest in the center. The dashboard is dark with silver accents and circular air vents. The center console has a manual gear shifter and a handbrake. The seats are black with a textured material. The car is parked on a gravel surface, and the background shows a scenic landscape with hills and a road.

**Il en faut peu pour être libre.
Un tour de clé suffit.**

Intérieur.

Les vrais chefs-d'œuvre sont toujours confondants de simplicité. C'est vrai en matière d'art, de littérature comme de construction automobile. Dans cet esprit, nos ingénieurs se sont concentrés sur l'essentiel pour l'habitacle du nouveau 718 Spyder : le pilote et son plaisir de conduire sans limites.

Le maître-mot : l'ergonomie. Celle d'un modèle sport, bien entendu, avec une console centrale montante, un volant sport GT et un levier de vitesses court. Les sièges sport Plus avec bandes latérales rehaussées offrent un maintien parfait, y compris dans les enchaînements de virages à grande vitesse. Dans l'habitacle aussi, le minimalisme est au rendez-vous. Sauf pour les appuie-têtes qui se parent d'une inscription « Spyder » brodée. La bande centrale des sièges en Alcantara® évoque inmanquablement le sport automobile.

L'Alcantara® s'invite également sur les poignées intérieures des portes, les accoudoirs, le volant et le levier de vitesses. Outre sa prise en main parfaite, il souligne la sportivité du 718 Spyder. Une impression confortée par les sangles d'ouverture des portes dans le plus pur esprit de compétition.

La teinte dominante ? Le Noir. Seules exceptions : les aiguilles des cadrans de couleur blanche, ou encore les baguettes décoratives de la planche de bord et de la console centrale, qui reprennent la teinte extérieure.

En résumé, un design dans sa plus simple expression, dépourvu de fioritures susceptibles de vous détourner de l'essentiel : le plaisir de la conduite dynamique.



Pack intérieur Spyder Classic.

Dans les années 50, nos ingénieurs savaient déjà se montrer un brin déraisonnables, au sens noble du terme. En 1957 par exemple, ils envoient le 718 RSK Spyder faire un baptême du feu sur la course d'endurance la plus difficile au monde, les 24 Heures du Mans, alors qu'il sort tout juste des phases d'essai. L'année suivante, il s'octroie les troisième et quatrième marches du podium. Il remporte ensuite le championnat européen de la montagne, puis la Targa Florio en 1959. Vite épaulé par la génération suivante, le 718 RS 60 Spyder, il domine les championnats de la montagne pendant plusieurs années.

Le nouveau 718 Spyder rend hommage à ses illustres ancêtres avec le Pack intérieur Spyder Classic en option, à travers une combinaison bicolore Rouge Bordeaux-Noir au doux charme rétro, que l'on peut aussi retrouver sur la capote du nouveau 718 Spyder si on le souhaite. Le contraste avec les équipements en Alcantara® Noir, qui fait écho aux sports mécaniques, est d'autant plus saisissant. Les baguettes décoratives Argent GT métallisé soulignent ces mariages de coloris avec une élégance discrète et fleurent bon les véhicules de compétition d'antan.





Performances

Un 718 découvrable avec moteur atmosphérique de 4 l : Cela paraît insensé. Irrationnellement sportif.

Moteur.

Un 718 Boxster avec moteur atmosphérique 6 cylindres opposés à plat. Jusque là, tout va bien. Mais avec 4 l de cylindrée ? C'est possible ? Oui. Même si c'est un brin irrationnel.

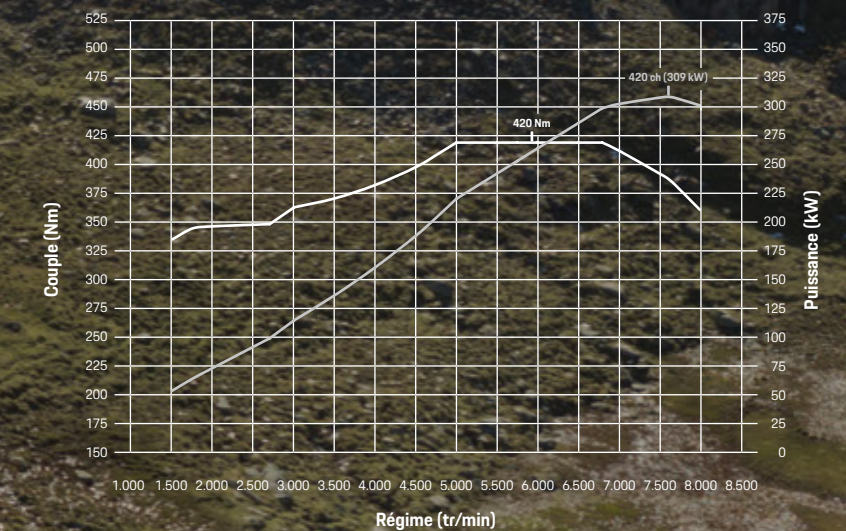
Et même parfaitement irrationnel. Un moteur 6 cylindres opposés à plat de 4 l de cylindrée totalement revisité. Un moteur atmosphérique prompt à monter dans les tours, comme l'avaient annoncé les ingénieurs avec un large sourire.

Du haut de ses 420 ch (309 kW), ce moteur gagne 45 ch par rapport au modèle précédent. L'admission variable avec volet de résonance commutable se porte garante d'une ventilation optimale. À ceci s'ajoutent l'injection directe

d'essence (DFI), la lubrification intégrée à carter sec et la commande des cylindres adaptative.

Le régime maximal ? 8 000 tr/min. Le couple maximal de 420 Nm est disponible de 5 000 tr/min à 6 800 tr/min. Une puissance suffisante pour propulser le nouveau 718 Spyder à 100 km en 4,4 petites secondes. Un chiffre irrationnel, d'autant que le sprint se poursuit au-delà des 300 km/h.

Point d'orgue acoustique : le ronronnement du nouveau 718 Spyder. Avec son système d'échappement sport relayé par 2 sorties Noires très écartées, situées de part et d'autre du diffuseur arrière. Pour faire rugir ce modèle sport d'une simple pression sur un bouton.



718 Spyder : 420 ch (309 kW) à 7 600 tr/min, 420 Nm entre 5 000 et 6 800 tr/min

Les informations concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 77.

**Vous aurez fort à faire avec vos mains.
Et nous ne parlons pas de tricot.**

Transmission.

1^{er} rapport : démarrer. 2^e rapport : accélérer. 3^e rapport : les yeux commencent à briller. 4^e rapport : les commissures des lèvres se relèvent. 5^e rapport : le sourire est irrésistible. 6^e rapport : c'est l'allégresse. Et le phénomène peut être répété à l'envi.

La transmission du 718 Spyder est relayée par une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports associée à un volant bi-masse, redoutable de précision et parfaitement adaptée à cette débauche de puissance. Les courses de passage sont aussi courtes que franches. Les sensations de conduite font la part belle à la sportivité, à l'intensité et à l'authenticité. Vous ne voulez pas le moindre répit ? Le double débrayage dynamique maintient votre niveau d'endorphines au beau fixe.

Porsche Torque Vectoring (PTV) avec différentiel arrière à glissement limité mécanique.

L'objectif du PTV en deux mots ? Améliorer le comportement dynamique. Mais pas seulement. Le blocage du différentiel arrière intégré augmente la motricité et renforce nettement la dynamique transversale et la stabilité lors des changements d'appuis dans les virages ou des changements de voie. Parallèlement, le système freine la roue arrière située à l'intérieur du virage dès que l'on braque le volant dans des conditions de conduite dynamique, afin de conférer davantage de couple à la roue située à l'extérieur. La voiture s'engage ainsi plus franchement dans le virage et gagne en agilité.





PORSCHE

118 Spyder

SOPY 718

**La vie peut parfois être dure.
Et c'est tant mieux !**



Châssis.

Se laisser porter. Bien couvé dans un fauteuil de cuir, laisser son esprit vagabonder en regardant le ruban d'asphalte défilier. Soyons réalistes : en prenant place à bord du 718 Spyder, vous avez autant de chance d'y arriver que de croiser Walter Röhrl dans un voyage organisé.

Le châssis sport GT adaptatif du nouveau 718 Spyder a été étudié pour que vous sentiez chaque centimètre carré du bitume. Que vous soyez transporté à chaque virage. Avec une voie large, un tarage ferme de l'amortissement et une carrosserie surbaissée qui vous met en prise directe avec la chaussée.

L'essieu avant à jambes de force de conception allégée présente la structure caractéristique des GT, tandis que l'essieu arrière à jambes de force, de conception allégée là encore, fait appel à des renforts, des ressorts supplémentaires et des porte-moyeux spécifiques pour mieux s'adapter aux performances du nouveau 718 Spyder. Les rotules qui relient les deux essieux au châssis assurent une excellente rigidité de l'ensemble et rendent le guidage des roues encore plus précis. La hauteur de caisse, le carrossage et la voie se

règlent en fonction des besoins, tout comme les barres stabilisatrices. Le nouveau 718 Spyder reste ainsi collé à la route, en prise directe avec votre taux d'adrénaline. Vivement la prochaine course de côte.

Suspension dynamique de la boîte de vitesses.

Le système à commande électronique sert, d'une part, à minimiser les oscillations et les vibrations de la chaîne cinématique, et tout particulièrement celles en provenance du moteur. D'autre part, il ajuste la force d'amortissement et la fermeté en fonction du style de conduite et de la nature de la chaussée. Cela permet de combiner les avantages d'une suspension ferme et d'une suspension souple. Le gain de stabilité et de précision est sensible, notamment lors des changements d'appui ou dans les virages négociés à grande vitesse. Parallèlement, les oscillations verticales du moteur sont nettement moins perceptibles en cas d'accélération à pleine charge. Résultat ? Une force motrice plus harmonieuse et renforcée sur le train arrière, une motricité améliorée et une accélération plus franche. La suspension dynamique de la boîte de vitesses se fait plus souple quand le style de conduite est décontracté, ce qui améliore le confort.

Porsche Active Suspension Management (PASM).

Le système d'amortissement variable ajuste individuellement la force d'amortissement de chaque roue de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du type de conduite. D'une simple pression sur un bouton, vous avez le choix entre 2 programmes sportifs : le mode Normal pour une conduite sportive sur route et le mode Sport pour une accélération transversale maximale et une motricité optimale sur circuit. La carrosserie s'abaisse parallèlement de 30 mm pour mieux rapprocher le centre de gravité du sol. Résultat ? Réduction du roulis et du tangage, augmentation de la dynamique motrice, accélérations longitudinale et transversale remarquables... Le plus dément dans tout cela ? Le confort au long cours n'en pâtit pas.

Porsche Stability Management (PSM).

Très appréciable en cas de conduite aux limites de l'extrême, le PSM est un système de stabilisation automatique. Outre son système d'antiblocage des roues (ABS), il comprend des fonctions de contrôle électronique de la stabilité (ESC) et de contrôle de motricité (TC). Ses capteurs transmettent en permanence la trajectoire, la vitesse et la dérive du véhicule, ainsi que son accélération transversale afin de permettre au PSM de calculer la trajectoire réelle. Si cette dernière dévie de celle souhaitée, il freine chaque roue de manière ciblée. La spécificité du PSM du nouveau 718 Spyder ? Un tarage plus sportif, avec des interventions nuancées, à la précision finement dosée. Sans oublier que les systèmes peuvent être neutralisés en 2 temps, ce qui était alors réservé aux modèles GT.





1



2



3

Jantes et pneumatiques.

Les jantes en alliage léger 20 pouces du nouveau 718 Spyder se parent d'une teinte Argent. Elles se déclinent aussi dans des versions Platine (finition satinée) ou Noir (finition satinée). Les pneumatiques sport homologués pour la route ont été spécialement dimensionnés pour les performances : 245/35 ZR 20 sur des jantes 8,5 J x 20 à l'avant et 295/30 ZR 20 sur des jantes 11 J x 20 à l'arrière. La garantie d'un vrai grip et d'une surface de contact généreuse, qui ne dispensent toutefois pas du risque d'aquaplaning à cause de la faible profondeur de sculptures.

- 1 Jantes « 718 Spyder » 20 pouces peintes couleur Noir (finition satinée)
Porsche Exclusive Manufaktur
- 2 Jantes « 718 Spyder » 20 pouces peintes couleur Platine (finition satinée)
Porsche Exclusive Manufaktur
- 3 Jantes « 718 Spyder » 20 pouces peintes couleur Argent



Pas de plaisir sans sérénité.

Sécurité.

Nous sommes totalement déraisonnables, mais aussi extrêmement responsables. Nous ne lésinons ni sur la qualité, ni sur le développement durable, mais surtout, nous ne transigeons jamais avec votre sécurité.

Freinage.

Une débauche de puissance implique une vraie responsabilité. Le nouveau 718 Spyder se dote de freins qui proviennent en droite ligne de la 911 GT3. Et plus précisément des freins à étriers fixes monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, avec des étriers peints en Rouge. Des étriers qui se caractérisent par une excellente résistance à la déformation et à la pression, même en cas de sollicitation extrême. Les disques de frein bi-matériaux ne sont pas en reste et présentent un diamètre de 380 mm à l'avant comme à l'arrière. Pour améliorer leur résistance thermique et leur réactivité même sur chaussée mouillée, ces disques sont ventilés et ajourés.

Freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Testés et approuvés sur circuit, les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont en option. Ces disques de frein en céramique surdimensionnés, de 410 mm de diamètre à l'avant et 390 mm à l'arrière, offrent une puissance de freinage encore plus élevée. Parés de jaune, les étriers fixes monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, garantissent une pression de freinage élevée et constante. En cas de fortes sollicitations, ils réunissent toutes les caractéristiques nécessaires pour assurer une distance de freinage aussi courte que possible. Avantage décisif des freins en céramique : leur très faible poids. Ils sont environ deux fois plus légers que des disques de frein en fonte grise de conception et de dimensions analogues.

Un avantage non négligeable sur le plan des performances et de la consommation, mais aussi un facteur de réduction des masses non suspendues et des masses en rotation. Conséquence : une tenue de route et un agrément de conduite nettement supérieurs, en particulier sur chaussée accidentée.

Sécurité passive.

Le concept de sécurité englobe une structure de carrosserie à la rigidité optimisée, deux arceaux de sécurité et deux airbags grand volume qui se déploient en deux temps, suivant la nature et la gravité de l'accident. Gage de sécurité supplémentaire, le Porsche Side Impact Protection System (POSIP) qui comprend une protection anti-encastrement latérale dans les portes, des airbags thorax logés dans les bandes latérales des sièges et des airbags de tête intégrés dans les contre-portes pour le conducteur et le passager. En résumé, une sécurité élevée, y compris cheveux au vent.

Blocs optiques.

Pour que vous ne soyez jamais pris au dépourvu, le nouveau 718 Spyder se dote de série de phares Bi-Xénon avec feux de jour à LED intégrés. La dotation optionnelle prévoit des phares Bi-Xénon teintés avec Porsche Dynamic Light System (PDLS) et des phares principaux à LED avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+).





Intérieur et infodivertissement



Parfait. Comme un gant.

Intérieur.

Nous pourrions nous contenter de vous dire : « prenez place à bord », mais cela ne rendrait pas justice au premier contact avec le nouveau 718 Spyder. On ne monte pas dans un 718 Spyder, on s'y glisse, comme si l'on trouvait chaussure à son pied. Tout est à sa place. À portée de main. Parfaitement pensé pour le conducteur. C'est le fruit de plusieurs décennies de perfectionnement ergonomique des modèles sport. La console centrale montante facilite les va-et-vient entre le petit volant sport caractéristique des GT et le levier de vitesses raccourci. Les sangles d'ouverture des portes soulignent la sportivité épurée de l'habitacle. On peut même se dispenser de système audio et de communication pour mieux se consacrer à la route.

Le combiné d'instruments se pare de 3 instruments ronds et d'un compte-tours central, comme le veut la tradition du 718. Le conducteur peut donc embrasser toutes les informations essentielles d'un seul regard. Les cadrans sont noirs, les aiguilles et les graduations sont blanches, tout comme sur le chronomètre analogique et numérique du Pack Sport Chrono sur la planche de bord. Le compte-tours arbore en son centre une mention « Spyder ».

Les baguettes décoratives de la planche de bord et de la console centrale reprennent les teintes extérieures. L'intérieur cuir multiplie les éléments en cuir, en Alcantara® et les coutures décoratives en option. Autre point de mire, la baguette décorative de la planche de bord dans la teinte extérieure se prolonge jusque sur les portes. Un Pack intérieur avec des éléments en aluminium brossé de couleur Noire est également envisageable.

Les Packs de coutures décoratives associés à l'intérieur cuir jouent les contrastes pour mieux embellir l'habitacle. Déclinés en Argent, Rouge ou Jaune, ils englobent l'inscription « Spyder » sur les appuie-tête et les sangles d'ouverture des portes. Les ceintures de sécurité peuvent adopter la même teinte, toujours en option.

Clin d'œil à l'histoire du 718 Spyder : le Pack intérieur Spyder Classic Rouge Bordeaux-Noir en option. Des coloris que l'on peut aussi retrouver sur la capote, élégamment rehaussés par des équipements étendus en Alcantara® Noir et des baguettes décoratives Argent GT métallisé.



Les sièges du nouveau 718 Spyder font écho à sa sportivité. Quelle que soit la déclinaison, ils font la part belle au cuir Noir avec bande centrale en Alcantara®. L'inscription « Spyder » brodée sur les appuie-tête change de couleur au gré des variantes d'équipement.

Sièges sport Plus.

Les sièges sport Plus optent pour un rembourrage ferme et sportif ainsi que pour des bandes latérales rehaussées pour un maintien optimal. Le dossier et la hauteur de siège sont à réglage électrique et la longueur d'assise s'ajuste mécaniquement.

Sièges sport Plus adaptatifs.

Les sièges sport Plus adaptatifs vont encore plus loin dans le raffinement. Il s'agit de sièges sport Plus dotés de 18 réglages électriques pour un ajustement optimal de la hauteur de siège, de l'inclinaison de l'assise et du dossier, de la profondeur d'assise, de l'avancée du siège et du soutien lombaire à 4 positions en fonction de votre morphologie. Les bandes latérales des assises et des dossiers sont également réglables en fonction des besoins. C'est la garantie

d'un maintien latéral optimal dans les virages et d'un vrai gain de confort lors des trajets au long cours.

Sièges baquets sport.¹⁾

Ces sièges optionnels à dossier rabattable, avec airbag thorax intégré et réglage manuel de l'avancée du siège, sont constitués d'une coque en polymères renforcés de fibres de verre et de fibres de carbone, avec finition carbone.

Sièges baquets intégraux.¹⁾

Les sièges baquets sont constitués d'une coque en matière plastique renforcée en fibres de carbone avec finition carbone apparent. Ils offrent un maintien latéral remarquablement efficace en dépit d'un poids minimal. Le réglage en hauteur est électrique, celui de l'avancée de siège manuel.

¹⁾ Siège sport Plus²⁾

²⁾ Siège sport Plus adaptatif²⁾

³⁾ Siège baquet intégral²⁾

⁴⁾ Siège baquet sport²⁾

¹⁾ Les sièges baquets sport et les sièges baquets intégraux ne sont pas compatibles avec les systèmes de retenue pour enfant.

²⁾ Illustré en association avec des coutures décoratives en couleur contrastante Argent.

En osmose avec le conducteur. Et avec tout le reste.

Navigation et infodivertissement.

Porsche Connect.

Sur circuit comme sur route, Porsche Connect enrichit les fonctions du 718 Spyder d'applications et de services intelligents. Tous ont été étudiés pour que le conducteur puisse encore mieux faire corps avec son véhicule, pour renforcer la fascination Porsche et remédier rapidement aux aléas du quotidien en toute simplicité. Vous pouvez vous dispenser de système audio et de communication. Après tout, nul besoin de système de navigation quand le chemin constitue à lui seul une destination.

Porsche Communication Management (PCM).

Le Porsche Communication Management (PCM) constitue votre unité de commande centrale, dédiée à la gestion des fonctions audio et de communication. La génération actuelle dispose d'un écran tactile 7 pouces haute résolution qui vous permet de commander facilement la plupart des fonctions du véhicule. Pendant la conduite, vous pouvez écouter votre

musique préférée via le lecteur CD/DVD, le lecteur de carte SD, le disque dur interne de 10 Go (Jukebox), la prise AUX ou le port USB, par exemple pour brancher votre iPhone® ou simplement via la radio. En outre, votre 718 vous permet d'utiliser de nombreux services Car Connect, comme la géolocalisation de votre véhicule via votre smartphone. Le rangement optionnel pour smartphone de la console centrale transmet le signal de votre téléphone mobile en utilisant l'antenne de la voiture pour ménager la batterie et optimiser la qualité de réception.

Navigation avec Porsche Connect.

La navigation avec Porsche Connect, proposée en option, vous permet d'arriver plus rapidement à destination grâce à des informations de trafic en temps réel et de bénéficier d'une foule de services Porsche Connect. Le module de communication LTE intégré avec lecteur de carte SIM vous donne accès à l'intégralité des fonctions en ligne. Dans certains

pays, une carte SIM compatible LTE avec forfait données intégré vous donne accès aux services Porsche Connect ainsi qu'aux services de navigation et d'infodivertissement.¹⁾

1) Les services Porsche Connect bénéficient d'une période de gratuité dont la durée peut varier selon les pays et le pack de services choisi, mais qui s'élève au moins à 3 mois. Dans certains pays, une partie ou l'ensemble des services Porsche Connect peut ne pas être disponible. Les appels de panne et d'urgence associés à certains modèles sont limités à une durée 10 ans à compter de la date de production dans certains pays. Leur disponibilité peut être tributaire des versions nationales du véhicule. Dans certains pays, le tarif inclut une carte SIM intégrée comprenant un volume de données pour l'utilisation de certains services Porsche Connect. L'utilisation du WiFi embarqué et des autres services Porsche Connect, tel que le streaming audio via la carte SIM intégrée, nécessite dans ces pays la souscription d'un pack de données WiFi à titre payant, disponible par l'intermédiaire de Porsche Connect Store. Il est également possible d'utiliser une autre carte SIM pour assurer la transmission de données. Pour plus d'informations sur les périodes de gratuité et sur les abonnements payants ainsi que sur la disponibilité des différents services dans votre pays, consultez le site Internet www.porsche.com/connect ou votre partenaire Porsche.



Applications pour smartphone.

En plus des services intelligents, Porsche Connect propose 3 applications pour smartphone. L'application Porsche Connect vous permet de transférer des destinations à votre Porsche avant de prendre la route. Dès que votre smartphone est connecté au Porsche Communication Management (PCM), les destinations s'affichent dans le véhicule et il ne vous reste plus qu'à commencer la navigation. Le calendrier de votre smartphone s'affiche directement sur l'écran du PCM de votre véhicule et, si vous le souhaitez, vous démarrez la navigation à partir des adresses enregistrées. Parallèlement, l'application Porsche Connect offre une fonction de streaming audio qui vous donne accès à des millions de titres de musique.

L'application Porsche Car Connect permet de consulter des données du véhicule et de commander à distance certaines fonctions depuis un smartphone ou une Apple Watch®. Le Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) avec détection en cas de vol en est une autre composante.

plus intuitive à utiliser, permet l'affichage détaillé, l'enregistrement et l'analyse des performances routières sur le smartphone. L'application permet de visualiser la dynamique de votre pilotage et de comparer vos performances aux temps de référence sur certains tronçons ou sur les tours complets. Elle conserve les enregistrements, les profils des circuits et des pilotes et vous permet de les gérer, puis de partager vos performances avec d'autres pilotes.

Sur www.porsche.com/connect vous trouverez de plus amples informations sur les services disponibles et les applications pour smartphone. L'offre de services Porsche Connect est régulièrement complétée.

Apple® CarPlay.

Grâce à l'option Apple® CarPlay, vous pouvez connecter votre iPhone® avec votre Porsche et récupérer certaines applications directement sur l'écran central du Porsche Communication Management (PCM). Le système de reconnaissance vocale Siri® vous permet d'utiliser les applications de manière conviviale pendant la conduite et de vous concentrer pleinement sur la route.



My Porsche.

Vous pouvez configurer chaque Porsche selon vos préférences. Dans Porsche Connect également. My Porsche vous permet de récupérer les données du véhicule et de personnaliser vos services Porsche Connect selon vos centres d'intérêt – par exemple, avec l'ajout de nouvelles destinations pour votre système de navigation ou le choix de sources d'information favorites, auxquelles vous pouvez accéder dans votre véhicule. En outre, vous pouvez créer à tout moment d'autres utilisateurs dans My Porsche – par exemple, pour votre famille ou vos amis.

Porsche Connect Store.

Vous souhaitez prolonger votre période incluse ? Ou bien encore acheter d'autres services Porsche Connect ? Rendez-vous sur le site Porsche Connect Store à l'adresse www.porsche.com/connect-store et découvrez l'offre et les possibilités de Porsche Connect.

1) L'utilisation de cette application est autorisée sur les circuits fermés uniquement. Ce produit (notamment pour les prises de vue vidéo) peut être interdit dans certains pays et sur certains événements. Avant chaque usage, vérifiez que vous respectez les dispositions légales en vigueur localement.

Pack Audio Plus.

Le Pack Audio Plus se porte garant d'une ambiance sonore exceptionnelle. L'amplificateur intégré au PCM adapte idéalement la sonorisation de l'habitacle aux désirs du conducteur et du passager avant.

BOSE® Surround Sound System.

L'option BOSE® Surround Sound System a été spécialement développée et optimisée pour l'architecture et l'acoustique intérieures des modèles 718. Avec ses 10 haut-parleurs et canaux d'amplification dont un caisson de basses breveté, intégré à la carrosserie, de 100 W, le système audio actif vous permet de régler précisément chaque haut-parleur en fonction de son emplacement dans l'habitacle. Puissance totale : 505 W. Au cas où il vous prendrait l'envie de surpasser la sonorité rocailleuse du moteur. Quelle qu'en soit la raison.

Burmester® High-End Surround Sound System.

Taillé sur mesure pour les mélomanes exigeants : le Burmester® High-End Surround Sound System en option. Avec sa puissance totale de 821 watts et 12 haut-parleurs pilotables individuellement avec un caisson de basses actif de 300 watts intégré à la carrosserie et un amplificateur numérique de classe D, il développe une ambiance sonore unique, y compris capote ouverte. Des équipements haute fidélité très haut de gamme, comme des tweeters à ruban spéciaux (Air Motion Transformer, AMT), et une surface totale de membranes actives de plus de 1 340 cm² permettent de préserver la précision de lecture même à un volume sonore très élevé. Différents paramètres sonores pré-réglés garantissent une expérience musicale du plus haut niveau, un conditionneur adaptant en outre le son de manière très sensible et en temps réel à la situation de conduite, via le microphone

Burmester

Parfaitement irrationnel. Définitivement.



Donnez un tour de clé et dites adieu à votre quiétude. Sortez de la routine pour entrer dans le monde du rêve éveillé. Vous en perdrez le sommeil et vous vous lèverez à 6 h 00 le dimanche. Il ne vous laissera pas de répit. Ce n'est absolument pas rationnel. Et c'est peut-être pour cela que c'est irrésistible.

Le nouveau 718 Spyder est une machine routière à l'état pur. Peut-on faire mieux ? Sans doute pas. Mais on peut changer de point de vue et se rapprocher encore un peu plus des sports mécaniques. Le nouveau 718 Cayman GT4 transpose aux circuits ce que le 718 Spyder apporte à la route : un soupçon de déraison, source d'un plaisir de conduire inépuisable.

Le nouveau 718 Cayman GT4 et le nouveau 718 Spyder.





Personnalisation

**Votre inspiration.
Notre passion.**

Porsche Exclusive Manufaktur.

Notre précieuse expérience est issue d'une longue tradition. À l'origine, notre envie d'exaucer vos souhaits de personnalisation. Jusqu'en 1986 appelé « Sonderwunschprogramm », soit littéralement le « programme des demandes spéciales », puis Porsche Exclusive, il est aujourd'hui rebaptisé Porsche Exclusive Manufaktur.

Nous aimons ce que nous faisons. Nous aimons notre travail. Dans chaque couture, dans chaque centimètre carré de cuir comme dans le moindre détail, nous mettons la même passion. Nous transmettons toute notre expérience et votre inspiration au véhicule, afin de faire de vos rêves une réalité. Directement au départ de l'usine.

Cela nécessite originalité, enthousiasme et amour du détail et commence par un entretien de conseil en tête à tête. Car nous n'avons qu'une idée en tête : répondre à vos souhaits et faire en sorte que « une » Porsche devienne « votre » Porsche.

Comment transformons-nous vos souhaits en réalité ? Dans le calme et avec le plus grand soin – grâce à un travail manuel accompli avec précision et des matériaux aussi nobles que le cuir, le carbone ou l'Alcantara®. Nous réalisons pour vous un produit qui tient à la fois de la passion et de l'œuvre d'art. En d'autres termes, une alliance réussie entre la sportivité, le confort, le design et vos propres aspirations. Une Porsche qui porte votre signature.

Nous vous proposons de multiples possibilités de personnalisation. Modifications esthétiques ou techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, des touches les plus légères aux plus marquées. Car votre inspiration n'a d'égale que notre passion.

Les pages qui suivent vous offriront de quoi nourrir votre inspiration et votre créativité. Vous découvrirez aussi sur www.porsche.com/exclusive-manufaktur tout ce qu'il y a à savoir sur la configuration de ces véhicules exceptionnels.





Exemple de configuration de Porsche Exclusive Manufaktur.

- 1 Pack intérieur aluminium brossé
- 2 Jantes 718 Spyder 20 pouces peintes en Noir (finition satinée), étriers de frein peints en Noir (finition brillante), phares Bi-Xénon-teintés avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS), gicleurs de lave-phares peints en Noir (finition brillante)
- 3 Pack intérieur avec coutures décoratives et broderies de couleur Craie, ceintures de sécurité de couleur Craie
- 4 Clé de véhicule peinte avec étui en cuir¹⁾, couvercle du coffre de rangement en Alcantara® avec signature « PORSCHE »¹⁾
- 5 Monogramme peint, Poignées de porte peintes en Noir (finition brillante)



¹⁾ avec coutures décoratives contrastantes couleur Craie

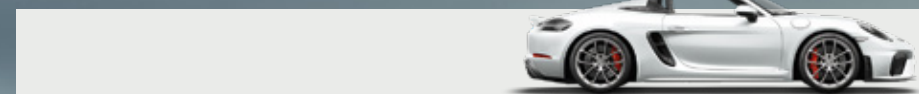


Ouvrez-vous à l'air frais.
Ouvrez-vous aux possibilités.

Nouveau 718 Spyder Bleu Gentiane métallisé.

Teintes extérieures.

Teintes unies – Extérieur.



Blanc



Jaune Racing

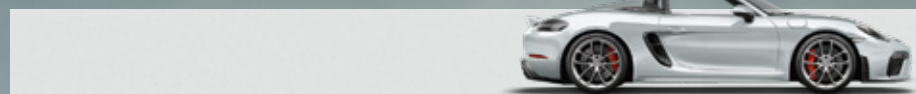


Rouge Indien

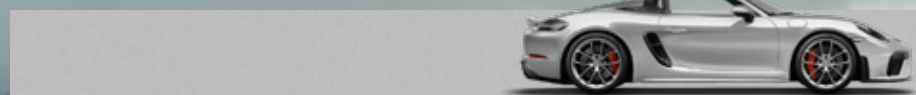


Noir

Teintes métallisées – Extérieur.



Blanc Carrara métallisé



Argent GT métallisé

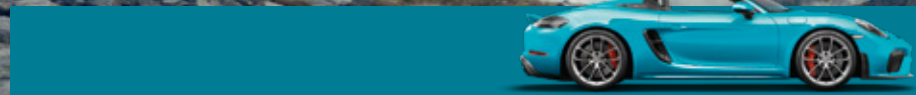


Bleu Gentiane métallisé

Teintes spéciales – Extérieur.



Craie



Bleu Miami



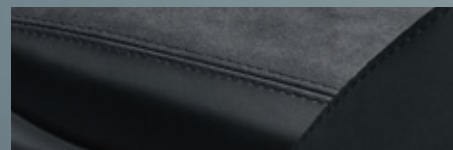
Capote en Noir



Capote bicolor Rouge Bordeaux-Noir

Teintes intérieures.

Équipement intérieur de série et intérieur cuir.

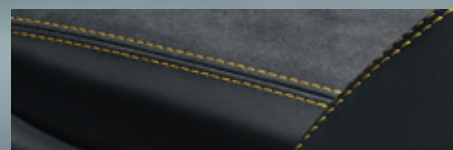


Noir

Intérieur cuir.



Noir avec coutures décoratives en couleur contrastante Argent



Noir avec coutures décoratives en couleur contrastante Jaune



Noir avec coutures décoratives en couleur contrastante Rouge

Intérieur cuir Pack intérieur Spyder Classic.



Pack bicolore Rouge Bordeaux-Noir



Équipement de série en Noir avec éléments en Alcantara®



Intérieur cuir Noir avec éléments additionnels en Alcantara® et baguettes décoratives en couleur contrastante Argent



Intérieur cuir Noir avec éléments additionnels en Alcantara® et coutures décoratives en couleur contrastante Rouge



Pack intérieur Spyder Classic

Caractéristiques techniques.

Moteur atmosphérique à cylindres opposés à plat en aluminium

Moteur	
Conception	Moteur atmosphérique à cylindres opposés à plat en aluminium
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3.995 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	420 ch (309 kW) <p>7 600 tr/min</p>
Couple max. au régime de	420 Nm <p>5 000–6 800 tr/min</p>
Régime maximal	8 000 tr/min

Transmission	
Transmission	Propulsion
Boîte mécanique	6 rapports

Châssis	
Essieu avant	Jambes de force de conception allégée, barre stabilisatrice, suspension du châssis en partie avec rotules supplémentaires
Essieu arrière	Jambes de force de conception allégée, ressorts additionnels, barre stabilisatrice, suspension du châssis en partie avec rotules supplémentaires

Direction	
Direction	Direction directe électromécanique à rapport variable et impulsion
Rayon de braquage	11,4 m
Système de freinage	
Système de freinage	Étriers fixes monoblocs en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de frein ventilés et ajourés
Diamètre des disques de frein	380 mm à l'avant et à l'arrière
Système de stabilité dynamique du véhicule	
Système de stabilité dynamique du véhicule	Porsche Stability Management (PSM)
Jantes	
Jantes	AV : 8,5 J × 20 ET 61 <p>AR : 11 J × 20 ET 50</p>
Pneumatiques	
Pneumatiques	AV : 245/35 ZR 20 (pneumatiques sport) <p>AR : 295/30 ZR 20 (pneumatiques sport)</p>

Porsche Carrera GT

Performances	
Vitesse maximale (sur circuit)	301 km/h
0 – 100 km/h	4,4 s
0 – 160 km/h	9,0 s
0 – 200 km/h	13,8 s
Reprise (80 – 120 km/h)	6,0 s

Poids à vide	
DIN	1 420 kg
Selon directive CE ¹⁾	1 495 kg
Poids total autorisé	1 720 kg

Dimensions / coefficient C _x	
Longueur	4 430 mm
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	1 801 mm (1 994 mm)
Hauteur	1 258 mm
Empattement	2 484 mm
Volume du coffre avant / arrière	150 l / 120 l
Capacité du réservoir	64 l
Coefficient de pénétration dans l'air (C _x)	0,34

Porsche Carrera GT

Consommation / émissions ²⁾	
Cycle urbain, en l/100 km	15,6
Cycle extra-urbain, en l/100 km	8,1
Cycle mixte, en l/100 km	10,9
Émissions de CO ₂ en cycle mixte, en g/km	249
Filtre à particules	oui
Norme antipollution	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Consommation combinée WLTP, en l/100 km	11,0
Émissions de CO ₂ combinée WLTP, en g/km	251

Indications énergétiques en Allemagne ³⁾	
Classe énergétique	G

Indications énergétiques en Suisse ³⁾	
Émissions de CO ₂ liées à la fourniture de carburant en g/km	57
Classe énergétique	G

La valeur moyenne des émissions de CO₂ de toutes les voitures neuves vendues en Suisse est de 137 g/km.

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

Porsche Carrera GT

^[1] Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO2 présentes sur ce site internet sont déterminés suivant la méthode de mesure légale obligatoire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules sont homologués selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), procédure plus réaliste en ce qui concerne le calcul de la consommation et les émissions de CO2. Elle remplace la norme NEDC (New European Driving Cycle, soit le Nouveau Cycle de Conduite Européen (NCCE)). En raison de conditions de mesure plus proches de la réalité, les valeurs de consommation de carburant et les émissions de CO2 déterminées selon la norme WLTP vont, dans la plupart des cas, être plus élevées que les valeurs déterminées selon la norme NEDC. En conséquence, depuis le 1er septembre 2018, des augmentations de taxes peuvent être engendrées. Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur www.porsche.com/france/accessoriesandservice/porscheservice/vehiculeinformation/wltp. Dans la mesure où les valeurs WLTP sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule. Actuellement, nous sommes toujours dans l'obligation de fournir les valeurs déterminées selon la norme NEDC, quelle que soit la méthode de mesure utilisée. Pendant cette période de transition, les valeurs NEDC des nouvelles voitures homologuées conformément à la norme WLTP seront donc dérivées des valeurs WLTP. Dans la mesure où les valeurs NEDC sont données sous forme de plages de valeurs, elles ne se rapportent pas à un seul véhicule et ne font pas partie intégrante de l'offre : elles ont pour seul objectif de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicule. Certaines options et équipements peuvent faire varier certains paramètres du véhicule tel que le poids, la résistance au roulement ou la résistance à l'air et, en plus des conditions météorologiques, des conditions de circulation ou du style de conduite, peuvent faire varier la consommation de carburant, d'électricité, les émissions de CO2 et les performances du véhicule.

^[2] Informations valables uniquement dans les pays mentionnés.

^[1] Selon la norme CE, le poids à vide correspond au poids du véhicule dans sa version avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (75 kg).



Type de pneus	Taille	Classe d'efficacité en carburant / résistance au roulement	Classe d'adhérence sur sol mouillé	Bruit de roulement externe* Classe	Bruit de roulement externe (dB)
Pneumatiques sport	245/35 ZR 20	E	E – C	–	70 – 69
Pneumatiques sport	295/30 ZR 20	E	E – C	–	73 – 70

L'organisation logistique et les impératifs de production ne permettent pas de commander une marque de pneus précise.

* Bruit de roulement faible, bruit de roulement modéré, bruit de roulement élevé.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2019

Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent document sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou tout autre usage sans le consentement préalable et écrit de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de cette documentation a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières FSC® (Forest Stewardship Council®).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Spyder, 718, Boxster, Cayman, PCCB, PCM, PSM, Tequipment ainsi que d'autres noms d'équipements mentionnés dans la présente documentation sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Validité : 06/19
Printed in Germany
WSLN2001001730 FR/FR