



PORSCHE



Porsche 718 T

Dossier de presse

Sommaire

Résumé

La Porsche 718 T : un concentré de bonheur au volant **3**

Châssis et systèmes d'assistance

Une artiste des virages avec une grande précision **5**

Moteur et boîte de vitesses

Maniable et puissante **8**

Design et équipements intérieurs

Réduite à un maximum de plaisir sur la route **10**

Historique

La philosophie du Touring, une tradition chez Porsche **13**

718 Cayman T : consommation de carburant combinée 8,1 à 7,9 l/100 km ;

émissions de CO₂ combinées 186 à 180 g/km

718 Boxter T : consommation de carburant combinée 8,2 à 7,9 l/100 km ;

émissions de CO₂ combinées 187 à 181 g/km

La consommation et les émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Dans un premier temps, il faut encore indiquer les valeurs NEDC qui en découlent. Celles-ci ne sont pas comparables avec les valeurs calculées selon l'ancienne procédure NEDC.

Pour toute autre information sur les valeurs officielles de consommation en carburant et d'émissions de CO₂ spécifiques aux véhicules particuliers neufs, consulter le guide de la consommation de carburant, émissions de CO₂ et consommation électrique des véhicules particuliers neufs « Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la DAT.

Résumé

La Porsche 718 T : un concentré de bonheur au volant

Avec la Porsche 718 T, le plaisir de conduire à l'état pur devient un véritable principe. Le nouveau modèle de Boxster et Cayman combine un moteur turbo quatre cylindres de type Boxer d'une puissance de 220 kW (300 ch) avec des composants dynamiques ultra-modernes, qui mettent l'accent sur les performances de cette sportive deux places et en font un concentré de passion pour une expérience Porsche toute particulière. Avec des équipements réduits à l'essentiel, la 718 T est un véhicule sobre, qui porte l'héritage de la 911 T de 1968 et de la 911 Carrera Clubsport de 1988. Elle s'illustre sur les routes de campagne sinueuses et vise avant tout à procurer une pure sensation de plaisir aux conducteurs engagés.

En Allemagne, Porsche propose la 718 Cayman T à partir de 63 047 euros et la 718 Boxster T à partir de 65 070 euros, TTC et équipements spécifiques aux pays compris. Les nouveaux modèles sont disponibles dès maintenant pour les pays de l'UE et les États appliquant la même législation.

Entraînement Porsche 718 T avec un moteur turbo quatre cylindres de type Boxer, de 2,0 litres et avec une puissance de 220 kW (300 ch). La fonction Dynamic Boost garantit des réactions spontanées, comme avec un moteur atmosphérique. Boîte de vitesses à 6 rapports avec double débrayage dynamique de série, boîte à double embrayage (PDK) à 7 rapports disponible en option.

Performance Grâce à un rapport poids/puissance de 4,5 kg/ch, la 718 T épurée passe de zéro à 100 km/h en 5,1 secondes, et en 4,7 secondes avec la PDK. Sa vitesse de pointe est de 275 km/h.

Efficacité Le moteur turbo de la Porsche 718 T est conforme à la norme antipollution Euro 6d Temp avec son filtre à particules Otto de série et respecte les standards de consommation grâce à sa boîte de vitesses avec ses 8,1 à 8,2 litres/100 km selon les modèles. Les versions avec PDK ne dépassent pas les 7,9 l/100 km.

- Châssis** Fort potentiel de dynamique transversale et agilité marquée grâce à de nombreux composants puissants, disponibles également pour le moteur turbo 2,0 litres pour la première fois avec la 718 T : châssis sportif PASM avec un surbaissement de 20 millimètres, pack Sport Chrono avec PSM Sport, suspension adaptative du groupe moteur PADM, ou encore Porsche Torque Vectoring avec blocage mécanique du différentiel arrière. Les roues 20 pouces viennent remplacer de série les roues 18 pouces du modèle de base.
- Design** La conception puriste du véhicule allie des équipements réduits avec des accents sportifs, comme les jantes Carrera S de 20 pouces, une installation d'échappement sportive, le volant de sport GT de 360 millimètres et des poignées d'ouverture dans les panneaux de portes.

Châssis et systèmes d'assistance

Une artiste des virages avec une grande précision

La Porsche 718 T est un véhicule dynamique d'une qualité particulière. Elle est équipée de série de nombreux composants puissants, disponibles pour la première fois pour la Cayman et la Boxster à moteur turbo quatre cylindres de type Boxer de 2,0 litres : châssis sportif PASM (Porsche Active Suspension Management), pack Sport Chrono avec Porsche Stability Management (PSM) et PSM Sport, suspension adaptative du groupe moteur Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) et Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière. Associés au châssis à conception moderne et au puissant système de freinage de la 718, ces composants améliorent encore la précision et la stabilité transversale du modèle T, tout en apportant une harmonie remarquable entre confort sur longs trajets et rigidité sportive.

Châssis sportif PASM avec surbaissement de 20 millimètres

En abaissant la carrosserie d'une vingtaine de millimètres, le châssis sportif PASM améliore nettement le potentiel de forces latérales de la Porsche 718 T, exauçant ainsi les vœux des conducteurs les plus ambitieux. Ce véhicule sportif se tient encore mieux sur la route, une impression soulignée par les jantes de série en alliage léger 20 pouces de la 911 Carrera S. Peintes en gris titane avec une finition brillante, elles arborent un écusson Porsche monochrome. La 718 T bénéficie elle aussi d'une direction électromécanique, qui garantit une transmission 10 % plus directe que la génération Cayman et Boxster précédente, et qui contribue à l'agilité du véhicule. Le mécanisme de direction est repris de la 911 Turbo, tandis que le design du volant s'inspire de la 918 Spyder.

Pack Sport Chrono

Le pack Sport Chrono de série affûte les talents sportifs de la nouvelle Porsche 718 T. En plus des trois réglages « Normal », « Sport » et « Sport Plus », il offre également le programme « Individuel », qui permet de personnaliser le PASM, l'installation d'échappement sportive, la fonction Start/Stop Auto et le becquet arrière. Associé au pack Sport Chrono, le système Porsche Stability Management (PSM)

propose encore un autre mode à activation séparée : avec le programme particulièrement sportif de dynamique de conduite « PSM Sport », les conducteurs ambitieux peuvent repousser encore plus loin les limites de leur véhicule dans un environnement sûr. Le système PSM reste actif en arrière-plan.

Sur la Porsche 718 T avec boîte de vitesses PDK en option, l'option Launch Control et le Sport Response Button au milieu du sélecteur de mode de conduite viennent compléter le pack Sport Chrono. Si le Sport Response Button est activé, le moteur et la boîte de vitesses double embrayage réagissent encore plus directement pendant 20 secondes max. En même temps, la PDK rétrograde d'une vitesse et passe à une caractéristique avec des régimes plus élevés que dans le mode Sport Plus – l'idéal pour les manœuvres de dépassement ou pour les utilisations sur circuit.

Porsche Torque Vectoring (PTV)

Le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière fait également partie de l'équipement de série de la 718 T. Pendant la mise en virage, il envoie une impulsion de freinage au niveau de la roue arrière à l'intérieur du tournant, générant ainsi une impulsion de rotation autour de l'axe vertical du véhicule, ce qui permet d'améliorer la précision de direction et l'agilité. Le blocage mécanique du différentiel optimise la traction à la réaccélération en sortie de virages serrés. La dynamique longitudinale et transversale en est améliorée, la performance et le plaisir de conduite augmentés.

Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM)

Les supports moteur dynamiques de série du système PADM sont une autre caractéristique de la Porsche 718 T. Ils réduisent les oscillations dans la zone du moteur et de la transmission et atténuent les mouvements qui influent sur la dynamique de conduite à cause de la masse totale de la chaîne cinématique. Le système PADM allie ainsi les avantages d'une suspension moteur rigide et souple : une conduite nettement plus précise et plus stable lors de changements de charge et de virages rapides, et un confort de conduite inchangé sur des terrains irréguliers.

Systeme de freinage multicollision puissant

En harmonie avec la grande dynamique de conduite, les freins assurent des valeurs de freinage de premier ordre, même en cas de forte charge thermique sur circuit. De série, la 718 T possède des étriers fixes à quatre pistons et des disques de frein de 330 x 28 millimètres à l'avant et 299 x 20 millimètres à l'arrière. En option, les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont équipés d'étriers fixes à six pistons peints en jaune sur des disques de 350 x 34 millimètres à l'avant, et d'étriers fixes à quatre pistons sur des disques de 350 x 28 mm à l'arrière. Porsche a également doté les modèles 718 d'un système de freinage multicollision, qui permet de réduire la gravité d'un sur-accident en freinant automatiquement le véhicule après une première collision avec déclenchement de l'Airbag.

De série, les deux modèles T possèdent des roues Carrera S de 20 pouces en alliage léger. Des pneumatiques 235/35 ZR 20 à l'avant et 265/35 ZR 20 à l'arrière assurent une tenue de route optimale.

Moteur et boîte de vitesses

Maniable et puissante

Porsche propose la 718 T exclusivement avec le moteur turbo deux litres du modèle d'entrée de gamme de cette série de sportives à deux places. Il génère 220 kW (300 ch) pour 6 500 tr/min, une puissance supérieure de 18 kW (25 ch) à la version de base de son prédécesseur, qu'il dépasse aussi nettement en termes d'efficacité. Le couple maximal de 380 Nm est disponible en permanence de 1 950 tr/min à 4 500 tr/min. Le moteur quatre cylindres de type Boxer séduit par ses réactions spontanées et ses grandes montées en puissance, qui ne s'arrêtent pas avant 7 500 tr/min. La puissance entre la vitesse de rotation nominale et maximale ne baisse ici que de 5 %, une valeur qu'aucun autre moteur turbo de ce segment n'est capable d'atteindre. Dans presque toutes les situations, la poussée est alors telle que, bien souvent, le conducteur n'a même plus besoin de toucher le levier de vitesse, même avec une conduite sportive.

Les valeurs de puissance de la Porsche 718 T dénotent donc le même dynamisme. La sportive à moteur central et boîte de vitesses 6 rapports de seulement 1 350 kg passe de zéro à 100 km/h en 5,1 secondes grâce à un rapport poids/puissance de 4,5 kg/ch. Si on y ajoute la boîte de vitesses PDK en option (+30 kg), cette accélération standard ne dépasse pas 4,7 secondes. La vitesse de pointe, avec ou sans l'option, est de 275 km/h. L'efficacité élevée du moteur turbo se traduit aussi par une consommation combinée standard de 8,1 à 8,2 litres/100 km pour des émissions de CO₂ comprises entre 186 et 187 g/km.

Fonction Dynamic Boost : réactivité d'un moteur atmosphérique

Lors de l'amélioration de la turbocompression d'échappement, les développeurs Porsche se sont surtout concentrés sur une réactivité du moteur comparable à celle d'un moteur atmosphérique. Ils ont notamment utilisé la « pré-tension » du turbocompresseur dans la plage de charge partielle pour une conduite sportive avec les modes Sport et Sport Plus activés : la soupape de dérivation se ferme, l'angle d'allumage se retire et le papillon s'ouvre légèrement. Le couple d'entraînement actuel reste

donc pour la première fois constant, tandis que le débit d'air dans le moteur et la pression de suralimentation augmentent. Si le conducteur met le pied au plancher, la pression de suralimentation plus haute génère spontanément un couple plus important.

La nouvelle fonction Dynamic Boost intervient lorsque le conducteur retire brièvement son pied de la pédale en pleine accélération : malgré le changement de charge, le papillon reste ouvert, seule l'injection d'essence est suspendue. La pression de suralimentation ne baisse pas complètement, le moteur réagit spontanément lorsque le conducteur accélère à nouveau. Ainsi, la turbo-transmission se comporte comme un moteur atmosphérique en termes de rapidité de réaction. En mode normal, cette fonction Dynamic Boost améliore également, bien que de manière un peu moins marquée, la réactivité du moteur après une brève pression sur la pédale.

Le turbocompresseur réagit de manière similaire après une pression du Sport Response Button. Associé au pack Sport Chrono et à la boîte de vitesses PDK (comme sur les modèles 911), il est situé au milieu du sélecteur de programme de conduite sur le volant. Inspirés par le sport automobile, le moteur et la boîte de vitesses sont ainsi préparés à des réactions encore plus spontanées pendant 20 secondes max. De plus, suite à une pression sur le Sport Response Button, la PDK rétrograde immédiatement d'un rapport et passe à une caractéristique spéciale avec des régimes plus élevés que dans le mode Sport Plus.

Boîte de vitesses à six rapports de série, PDK à sept rapports sur demande

De série, Porsche équipe la 718 T d'une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Dans le mode Sport ou Sport Plus du pack Sport Chrono, elle compense les écarts de régime lors du rétrogradage avec une fonction de double débrayage dynamique et garantit encore plus d'émotions au volant.

En option, la boîte de vitesses double embrayage Porsche (PDK) est disponible avec sept rapports. Pour encore plus d'efficacité, elle possède la fonction Start/Stop Auto améliorée, qui coupe le moteur dès le ralentissement.

Design et équipements intérieurs

Réduite à un maximum de plaisir sur la route

La nouvelle Porsche 718 T se distingue par son concept épuré qui se reflète également dans son habitacle sous la forme d'accents sportifs marqués et d'un équipement réduit. On peut notamment citer les poignées noires dans les panneaux de portes ou encore les sièges sport électriques à 2 réglages, les bandes centrales Sport-Tex et le sigle « 718 » brodé sur les appuie-tête. Les sièges sport et à baquet intégral sont disponibles en option.

Très maniable avec son diamètre de 360 millimètres, le volant de sport GT avec sélecteur de mode et couronne en cuir à rembourrage épais tient parfaitement bien en main, tout comme le levier de vitesse raccourci à grille rouge. Les sigles blancs « Boxster T » ou « Cayman T » ornent les cadrans noirs des instruments. Les caches décoratifs du tableau de commande et de la console centrale sont recouverts d'une peinture noire très brillante. Les seuils de portes arborent eux aussi les sigles « Boxster T » ou « Cayman T ».

Un grand compartiment de rangement situé au milieu de la console centrale remplace le module Porsche Communication Management (PCM). Si vous souhaitez tout de même profiter de ce système de divertissement, vous pouvez le commander sans supplément. Au final, ces mesures viennent compenser le poids supplémentaire dû à l'intégration du filtre à particules Otto (OPF).

En option, Porsche propose également sa sportive avec le pack intérieur 718 T. Il est principalement marqué par ses coutures contrastées pour les sièges, ses poignées de portes et ses accoudoirs, ses panneaux de portes recouverts de cuir et la partie supérieure de son panneau de commande, également encadrée de cuir. La couleur contrastée est également présente sur les bandes centrales des sièges Sport Tex Stripe, les poignées de portes, les ceintures de sécurité et le sigle « 718 » brodé sur les appuie-tête. Des tapis noirs arborant le sigle « Porsche » en couleur contrastée viennent compléter le pack.

Un design extérieur bien pensé

Même à l'arrêt, la Porsche 718 T donne un sentiment de puissance, et grâce à ses jantes Carrera S de 20 pouces en alliage léger peintes en gris titane avec finition brillante combinées à un surbaissement de 20 millimètres avec le châssis sportif PASM de série, elle semble bien décidée à bondir sur la route. Sur le côté, les coques gris agate des rétroviseurs extérieurs ainsi que les sigles « 718 Boxster T » ou « 718 Cayman T » rappellent le modèle. À l'arrière, il est identifiable grâce à son installation d'échappement sportive avec doubles sorties d'échappement brillantes et chromées noires, situées au milieu. L'extérieur est disponible en noir, rouge indien, jaune racing et blanc, ou alors dans des coloris métalliques, tels que blanc Carrara, noir profond ou argent GT. Porsche propose également des coloris spéciaux, comme Lava Orange et Bleu Miami.

Sans compter les équipements, les acheteurs d'une 718 T bénéficient d'un avantage financier de 5 à 10 % par rapport à un modèle de base comparable.

Un design moderne marqué par des éléments classiques

Pour concevoir la 718, les designers se sont inspirés de l'histoire de Porsche, choisissant comme modèles de légendaires sportives à moteur central, comme les types 550 Coupé (1953), 718 GTR Coupé (1962) ou 904 Carrera GTS (1963). Leurs formes et proportions reprennent vie dans la 718 Cayman et Boxster. Mais le design est également influencé par l'histoire plus récente de la marque, comme on peut l'observer sur la puissante sportive Carrera GT produite entre 2004 et 2006. Tous ces véhicules ont laissé derrière eux des séquences génétiques à la base de l'héritage design de Porsche. La 718 écrit une nouvelle page de l'histoire de ces exceptionnels véhicules sportifs à moteur central.

Les proportions énergiques de la 718, les entrées d'air soulignées à l'avant et sur les côtés, ainsi que la silhouette basse de la Cayman et de la Boxster viennent renforcer leur dynamisme plus marqué. La partie avant dénote une conception nettement plus profilée, qui lui donne une allure plus large et plus masculine. Cet effet est renforcé par les phares avant étroits, situés au-dessus des entrées d'air latérales, qui contiennent les feux de position et les clignotants. Avec les entrées d'air froid nettement

agrandies à l'avant, le nouveau concept de moteur turbo est marqué vers l'extérieur. L'avant de la 718 T est complété par des phares bi-xénon avec feux diurnes DEL intégrés. Des phares DEL avec feux diurnes à quatre points sont disponibles en option.

Sur le côté, le Coupé sport se distingue par ses ailes arrière et ses seuils marqués, tout comme son jumeau décapotable. L'orifice dans la porte mène à l'entrée d'air, avec la ligne lumineuse au dessin encore plus précis. Son cache agrandi incarne l'augmentation de ses performances. Avec leur forme plus plate, les ailes arrière soulignent l'accent horizontal de la 718.

Avec sa barre accentuée noire brillante située entre les feux et ornée d'un sigle Porsche, l'arrière de cette nouvelle voiture semble encore plus large. Les tout nouveaux phares arrière se distinguent par une technologie en trois dimensions, située à l'intérieur et visible à travers une vitre en verre transparent.

Historique

La philosophie du Touring, une tradition chez Porsche

Traditionnellement, « T » signifie « Touring » chez Porsche, un synonyme de plaisir de conduire à l'état pur. Dès le début, une version Touring a fait son apparition à l'automne 1967, lors du lancement de la 911 T. Ce nouveau modèle d'entrée de gamme dans cette série sportive se distinguait par un rapport qualité/prix particulièrement avantageux et un équipement de série qui, comme sur la Porsche 912 (avec moteur Boxer quatre cylindres), se concentrait sur l'essentiel. À l'image de la 718 T actuelle, le moteur de la 911 T possédait une cylindrée de deux litres, permettant à ce Boxer six cylindres de générer 110 ch. Avec seulement 1 080 kilogrammes, la 911 T en gagnait un tempérament agile et pouvait atteindre une vitesse de pointe de 200 km/h. La transmission de puissance était effectuée par une boîte de vitesses à 4 rapports. Une boîte à 5 rapports était disponible en option.

Ce modèle doit sa place particulière dans l'histoire de Porsche à un extraordinaire succès sportif : en 1968, il y a donc plus de 50 ans, les pilotes officiels Vic Elford et David Stone remportent le rallye Monte Carlo au volant d'une 911 T de 180 ch – la première grande victoire d'une 911 sur la scène du sport automobile international.

911 Carrera Clubsport : un modèle léger exclusif

La philosophie Touring se retrouve également dans la 911 Carrera Clubsport dès 1987 : cette version spartiate légère était marquée par la sobriété, notamment dans l'habitacle. Plus de banquette arrière ni de lève-vitres électriques, suppression de la régulation automatique du chauffage, du pare-soleil côté passager, des crochets à vêtements et des caches des compartiments de portières. Les feux de brouillard, l'éclairage du moteur et du coffre, la protection de dessous de caisse et une grande partie des isolants ne faisaient pas non plus partie de l'équipement de série. En revanche, un aileron avait été ajouté à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'un châssis sportif rigide, un levier de vitesse court et le sigle « CS Clubsport » sur l'aile avant gauche.

Le moteur six cylindres de 3,2 litres et 231 ch ne change pas, mais gagne 300 tr/min. Mieux encore : grâce à un poids à vide réduit de 50 kg et donc égal à 1 160 kg, ce moteur de type Boxer refroidi par air fonctionne particulièrement bien avec la 911 Clubsport.

968 CS Coupé : quatre cylindres avec une grosse cylindrée et un poids réduit

En faire plus avec moins : un engagement qui s'appliquait également à la Porsche 968 CS Coupé en 1993. Cette voiture de sport transaxle possédait le moteur atmosphérique quatre cylindres avec la plus grosse cylindrée et le couple le plus élevé de son époque, qu'elle alliait avec une répartition quasi-idéale du poids et une parfaite maniabilité. Par rapport au modèle de série de 1 370 kg, la version Clubsport apporte elle aussi une réduction de 50 kg. Elle le doit avant tout à ses sièges à baquet légers et à sa batterie plus petite, ainsi qu'à l'absence de caches et d'isolants, de sièges arrière et d'Airbags ainsi que de composants électriques de confort, comme les lève-vitres, la fermeture centralisée et le réglage des rétroviseurs extérieurs. Elle possède cependant un volant de sport trois branches de 360 millimètres, des jantes en alliage léger de 17 pouces et un châssis sportif, garantissant à la 968 CS Coupé de série un surbaissement d'une bonne vingtaine de millimètres. Le moteur quatre soupapes de 3,0 litres avec réglage VarioCam de l'arbre à cames d'admission garde ses 240 ch et permet d'atteindre une vitesse de pointe de 252 km/h, ainsi qu'une accélération de zéro à 100 km/h en 6,5 secondes.

911 Carrera T (991 II) : équipement de série à orientation dynamique

En 2018, Porsche a redonné vie au concept puriste du « Touring » avec la 911 Carrera T de la série 991. Ses caractéristiques : un poids réduit, une boîte de vitesses manuelle à transmission plus courte et une propulsion arrière avec blocage mécanique du différentiel arrière pour plus de performance et un plaisir de conduite intensif. Inspiré de la 911 Carrera, le modèle T à deux sièges génère lui aussi 272 kW (370 ch). Il est équipé de série d'accessoires qui n'existent pas pour la 911 Carrera, comme le châssis sportif PASM avec surbaissement de 20 millimètres, le pack Sport Chrono avec poids optimisé, le levier de vitesse plus court avec grille rouge et les bandes centrales en tissu Sport-Tex. Les roues arrière directrices, non disponibles pour la 911 Carrera, existent en option pour la 911 Carrera T.