



PORSCHE



# Le Boxster Spyder

Déchaîné

Résumer l'idée à l'essentiel. Poser de nouvelles références sur la base des valeurs fondamentales. Remanier de fond en comble un concept automobile considéré comme un classique. Des principes contradictoires en soi ?

Loin de là. Ce sont justement ces principes qui ont permis à nos ingénieurs de réaliser un rêve nourri de longue date. Construire un roadster inédit. Plus authentique, plus sportif et plus fougueux que jamais. Le rêve du Boxster Spyder.





## Pleinement captivé, mais totalement libre. Un paradoxe.



### Le Boxster Spyder.

Une voiture de sport dédiée exclusivement aux sensations et au plaisir de conduire à l'état pur, alors que nous vivons dans un monde de principes, de bons sens et de confort ? Parfaite-

ment. Nos ingénieurs ont simplement appliqué la philosophie Porsche. Résultat : le Boxster Spyder. Plus fort, plus musclé et plus sportif que jamais. Un roadster dans la tradition

Porsche. Bref, dans le droit fil du concept Porsche Intelligent Performance, à l'état pur.

L'objectif global : accroître les performances – cela va de soi.

Mais, de nouveau, intelligemment. Il ne s'agit pas d'augmenter simplement la puissance, mais de soupeser, penser et repenser chaque gramme. Sans oublier le conducteur, qui est au

centre de nos intérêts. Satisfaire ses attentes pour qu'il puisse vivre sa propre sportivité et affirmer son caractère. Le défi : jeter du lest pour ne garder que l'essentiel. Le résultat : pas de

capote électrique – mais une capote manuelle. Pas de climatisation, pas d'autoradio ni de porte-gobelets.

Juste deux coffres – le summum du confort peut-être. Parmi les autres caractéristiques : des portières en aluminium, des jantes en alliage léger de 19 pouces au design spécifique et des

sièges baquet. Une puissance portée à 320 ch, soit 10 ch de plus que le Boxster S. Une carrosserie abaissée de 20 mm. Un châssis aux réglages plus fermes. Un différentiel arrière

à glissement limité. Sans oublier le design, témoin visuel de cette alliance de puissance, de sportivité, d'authenticité et de performances. Conclusion : un athlète d'exception allégé de 80 kg,

avec un rapport poids/puissance légèrement inférieur à 4 kg/ch. Une aventure qui se résume en un seul mot : captivante.

## Se réinventer demande un esprit libre.

### Le concept Boxster Spyder.

Moteur central, conception allégée, agilité hors pair, comportement irréprochable, plaisir de conduire sans compromis... Jusque-là, rien de nouveau pour Porsche. Ce sont précisément ces caractéristiques qui ont permis au roadster 718 RS 60 Spyder, né au début des années 1960, de marquer l'histoire du sport automobile. Héritier du légendaire 550 Spyder, il s'est illustré en compétition et a remporté de nombreuses victoires.

Le nom de Spyder devient alors en toute logique synonyme d'un roadster authentique, qui pérennise nos valeurs fondamentales. Notre objectif était clair : développer une voiture de sport décapotable biplace dans la forme la plus pure qui soit. Renoncer à l'excès de confort en faveur de la sportivité. Créer un roadster authentique qui, comme son nom l'indique, n'a nul besoin d'un toit, et encore moins d'un toit électrique.

À la rigueur, une capote manuelle. Une approche fondamentale qui laissait toute latitude à nos stylistes pour réinterpréter le concept global. Le résultat le plus surprenant : la poupe dynamique, marquée par deux puissants bossages.

L'incontestable signature de ses origines se traduit par sa robe extérieure (teintes de série : Blanc Carrara, Rouge Indien et Noir), la griffe Porsche sur les

flancs – un clin d'œil aux années 1960 –, le design des prises d'air hérité du sport automobile, ou encore l'architecture intérieure, réduite à l'essentiel.

Le Boxster Spyder nous touche en plein cœur. C'est une voiture de sport qui a hérité de cet esprit roadster. Quintessence de l'histoire automobile et construit par des êtres qui font partie de cette histoire, il est dédié à tous ceux qui s'identifient à celle-ci.



## La beauté naturelle n'a pas besoin d'artifices.

### Le design.

Prendre les commandes d'un Boxster Spyder n'est pas une décision en soi, mais une passion, pour le plaisir de conduire à l'état pur. Une passion qui se traduit par l'engouement de tous les amoureux de roadsters, avides d'une sportivité palpable et apparente, impatients de vivre des sensations inédites.

Comme toujours, les ambitions de nos designers étaient élevées

et la barre a été placée très haut. Objectif visé : transmettre un message clair dès le premier regard. Annoncer d'emblée les couleurs, afficher ostensiblement la personnalité de ce roadster authentique, puissant et captivant. Comment ? En reprenant un principe omniprésent dans l'histoire de Porsche : la conception allégée – disons plutôt le concept Porsche Intelligent Performance. Revenir

aux sources. Supprimer le superflu. Une démarche audacieuse mais qui vise un effet durable. Le résultat est surprenant – même pour les puristes : l'esprit et les sensations roadster originels sont restés intacts. Le Boxster Spyder interprète cette notion de roadster authentique par un design dynamique. Par un langage des formes qui trace ses propres voies.



L'exemple le plus flagrant : la capote manuelle qui se substitue à la capote électrique. La poupe est dominée par 2 bossages impressionnants. Tels deux muscles puissants,

qui prolongent visuellement les arceaux de sécurité noirs lorsque la capote est ouverte. Plus qu'un simple jeu de lignes, ce design épuré optimise également les performances de la

voiture. Résultat : une aérodynamique accrue en conduite à ciel ouvert.

## Pour recevoir, il faut savoir donner.

Créer sa propre voie pour faire évoluer le concept. Pour nous, cela signifie également regarder en arrière. Évoquer les années 60. À cette époque, piloter un roadster faisait partie de ces défis qu'on aimait

affronter, de préférence en Porsche.

Tout dans le Boxster Spyder fait référence au passé, à commencer par le choix des teintes de série. Le Blanc

Carrara, une teinte très pure, évoque l'histoire du sport automobile chez Porsche.

Tout comme l'Argent Platine métallisé\*, proposé en option, ou la signature Porsche sur les flancs – un clin d'œil aux

nombreuses victoires de Porsche dans les années 1960.

Autre hommage au passé : l'aileron fixe du puissant capot arrière qui vient parachever les lignes dynamiques de la voiture. Si les effets sont

esthétiques, ils sont aussi techniquement très concrets : portance réduite et contact encore plus direct avec la route, pour un surcroît de plaisir. Comble du bonheur : la double sortie d'échappement noire qui élève la voix.



\* Disponible au plus tôt à partir de septembre 2010.



La première impression dépend aussi de tous les petits détails qui semblent moins importants, de prime abord.

Les prises d'air avant, accentuées par un cerclage couleur titane, intègrent les feux de position à diodes.

L'esprit est au minimalisme. Les lamelles des entrées d'air latérales arrière sont remplacées par une grille ouverte. Le choix des portières en aluminium faisait l'unanimité. Une victoire de 15 kg sur la balance, un chiffre éloquent. Le design des vitres latérales redessinées accentue le profil latéral allongé de la voiture (voir page 22). Parenthèse sur la sécurité passive. Équipé de protections anti-

encastrement latérales dans les portières, d'arceaux de sécurité et d'un système d'airbag complet, le Boxster Spyder prouve qu'un concept volontairement puriste peut offrir d'importantes réserves de sécurité.

Le défi est lancé et promet à chaque conducteur une aventure captivante. Une invitation qui ne se refuse pas.



## Le mauvais temps n'existe pas. Ce n'est qu'une question de philosophie.

### La capote.

Monter à bord, attacher les ceintures, démarrer (à gauche, cela va de soi) et prendre la route. Voilà en quelques mots les principaux gestes dont devrait s'acquitter le conducteur. Vu sous cet angle, appuyer sur un bouton pour commander une capote électrique nous semblait un luxe inutile. Résultat : une perte de poids de 21 kg. Une performance remarquable réalisée par nos ingénieurs, et qui leur a valu une mention spéciale (voir page 23).

Afin d'accentuer encore l'authenticité du Boxster Spyder, nos designers ont tenté une nouvelle approche : une capote inédite

composée de 2 éléments, l'un protégeant contre le soleil et l'autre contre le mauvais temps, et pourtant dépourvue de tout équipement électronique et de commande motorisée. Allègement assuré.

Une capote qui protège du soleil, mais qui n'entrave en rien le plaisir de rouler à ciel ouvert lorsque les vitres sont abaissées. Entièrement fermée par le second élément, elle vous garde à l'abri du mauvais temps, vous laissant profiter pleinement des sensations roadster originelles. Ni plus, ni moins. Une capote qui malgré – ou peut-être grâce à – sa



Capote

grande simplicité marque encore plus le Boxster Spyder. Dans ce même esprit de simplicité, cette capote est uniquement proposée en Noir.

Facile et pratique à utiliser, elle se loge dans la partie avant du coffre arrière sans pour autant diminuer l'espace de rangement. Une seule personne suffit pour la monter et la démonter en quelques minutes. Toutes les

pièces nécessaires au montage et au démontage sont peintes en rouge. Une couleur qui se repère facilement... et qui signale la sportivité.

Capote fermée, le Boxster Spyder peut atteindre une vitesse de pointe de 200 km/h. En revanche, il n'aime pas être enfermé dans les tunnels de lavage. Comme tout sportif accompli, il préfère se dépenser au grand air.



Capote



Protection contre le soleil et les intempéries



**Allègement maximal.**

**Le Boxster Spyder.**



## Un vrai sportif ne triche pas.

### Le moteur.

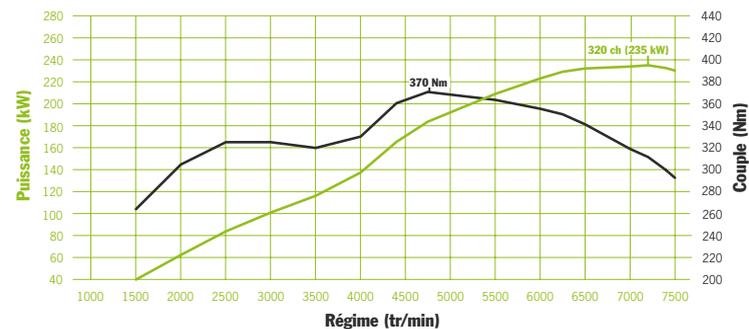
Plus de puissance égale plus de stabilité dynamique ? Une formule bien trop simple pour nos ingénieurs. Ce qui compte pour Porsche, c'est le rapport poids/puissance – une formule appliquée depuis plus de

60 ans. Poids réduit pour une excellente agilité et puissances accrues pour des performances impressionnantes. Le compte est bon. C'est pourquoi nous avons associé l'allègement de 80 kg à un moteur de 3,4 litres

affichant 10 ch de plus que le Boxster S. Le Boxster Spyder développe ainsi 320 ch (235 kW) à 7 200 tr/min. Son couple maximal de 370 Nm est disponible à 4 750 tr/min.

Résultat : une puissance phénoménale, un niveau sonore remarquable, des reprises optimales, une montée en régime franche et, grâce à la conception allégée, un rapport poids/puissance inférieur à 4 kg/ch.

L'accélérateur à peine effleuré, le Boxster Spyder se déchaine et se laisse porter par sa fougue. Le sprint de 0 à 100 prend alors que 5,1 secondes. Capote rangée, il revendique une vitesse de pointe de



Boxster Spyder : 370 Nm à 4 750 tr/min, 320 ch (235 kW) à 7 200 tr/min

Diagramme de puissance et de couple du Boxster Spyder



Volant sport PDK à 3 branches avec palettes



Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports

267 km/h. Le son du moteur envoûte vos oreilles. Pour transmettre toute sa puissance à la route, le Boxster Spyder fait appel à une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports d'une grande précision. Les change-

ments de vitesse deviennent alors un pur plaisir. Le confort a-t-il sa place dans un concept hypersportif comme celui du Boxster Spyder ? Oui, s'il est à la hauteur de cette dynamique hors pair. À l'exemple de la

boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) proposée en option (voir catalogue Boxster page 42). Le changement des rapports est ultrarapide, en quelques millièmes de seconde seulement, sans rupture de

couple. Avantages : une réactivité et une agilité accrues, et donc un plus grand plaisir de conduire, pour un confort élevé et une consommation réduite.

## Chez Porsche, l'évolution ne s'arrête jamais. Plus qu'une passion, c'est notre moteur.

Le Boxster Spyder est un sportif accompli.

Son moteur bénéficie dorénavant de l'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI). Au millième de seconde près, ce système injecte le carburant directement dans la chambre de combustion grâce à des injecteurs à commande électromagnétique. Les angles

du jet et du cône d'injection ont été optimisés. Le mélange de carburant est ainsi plus homogène et rend la combustion plus efficace.

Résultat : une puissance et un couple plus élevés et des valeurs de consommation et d'émissions en baisse.

Associé à des technologies de pointe telles que le VarioCam Plus, le rendement est encore amélioré. Ce système assure au Boxster Spyder un couple élevé dès les bas régimes et une puissance accrue dans la plage de régimes supérieurs. L'injection et l'allumage sont pilotés par le module de gestion électronique du moteur. Le conducteur dose son désir de

puissance grâce à un accélérateur électronique.

La ligne d'échappement dotée d'une double sortie noire caractéristique n'est pas qu'esthétique. Sa sonorité puissante trahit les velléités sportives du Boxster Spyder. Le timbre du moteur se veut encore plus vigoureux avec l'échappement sport optionnel.



## Un état d'esprit qui fait la différence.

### Le châssis.

Plus qu'une voiture de sport, le Boxster Spyder est un sportif d'exception. Son développement à lui seul était déjà un défi passionnant. Il s'agit maintenant de lui donner les moyens de progresser pour aller encore plus loin. Libérer ses réserves de puissance obtenues grâce à la conception allégée et à la vigueur du moteur pour le laisser vivre pleinement sa sportivité.

Le Boxster Spyder bénéficie d'origine d'un châssis extrêmement sportif avec des ressorts rigides et courts, des barres stabilisatrices transversales à l'avant et à l'arrière et un réglage plus ferme des quatre amortisseurs. La carrosserie est surbaissée de 20 mm par rapport au Boxster S.

Pour le conducteur, cela se traduit par une dynamique pure et une agilité hors pair. Les

effets de tangage et de roulis sont minimisés en courbe pour un plaisir inégalé – notamment en conduite à ciel ouvert. Le différentiel arrière à glissement limité, une dotation d'origine, procure des sensations encore plus fortes. Il renforce la motricité des roues arrière sur revêtements irréguliers ou en forte accélération en sortie de courbes serrées, par exemple. Il réduit également les réactions dues aux changements d'appui

et permet de mieux maîtriser le comportement du véhicule en situation extrême. La voiture garde son cap. Les interventions du système PSM se font plus rares (voir catalogue Boxster, page 63). Bref, le plaisir est au rendez-vous.



**Mêmes les caractères les plus forts  
peuvent montrer des faiblesses.  
Ne pas céder d'un pouce.**



Jante « Boxster Spyder » 19 pouces

Une sportivité sans compromis. Cela vaut aussi pour les jantes – en quelque sorte l'équivalent pour une voiture des pointes pour un athlète. Le Boxster Spyder est par conséquent chaussé, de série, de jantes 19 pouces spécifiques. À vrai

dire les plus légères jamais proposées par Porsche dans cette dimension. Elles ont révolutionné le principe de la conception allégée. Résultat : une diminution des masses non suspendues, une réactivité extraordinaire et une agilité maximale.

Pour assouvir son désir d'aller toujours plus loin, le Boxster Spyder peut être équipé de l'option Pack Sport Chrono ou l'option Pack Sport Chrono Plus, pour un réglage encore plus sportif du moteur... et pour votre plus grand plaisir. Ce mode sportif

s'active par une simple pression sur la touche SPORT de la console centrale. Effets garantis avec une réactivité accrue de l'accélérateur à la moindre pression sur la pédale.

Peut-on aller encore au-delà de cette sportivité ? La réponse est sans équivoque. En association avec l'option boîte PDK, la touche SPORT PLUS s'enrichit de 2 fonctions supplémentaires qui vous rapprochent encore plus du sport automobile. La

fonction Launch Control canalise la puissance phénoménale du Boxster Spyder et la libère pour optimiser les départs arrêtés comme en course. La deuxième fonction est appelée Cartographie course. Dans cette configuration, la boîte PDK autorise

des accélérations spectaculaires avec des temps de changement de rapport extrêmement courts à des points de passage optimisés. Pour une conduite sportive sans concession.

Le Boxster Spyder. Un roadster authentique, symbole d'une sportivité décomplexée. Réduit à l'essentiel, mais intransigeant sur la sécurité. La carrosserie, le châssis et le système de freinage sont en accord parfait, avec d'importantes réserves

de sécurité, même en conduite sportive intense. Des réserves qui peuvent encore être augmentées avec le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) optionnel.

Un système de freinage développé pour des sollicitations extrêmes, qui saura maîtriser la fougue du Boxster Spyder.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

## À l'intérieur : le strict minimum.

### L'intérieur.

Pour Porsche, l'habitacle se doit d'énoncer d'emblée la filiation de la voiture. Et sur le Boxster Spyder, l'objectif premier était de garantir un niveau de performances élevé, quitte à sacrifier certains éléments de confort. Créer une identité forte. Faire la distinction entre tous ceux qui n'ont jamais connu – ou ont oublié depuis trop longtemps – les sensa-

tions de conduite à l'état pur, et ceux qui refusent que trop de confort ne vienne gâcher leur plaisir.

Conclusion : un intérieur sobre, réduit au strict minimum – comme le veut la tradition. Un cockpit où règne l'esprit du sport. Ici, c'est le conducteur qui décide. Tout est à portée de main, fonctionnel et intuitif,

dans un seul but : libérer instantanément la puissance phénoménale du Boxster Spyder et déchaîner les passions.

Au premier contact, le constat est évident : le concept épuré de l'extérieur se retrouve à l'intérieur. La console centrale et la bague de la planche de bord en couleur carrosserie contrastent avec l'habitacle

habillé de noir en version d'origine. L'accent est mis sur la sportivité, encore soulignée par de nombreux éléments signalés en rouge. Comme les sangles de portière, le schéma de commande sur le levier de vitesse ou les ceintures de sécurité, pour n'en citer que quelques-uns.



## Un roadster qui donne le ton.

Le tableau de bord se caractérise par un design épuré. Les fonds de compteur des instruments ronds sont habillés de noir. La visière a disparu pour accentuer l'atmosphère de compétition. Tout est concentré

sur l'essentiel : le plaisir de conduire. D'emblée, le message est clair : un roadster authentique demande de quelques concessions. Point de vide-poches de portière ni de

porte-gobelets. Pas de poignées de porte classiques, mais des sangles dans la pure tradition du sport automobile. Autre facteur essentiel : la chasse aux kilos. Une stratégie volontaire car le design allégé fait partie

intégrante de la philosophie roadster. Une stratégie à laquelle appartiennent les sièges baquet sport, de série, avec bandes centrales en alcantara. Résultat : un allègement de 12 kg. Bien calé dans son siège,

le conducteur pourra libérer toute la puissance du roadster et vivre pleinement sa passion. Pas de place non plus pour la climatisation dans un concept qui se veut pur et dur. Les priorités du conducteur sont ailleurs.

En revanche, les 12 kilos qu'elle libère sont les bienvenus. Le pilote préférera de loin la conduite à ciel ouvert, qui remplace avantageusement toutes les climatisations du monde.

Une petite concession tout de même : le pare-brise teinté dégradé gris et le saute-vent font partie des dotations de série. Ils apportent un petit plus à l'agrément de conduite une

fois la capote rangée. Enfin, nous nous sommes interrogés sur les autres possibilités d'allègement. Faut-il aller jusqu'à supprimer l'autoradio ? Trois kilos de moins sur la balance

et le plaisir de pouvoir écouter le son très rock du Boxster Spyder. La réponse était facile.



Tableau de bord



Baguette décorative de la planche de bord



Console centrale et levier de la boîte de vitesse manuelle à 6 rapports



Siège baquet sport

## Pour nous, le Boxster Spyder est le roadster par excellence. À vous de nous le confirmer.

### Les équipements personnalisés.

Savoir exactement ce que l'on veut et ce que l'on ne veut pas. Prendre une décision sans se laisser influencer. Renoncer au superflu. Revenir à l'essentiel.

Telle est notre notion du purisme.

Mais la personnalité a-t-elle alors ici une place ? Bien

entendu, car chez Porsche, l'expression de la personnalité appartient toujours au conducteur. Ce qui signifie que le purisme du Boxster Spyder peut,

si vous le souhaitez, s'effacer devant le vôtre et vous pourrez lui imprimer votre caractère en optant, par exemple, pour une teinte différente, la climatisation

automatique, des sièges sport, d'autres jantes – et même l'autoradio. Les pages qui suivent vous présentent un aperçu de notre gamme de

#### Teintes unies – Extérieur.



Noir



Rouge Indien



Blanc Carrara

#### Teintes métallisées – Extérieur.



Noir Basalte métallisé



Argent Platine métallisé\*



Bleu Aquatique métallisé

#### Teintes spéciales – Extérieur.



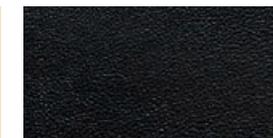
Crème

personnalisation. Au-delà de cette sélection, Porsche propose une multitude de produits pour personnaliser encore plus votre Boxster Spyder,

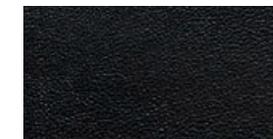
directement au départ de l'usine avec le programme Porsche Exclusive.

Matériaux nobles, qualité et touches inédites... Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur ces différents équipements personnalisés et les options Exclusive dans nos

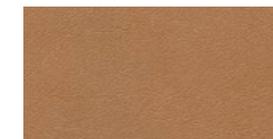
#### Teintes intérieures.



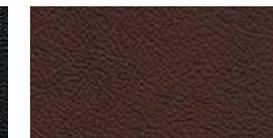
Teinte de série Noir<sup>1)</sup>



Cuir Noir<sup>1)</sup>



Cuir Beige Sable<sup>1)</sup>



Cuir Cocoa<sup>2)</sup>



Cuir naturel Rouge Carrera<sup>2)</sup>

tarifs spécifiques. Si vous n'optez pas pour une personnalisation au départ de l'usine, le programme Tequipment vous permettra de donner plus de caractère à votre Boxster

Spyder en seconde monte. Maintenant que nous avons détaillé chaque kilo, à vous de définir ce qui vous est en outre indispensable.

\* Disponible au plus tôt à partir de septembre 2010.  
Également disponible jusqu'en juillet 2010 : Gris Arctique métallisé (teinte métallisée extérieure).

<sup>1)</sup> Ceintures de sécurité et sangles de portière rouges.  
<sup>2)</sup> Ceintures de sécurité et sangles de portière noires.

## Équipements personnalisés.



Phares Bi-Xénon



Échappement sport



Chronomètre Sport Chrono

### Extérieur.

	Code
• Peinture métallisée	Code
• Teinte spéciale	Code
• Phares Bi-Xénon avec contrôle de faisceau dynamique en virage	P74
• Batterie de conception allégée (lithium-ion)	191
• Suppression du monogramme	498
• Assistance parking (arrière)	635
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteurs de pluie intégrés	P12

### Moteur, boîte de vitesse et châssis.

	Code
• Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)	250
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	450
• Pack Sport Chrono	639
• Pack Sport Chrono Plus, uniquement en association avec le PCM	640
• Échappement sport	XLF



Jante « Carrera S II » 19 pouces

Jante « Carrera Classic » 19 pouces

Jante « SportDesign » 19 pouces

Jante « 911 Turbo » 19 pouces

Jante « 911 Turbo II » 19 pouces

### Jantes.

	Code
• Jante « Carrera S II » 19 pouces	419
• Jante « Carrera Classic » 19 pouces	405
• Jante « SportDesign » 19 pouces	407
• Jante « Carrera Sport » 19 pouces	XRR
• Jante « 911 Turbo » 19 pouces	404
• Jante « 911 Turbo II » 19 pouces	421
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	446
• Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	482

### Intérieur.

	Code
• Volant sport PDK à 3 branches avec palettes, en association avec la boîte PDK	840
• HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	608
• Régulateur de vitesse automatique	454
• Climatisation automatique	573
• Sièges sport	P77
• Sièges chauffants (uniquement en association avec les sièges sport et la climatisation automatique)	342
• Extincteur (uniquement en association avec les sièges sport)	509
• Tapis de sol	810
• Porte-gobelet	585

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les équipements personnalisés et les options Exclusive dans nos tarifs spécifiques.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les équipements personnalisés et les options Exclusive dans nos tarifs spécifiques.



Siège sport



Pack intérieur Alcantara pour Boxster Spyder



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation

### Intérieur Cuir et Cuir naturel.

#### Code

• Intérieur tout cuir, teinte de série Noir ou Beige Sable	Code
• Intérieur tout cuir, teinte spéciale Cocoa	Code
• Intérieur tout cuir, en cuir naturel Rouge Carrera	998

### Intérieur Alcantara.

#### Code

• Pack intérieur Alcantara pour Boxster Spyder	DBA
• Pack intérieur Alcantara pour Boxster Spyder avec PDK	DBB

### Enlèvement à l'usine.

#### Code

• Enlèvement à l'usine	900
------------------------	-----

### Audio et communication.

#### Code

• Système audio CDR-30 (uniquement en association avec le Pack Audio Plus)	695
• Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation (uniquement en association avec le Pack Audio Plus)	P23
• Pack Audio Plus	490
• Chargeur 6 CD pour système audio CDR-30	692
• Chargeur 6 CD/DVD pour PCM	693
• Interface audio universelle	870
• Pré-équipement pour téléphone mobile sans/avec console	619/618
• Module de téléphone pour PCM	666
• Commande vocale pour PCM	671
• Carnet de bord électronique pour PCM	641

## Caractéristiques techniques du Boxster Spyder.

Moteur	
Type de moteur	Boxer
Position	Centrale
Nombre de cylindres	6
Cylindrée	3 436 cm <sup>3</sup>
Puissance (DIN)	320 ch (235 kW)
à	7 200 tr/min
Couple maximal	370 Nm
à	4 750 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1
Transmission	
Type de transmission	Arrière
Boîte mécanique	6 rapports
Boîte PDK (en option)	7 rapports
Châssis	
Essieu avant/arrière	Jambe de force allégée
Direction	Direction assistée hydraulique, à démultiplication variable
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 4 pistons à l'avant et à l'arrière, disques ventilés et ajourés
Système de stabilisation	PSM (avec ABS 8.0)
Jantes et pneumatiques	AV : 8,5 J x 19 ET 55 ; 235/35 ZR 19 AR : 10 J x 19 ET 42 ; 265/35 ZR 19

Poids à vide	
Boîte mécanique / Boîte PDK	
Selon la norme DIN	1 275 kg / 1 300 kg
Selon la directive CE*	1 350 kg / 1 375 kg
Performances	
Boîte mécanique / Boîte PDK	
Vitesse de pointe	267 km/h / 265 km/h (capote ouverte) 200 km/h / 200 km/h (capote fermée)
Accélération (de 0 à 100 km/h)	5,1 s / 5,0 s (4,8 s**)
Accélération (de 0 à 160 km/h)	10,8 s / 10,6 s (10,3 s**)
Accélération (de 0 à 200 km/h)	17,5 s / 17,3 s (17,0 s**)
Reprise (boîte mécanique, de 80 à 120 km/h), 5 <sup>e</sup> rapport	6,1 s / -
Reprise (boîte automatique, de 80 à 120 km/h)	- / 3,0 s
Consommation/Émissions***	
Boîte mécanique / Boîte PDK	
Cycle urbain (en l/100 km)	14,2 / 14,0
Cycle extra-urbain (en l/100 km)	7,1 / 6,6
Cycle mixte (en l/100 km)	9,7 / 9,3
Émissions de CO <sub>2</sub> (en g/km)	228 / 218
Capacité du réservoir (plein)	environ 54 l

\*\* Touche SPORT PLUS activée en association avec les Packs optionnels Sport Chrono ou Sport Chrono Plus.

\*\*\* Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. La consommation a été déterminée sur un véhicule doté des équipements de série. Certains équipements proposés en option peuvent modifier la consommation et les performances du véhicule.

Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les équipements personnalisés et les options Exclusive dans nos tarifs spécifiques.

\* Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg). Les équipements optionnels augmentent cette valeur.



**Comme dans toutes les familles,  
chacun veut afficher son caractère.**

#### **Les modèles Boxster.**

Le Boxster Spyder concentre les gènes sportifs de l'histoire des voitures de sport depuis plusieurs décennies. Il porte les caractéristiques héréditaires essentielles d'une famille de grands sportifs.

Dans cette même fratrie, on trouve le Boxster et le Boxster S. Le Boxster est un sportif accompli, au corps musclé et au poids idéal. Synonyme d'un plaisir inégalé, avec des sensations proches du sport automobile.

Le Boxster S est une interprétation plus sportive du concept roadster. Un athlète de haut niveau, encore plus abouti. Il bénéficie d'un moteur plus puissant et d'un équipement de série plus complet. Difficile

de choisir entre ces 3 modèles, entre trois types de caractères sportifs. Il vous faudra simplement pour cela découvrir votre propre définition de la sportivité.

Si vous voulez tenter l'expérience, contactez le Réseau Officiel Porsche ou rendez-vous sur notre site Internet [www.porsche.com](http://www.porsche.com).



**Boxster, Boxster S et Boxster Spyder**

**Le Boxster Spyder. Il incarne la quintessence de l'esprit roadster : vivre des sensations à l'état pur, authentiques. Un esprit intransigeant, résistant à toute convention et à toute offensive du confort. Recentré sur la route et le désir du conducteur de mobiliser cette puissance. Autrement dit, un roadster qui déchaîne les passions.**







