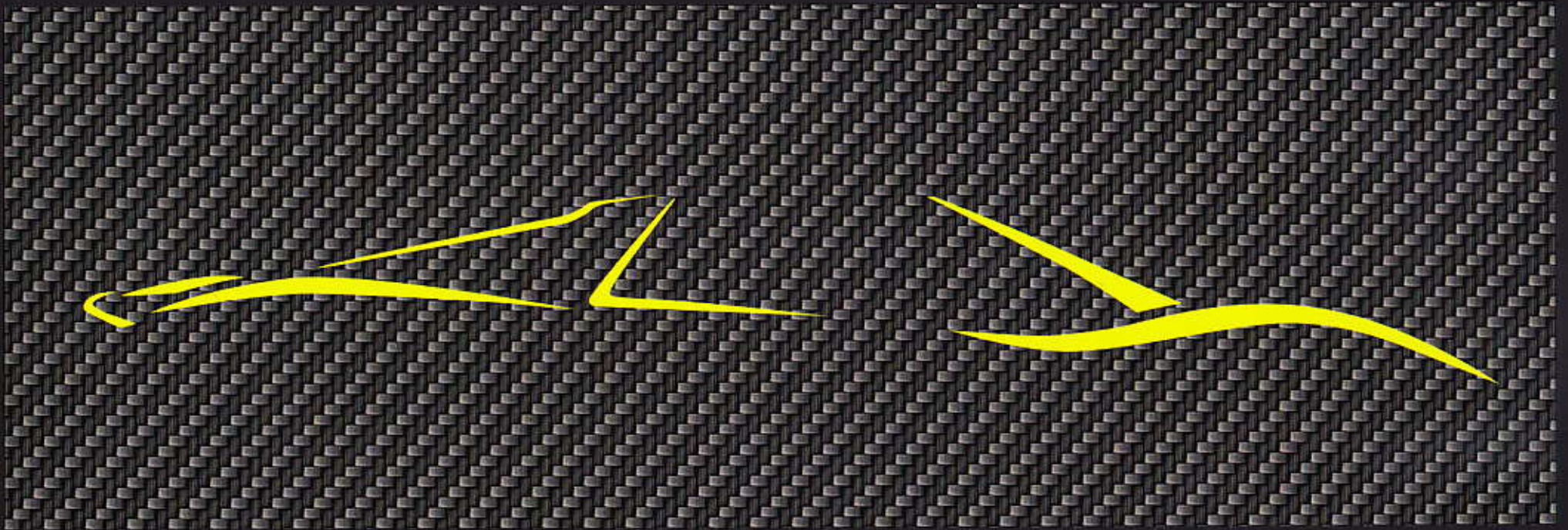




PORSCHE



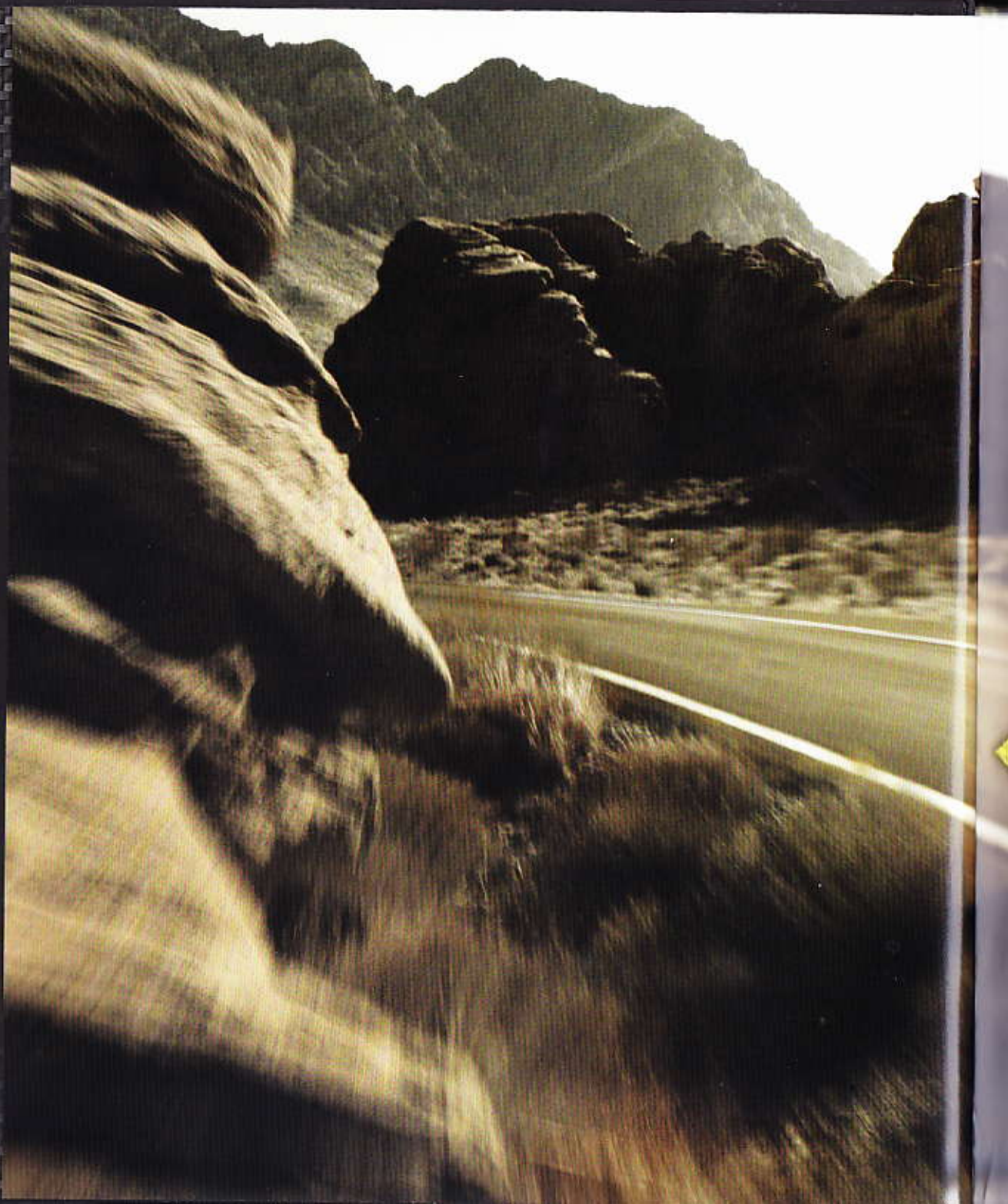
918 Spyder

918 Spyder



Sommaire

918 Spyder	8
Design	10
Tradition du sport automobile	14
Motorisation	18
Concept de type châssis roulant	28
Cockpit	34
Sécurité	42
918 Spyder avec Pack Weissach	44
Personnalisation	54
Conclusion	60
Caractéristiques techniques	62







Une nouvelle étincelle pour un vieux rêve d'enfant.

918 Spyder.

Dix secondes. En course automobile, presque une éternité. Pour nos ingénieurs une contrainte à respecter lors de la conception de la 918 Spyder. Le cahier des charges le précisait : « prendre au moins ce temps à la Carrera GT ». Pas n'importe où, mais sur l'un des circuits les plus exigeants au monde, la boucle Nord du Nürburgring. L'objectif était fixé : abattre le tour en moins de 7'22".

Une contrainte difficile, à laquelle venait s'en ajouter une autre : consommer 3,0 l/100 km en cycle mixte (selon le nouveau cycle européen de conduite, NEDC). Ces deux impératifs combinés donnaient au projet des allures d'équation insoluble. Équation insoluble ou matière à rêver ? Pour des

ingénieurs férus de problèmes techniques, choisissez la seconde réponse.

L'idée était lancée, il ne restait plus qu'à trouver toutes les inconnues pour résoudre l'équation, et faire de ce rêve une réalité. Mais comment les trouver simultanément ? En laissant libre cours à nos idées sur un thème : la motorisation. Il fallait trouver d'autres voies, oser penser autrement, sans se poser d'interdit. La barre était placée très haut, mais était tout à fait franchissable pour une société comme Porsche, qui a l'ingénierie dans ses gènes.

Performances, efficacité et conduite au quotidien. Un trio habituellement conflictuel, que

nous devions unir au moyen d'un concept totalement nouveau. La solution serait pour nous une hybride hautes performances rechargeable. Une hybride de sport « plug-in », mais façon Porsche. Il nous manquait encore son nom... un nom qui évoquerait d'emblée notre expérience dans la conception de voitures de sport. Nous l'avons trouvé : 918 Spyder.

Pour cette supercar de sport capable de réaliser sans effort ce grand écart entre performances inégalées et incroyable sobriété, même les plus chevronnés de nos ingénieurs ne trouvaient pas les mots.

C'est pourquoi, nous préférons laisser parler les chiffres : V8 de

course totalement nouveau, 2 moteurs-générateurs électriques hauts régimes, délivrant à eux trois plus de 795 ch (585 kW), 3 s pour atteindre le 100 km/h, et une autonomie supérieure à 25 km en conduite tout-électrique.

La 918 Spyder fait renaître ce vieux rêve de la voiture de sport parfaite. En 918 exemplaires seulement.

Le temps était venu de déclencher cette nouvelle étincelle, afin de raviver la flamme du segment des voitures de sport. Pour que vivent ces nouvelles idées, et que le record tombe... de 10 s à peine.

918 Spyder.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.

Les traditions peuvent servir de refuge, ou de motivation.

Design extérieur.

Il n'existe peut-être aucune autre voiture de sport au monde qui conjugue aussi bien que la 918 Spyder tradition et innovation. Si son histoire nous fait voyager dans le passé, son design nous projette dans des temps nouveaux.

Ses ailes, par exemple, évoquent la légendaire Porsche 917. Ses montants latéraux sont, eux, hérités du RS Spyder.

L'ADN Porsche est présent dans chaque élément. Nombreuses victoires et fabuleuses légendes ne nous suffisent cependant pas. Pour nos designers, le passé est une référence, une source d'inspiration qui leur permet de frapper

à de nouvelles portes, celles qui s'ouvrent sur l'avenir.

Sur la 918 Spyder, cela se remarque immédiatement à ses proportions typiques de voiture de course, mais également aux successions fluides de formes pleines et déliées,

La silhouette générale séduit d'emblée. Les deux entrées d'air, particulièrement grandes du bouclier donnent à l'avant un air offensif. Elles sont là pour assurer un refroidissement exemplaire. Au-dessus, des phares à diodes. Toutes les fonctions optiques sont intégrées dans ces blocs. Le capot avant, au nez très avancé,

est encadré de deux ailes nettement marquées et fait ressortir ainsi la largeur du véhicule. Il se termine devant un pare-brise typique en sport automobile, dont les côtés sont fortement bombés.

Fonctionnel et léger : le toit en carbone, composé de deux éléments, se range facilement dans le coffre. Les entrées d'air latérales se prolongent jusqu'aux montants latéraux. La poupe n'en paraît que plus large et laisse deviner lequel des deux essieux fournit le plus de puissance.

La liaison à la route est assurée par de larges jantes en alliage léger (20 pouces à l'avant, 21 pouces à

l'arrière) peintes en Noir, dont les faces avant sont polies. Sur demande, vous pouvez opter pour des jantes monobloc forgées « 918 Spyder », en magnésium. L'utilisation de ce métal d'une légèreté extraordinaire est issue du monde des courses automobile, où il permet de réduire encore le poids.

Tels des points d'exclamation, les deux sorties d'échappement de type top-pipes expriment leur fonction à la fois technique, optique et acoustique. Même pour la catégorie des supercars, cette orientation des flux d'échappement est une première.

Les feux arrière à diodes prennent un relief qui leur confère un effet encore plus profond. Au-dessus d'eux, l'aileron arrière télescopique. Rentré, il réduit la résistance à l'air et renforce l'allure sportive de la 918 Spyder. Une fois sorti, il lève tout doute quant au tempérament sportif et à l'appui aérodynamique de ce modèle.

Quel avantage pour vous ? Un C_x encore plus faible et une tenue de route encore plus élevée, pour des performances incroyables et une sobriété qui ne l'est pas moins. Un gain somme toute logique lorsque formes et fonctions, innovation et tradition s'unissent.



Le plus grand luxe de notre époque : pouvoir se passer du superflu.

Design intérieur.

La 918 Spyder est née sur les circuits, et cela se sent également dans son habitacle. On y retrouve combinés le dynamisme, la stabilité et l'élégance qui marquent déjà son allure extérieure. Sans ces traits de caractère typiques, pas de Porsche. Et encore moins de 918 Spyder.

L'héritage du sport automobile frappe dès que l'on monte à bord. Notamment par la découpe épurée du tableau de bord et les 3 instruments qui s'en détachent.

Principe suivi : alléger. Méthode : renoncer au superflu. Résultat : une excellente ergonomie et une grande lisibilité d'un seul coup d'œil. Comme en sport automobile.

L'idée maîtresse de cet intérieur transparaît dans de nombreux autres éléments. L'habitacle ressemble ainsi à un cockpit. Le principe de fonctionnalité, novateur, est à double volet. À l'instar de ce qui se fait en sport automobile, les commandes essentielles sont regroupées sur le volant sport.

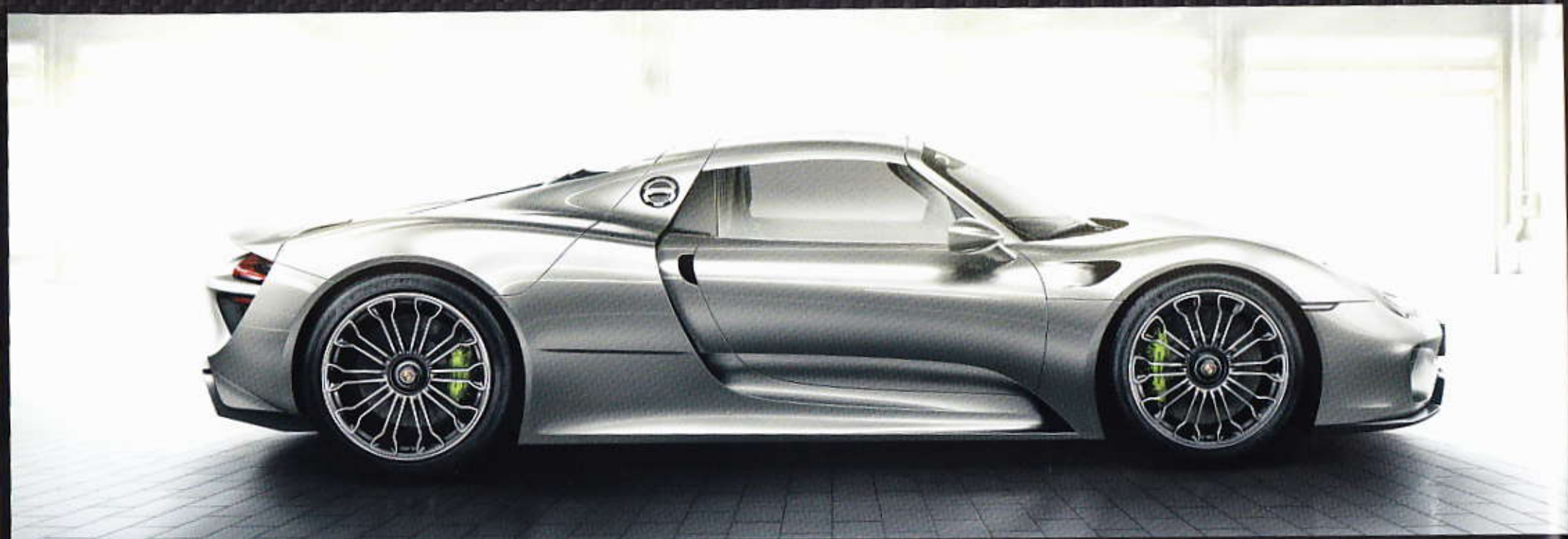
Toutes les autres (pour la climatisation, la navigation ou le système audio, par exemple) sont accessibles rapidement par le biais d'un grand panneau tactile haute technologie de couleur noire, totalement novateur, qui occupe la console centrale montante. Un gadget ? Non, tout au contraire.

Les matériaux utilisés sont légers et de toute première qualité. L'aluminium est largement employé. Il entoure la console centrale et sépare clairement les différentes

zones de commande du tableau de bord. Tout aussi caractéristique de cet habitacle : le carbone. Ou, plus précisément, la finition carbone. La 918 Spyder lui fait la part belle pour des raisons d'économie en poids, mais également d'esthétique. Un troisième matériau noble entre en jeu : le cuir. Fonctionnels, robustes, confortables, les éléments en cuir sont soulignés par de fins passepoils en couleur contrastante. Une petite touche particulière, très sportive.

Autre principe propre à ce modèle : sa rareté. Il sera limité à 918 exemplaires numérotés. Une plaquette Édition limitée le rappellera sur le cache du tunnel médian et le cache-moteur. Par ailleurs, les possibilités de personnalisation ne manquent pas pour que chacun de ces exemplaires soit vraiment unique. Chaque pilote peut ainsi montrer qu'il construit à sa manière l'histoire de notre marque. Une histoire d'avenir.





**Père né à Weissach.
Mère née au Mans.**

Tradition du sport automobile et 918 Spyder.

La 918 Spyder présente toutes les qualités d'une vraie voiture de course : performances, efficacité, purisme. Pour mieux comprendre, sur quelle direction la 918 Spyder a mis le cap pour le XXI^e siècle, retournons-nous un instant sur son héritage sportif.

Porsche et le sport automobile ne font qu'un. Depuis les tout débuts de la marque, en 1948. C'est déjà dans une version de course que la Porsche 356 remportait une première victoire de catégorie, aux 24 Heures du Mans. Plus de 30 000 ont suivi depuis.

Remportées par des voitures aussi légendaires que le 550 Spyder, la 904 ou les versions course de la 911. Que ce soit lors des Mille Miglia, de la Targa Florio ou de la Carrera Panamerica. En montagne, en rallyes ou dans les grandes classiques de l'endurance. Un seul principe : courir sur des petites voitures de sport, souples et maniables, dotées d'une cylindrée relativement réduite mais animées par une volonté de gagner incomparable.

Nos succès répétés nous ont ensuite valu une position dominante et, en 1970 et 1971, le triomphe de la Porsche 917 au Mans ouvrait ainsi une ère nouvelle, qui a marqué

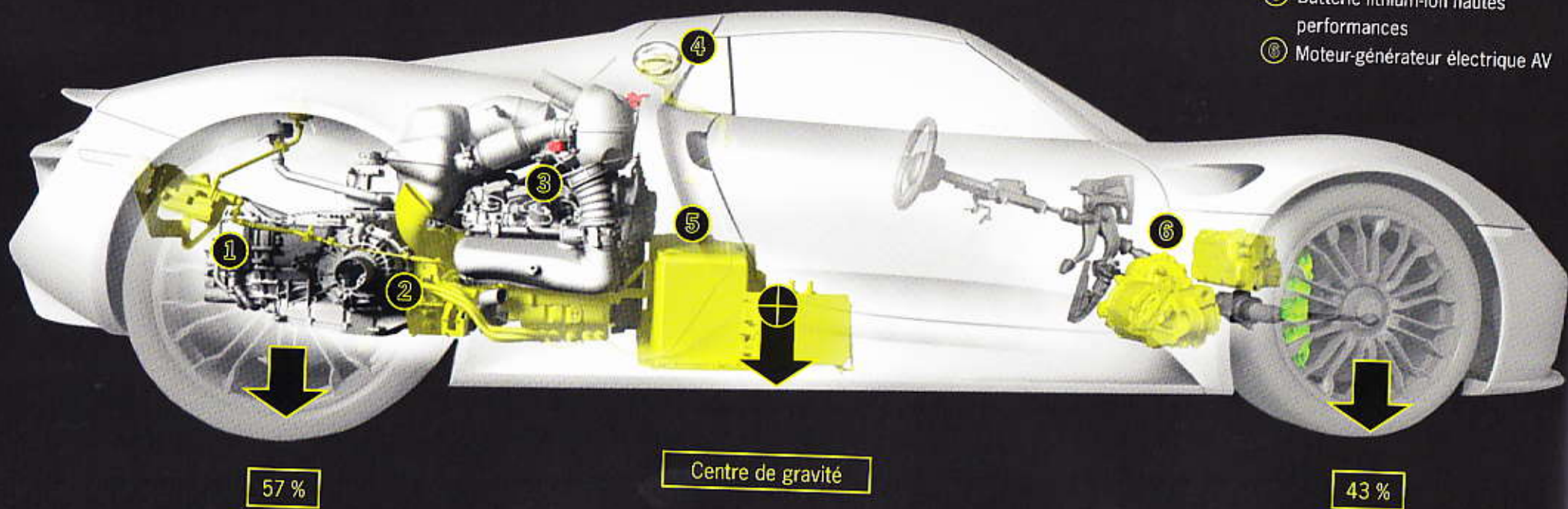
la mémoire de tous les passionnés. Au tour maintenant de la 918 Spyder de faire vivre cet héritage, en incrémentant d'un point ce numéro légendaire.

Second héritage, dans le nom et les formes : le RS Spyder. Son V8 a fourni la base du moteur thermique hyper-performant de cette supersportive hybride. La carrosserie monocoque renforcée de fibres de carbone jetait de son côté les bases d'un nouveau type de conception. Sur les circuits, le RS Spyder s'est distingué dans les courses de série, notamment les American Le Mans Series (ALMS) et Le Mans Series (LMS) européennes.

Le Pack Weissach (p. 44 et suivantes) de la 918 Spyder rend par ailleurs un hommage appuyé au sport automobile. Un décor de course historique en option montre notre fidélité à notre tradition sportive, réinterprétée toutefois dans une variante plus contemporaine dès que les moteurs démarrent. Sur route comme sur circuit. La 918 Spyder se montre alors sous son jour réel. Et vous êtes au volant.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.





- ① Boîte PDK à 7 rapports
- ② Moteur-générateur électrique AR
- ③ V8 hauts régimes
- ④ Prise pour recharger la batterie
- ⑤ Batterie lithium-ion hautes performances
- ⑥ Moteur-générateur électrique AV

Le cœur des Porsche a ses raisons qui tirent aussi partie de la raison du plus fort.

Motorisation.

Certains pensaient encore récemment que les constructeurs devaient choisir entre concevoir soit des voitures de sport hyper performantes soit des véhicules sobres. Heureusement, Porsche n'était pas de leur avis. Ce sont justement les idées a priori impossibles à concrétiser qui motivent nos progrès techniques.

Nous voulons le meilleur des deux mondes et avons donc décidé de créer un modèle hybride rechargeable, qui conjuguerait hautes performances et sobriété : la 918 Spyder. Tout en elle serait nouveau, jusqu'au moindre composant, au moindre boulon.

Des changements radicaux, pour une intégration parfaite de la technologie plug-in. La batterie est

ainsi logée très bas, au cœur de la voiture, afin de mieux placer le centre de gravité.

Notre vision de l'avenir : faire rimer encore mieux hyper-performance et efficacité. Grâce à un concept harmonieux, Intelligent Performance, et aux technologies hybrides. Pas pour suivre la mode, mais parce que cet avenir semble prometteur. Une prouesse rendue possible par 3 moteurs développant une puissance phénoménale. Le couple maximal ne l'est pas moins, dès le démarrage. La motricité suit l'exemple, grâce à la transmission intégrale électrique. En matière d'efficacité également, la barre est placée très haut, afin de booster les accélérations pour votre plus grand plaisir.

Pour cela, il nous fallait créer une nouvelle race de voitures, qui puisse allier les avantages d'une motorisation classique à ceux du tout-électrique. Inédit pour une supersportive. Cela signifiait conjuguer l'efficacité et le couple d'un moteur électrique avec la puissance d'un V8 atmosphérique.

Autrement dit, le meilleur des deux mondes de la motorisation.

918 Spyder. Une hybride hautes performances.

Il y a hybride... et hybride. L'agencement et le fonctionnement de ses moteurs classent la 918 Spyder dans la catégorie Parallel-Hybrid. Cela signifie qu'elle peut être propulsée uniquement par le moteur thermique en prise sur l'essieu arrière, ou uniquement par le moteur électrique arrière, ou encore par les deux motorisations simultanément. En fonction de la stratégie choisie, la traction de l'essieu avant peut également entrer en jeu grâce au second moteur-générateur électrique. La répartition de la puissance entre les deux trains est assurée par le nouveau système de gestion des moteurs.

Ces trois moteurs permettent à la 918 Spyder d'afficher des valeurs cumulées impressionnantes : plus de 795 ch (585 kW), et un couple maximal d'environ 780 Nm sur une large plage de régimes, de 1 000 à 4 000 tr/min. Au 7^e rapport, le couple équivalent mesuré au vilebrequin est de 1 000 Nm entre 800 et 2 000 tr/min.

L'essentiel à retenir : cet énorme couple moteur est à votre disposition même à faible régime. La puissance peut ainsi se développer harmonieusement sur toutes les plages, jusqu'au régime maximal de 9 000 tr/min.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.

Un V8 hauts régimes.

Un V8 hauts régimes de 4,6 l a été exclusivement mis au point pour la 918 Spyder, par la même équipe d'ingénieurs que celle qui a mené le RS Spyder à ses nombreuses victoires sur circuit.

Les gènes sportifs et les 580 ch (426 kW) de ce nouveau moteur lui permettent d'égaliser le niveau de performances d'un moteur de compétition. Puissance élevée, poids allégé (environ 135 kg), position basse ... les meilleures conditions possibles sont réunies pour des performances dynamiques hors du commun sur circuit comme sur route.

Ce V8 bénéficie d'une lubrification à carter sec et réservoir d'huile séparé. Les bielles en titane et les pompes d'aspiration sont réalisées selon nos principes de conception allégée. Typique également du sport automobile : le vilebrequin à plat. Lui aussi de conception allégée. Une autre façon d'être à la fois plus performant et plus léger. Résultat : une puissance au litre extraordinaire – 126 ch (91 kW) – pour un moteur atmosphérique. La plus élevée jamais atteinte chez Porsche.

Deux moteurs-générateurs électriques.

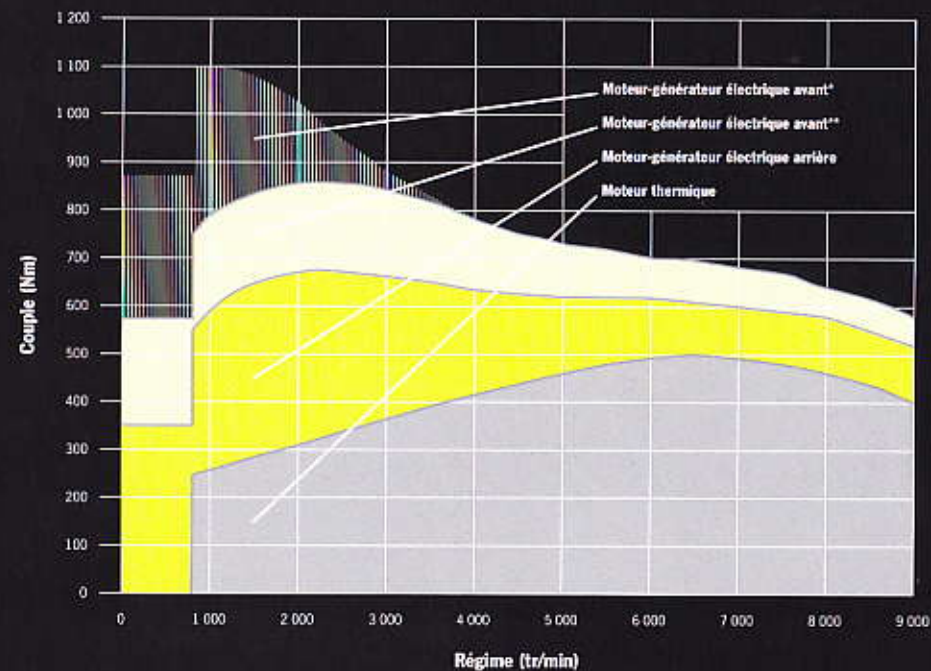
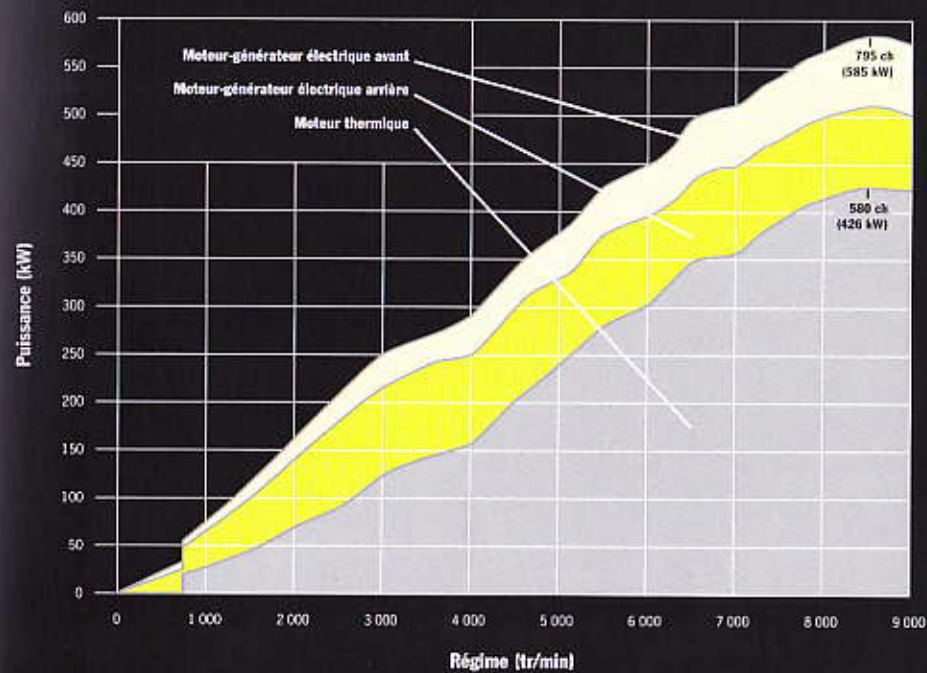
En avance sur son temps, la 918 Spyder dispose en sus du moteur thermique de deux moteurs-générateurs électriques, respectivement placés sur l'essieu avant et l'essieu arrière. Leur puissance inhabituelle par rapport à leur taille et leur poids – au total 245 ch (180 kW), soit 116 ch (85 kW) à l'avant et 129 ch (95 kW) à l'arrière – contribuent en partie à leur succès. Leur vitesse de pointe à 150 km/h en mode purement électrique est à la hauteur de ce que l'on attend d'un moteur signé Porsche.

Qualité complémentaire : l'extrême réactivité des moteurs électriques. Le couple maximal de 400 Nm est disponible dès le démarrage, alors que la voiture est encore immobile. L'idéal pour les départs arrêtés. Ce couple et cette réactivité permettent d'obtenir une transmission intégrale électrique très vive. Pour des raisons de poids et de performances, le moteur électrique avant est de surcroît en prise constante sur l'essieu. Il en résulte déjà une formidable puissance de traction même lorsque le moteur thermique tourne à bas régime. Plus l'on monte les rapports, et plus cet effet est renforcé. La configuration du moteur électrique avant lui assure un couple

maximal à 235 km/h. Au-delà de cette vitesse, il est ensuite découplé.

Autre avantage : la motorisation électrique est nettement plus efficace dans les hauts régimes qu'un moteur thermique. Son rendement atteint 90 % dans la plupart des plages de charge.

Tout aussi essentiel : les moteurs-générateurs électriques savent récupérer de l'énergie pour la remettre ultérieurement à disposition de vos performances. Un petit plus pour vous ? Un plus plutôt un réel atout pour passer intelligemment en tête.



* Couple équivalent mesuré au vilebrequin en 7e
 ** Couple équivalent mesuré au vilebrequin en 3e

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.



**Batterie motrice
hautes performances.**

Pour la 918 Spyder, nous avons conçu une batterie motrice hautes performances reposant sur la technologie lithium-ion. D'une capacité extrêmement élevée, elle est capable de restituer cette fantastique énergie très rapidement pour que les moteurs électriques boostent l'action du moteur thermique. En attendiez-vous vraiment moins d'une supersportive du XXI^e siècle ?

À nos yeux, une batterie n'est pourtant vraiment efficace que si elle continue de fournir toute son énergie au fil des années. Celle de la 918 Spyder est donc garantie 7 ans ou jusqu'à 100 000 km.

Une preuve comme une autre de sa fiabilité, et de notre confiance en l'avenir.

Cette batterie peut être branchée directement sur le secteur grâce son dispositif de recharge intégré. Elle récupère par ailleurs l'énergie lorsque le véhicule roule, et ce de deux façons. Elle stocke en effet sous forme d'électricité une partie de l'énergie cinétique transformée par les moteurs-générateurs, par exemple lors du freinage.

En fonction de la situation, le moteur thermique peut également améliorer l'efficacité globale de la voiture en entraînant la motorisation électrique arrière, qui, en mode générateur, rechargera la batterie. Résultat : plus de puissance pour des temps au tour

extrêmement rapides. Ou pour rouler simplement en mode E-Power tout-électrique.

Système de freinage hybride hautes performances.

Les deux moteurs-générateurs électriques de la 918 Spyder peuvent aussi servir de frein. Ce système de freinage hybride allie de ce fait un mode de récupération d'énergie électrique totalement unique en son genre à de véritables sensations de freinage au pied.

De son côté, le système de freinage hydraulique intelligent intègre discrètement l'action des moteurs électriques à celle des freins PCCB. Le conducteur ne remarque aucune différence, sauf la puis-

sance du freinage, et garde en toute circonstance le retour qui convient dans la pédale de frein ... Normal, sur une Porsche.

Système de recharge batterie.

La 918 Spyder est une hybride hautes performances « plug-in », c'est-à-dire « branchable ». Vous pouvez la recharger en branchant son chargeur universel Porsche (CA) de 3,6 kW, de série, sur une prise secteur appropriée. Le temps de recharge varie selon les pays. Sur une prise secteur habituelle, il faudra 4 heures en Europe, et jusqu'à 11 heures aux États-Unis ou au Japon.

Lorsque vous rechargez, le courant alternatif (CA) à la prise secteur

est transformé en courant continu (CC) par le chargeur embarqué. Un support mural est également compris dans la dotation de série. D'un design élégant, typiquement Porsche, il accueille le chargeur universel Porsche (CA) pour faciliter son rangement.

Une station de recharge rapide (20 kW), également murale mais fonctionnant directement en courant continu, est disponible en option. La transformation en courant continu s'effectuant hors du véhicule, l'opération de recharge nécessite moins de temps, environ 30 minutes.

Un technicien agréé par Porsche pourra vous aider à installer la station de recharge, par exemple dans votre garage ou sur un circuit.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.





Système d'échappement avec top-pipes.

Une première sur nos routes : les sorties d'échappement de type top-pipes.

Plus la mise au point de la 918 Spyder de série avançait, et moins nos ingénieurs parvenaient à se faire à l'idée que ce système d'échappement particulièrement efficace en compétition, par exemple en Formule 1, ne serait pas utilisé dans cette supercar homologuée pour la route.

Leur frustration a finalement donné naissance à un nouveau concept de gestion des flux thermodyna-

miques : les lignes d'échappement, extrêmement courtes, évacuent les gaz verticalement, par deux larges sorties situées juste au dessus du moteur. Elles limitent les contre-pressions et optimisent ainsi à la fois les performances et la consommation. Autre effet de cette configuration : un son rond et rocailleux, qui rappelle sans équivoque les gènes de la 918 Spyder.

Deuxième avantage, à prendre en compte face aux impératifs liés au système hybride rechargeable : la chaleur du moteur thermique est évacuée plus rapidement. Last but not least, les top-pipes accentuent le look compétition de la

918 Spyder. Appelons cela un effet secondaire désirable.

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

À moteur hautes performances, transmission hyperperformante. Soit, pour la 918 Spyder, une boîte PDK retravaillée pour la circonstance, allégée et placée le plus bas possible. Sa cartographie et sa réactivité ont été encore optimisées.

La boîte PDK autorise également le passage manuel des vitesses grâce aux palettes intégrées au volant sport.

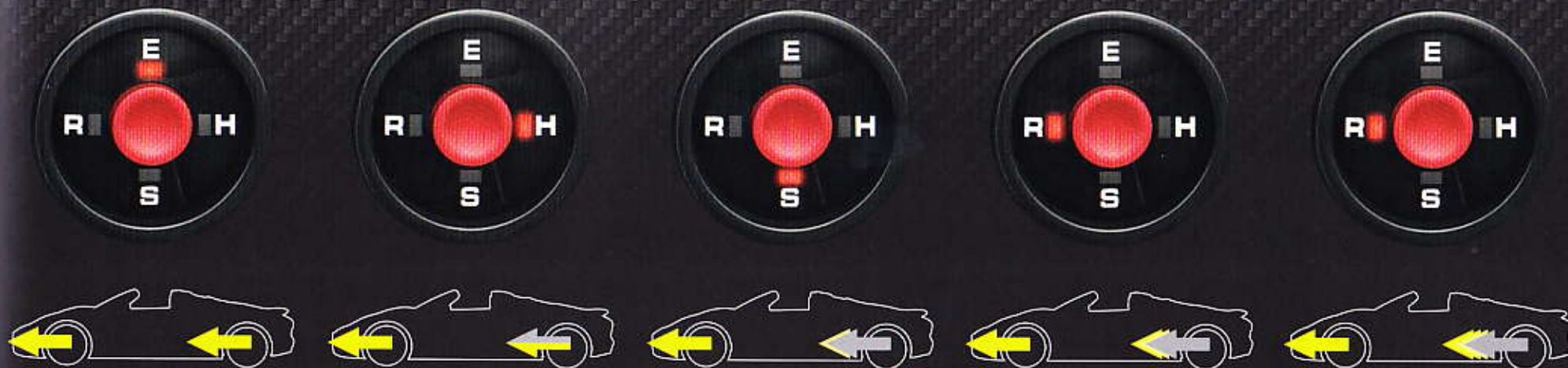
Résultat : des rapports qui s'enchaînent en quelques millièmes de seconde, sans coupure de puissance, comme en course.



4 modes, et bouton Hot-Lap.

La 918 Spyder n'est pas une hybride classique. Pour que la conjugaison de ses 3 moteurs vous donne plus qu'une simple addition de chevaux et kilowatts, elle joue intelligemment de ses forces.

Il en résulte 4 modes de conduite, ainsi qu'une configuration Hot-Lap. Ces différents modes régulent l'interaction entre moteur thermique et moteurs électriques en fonction de la situation et du style de conduite. Ils vous laissent pourtant la possibilité d'intervenir à tout moment, si vous le souhaitez. Le choix du mode s'effectue manuellement au moyen du sélecteur, le « Map-Switch », situé sur le côté du volant.



1. Mode E-Power (E).

Au démarrage de la voiture, ce mode tout-électrique est activé par défaut. Idéal pour traverser une ville sans faire de bruit ni polluer, il permet (en fonction du niveau de charge de la batterie) de rouler plus de 25 km et à 150 km/h uniquement grâce aux moteurs électriques. Le moteur thermique ne démarrera qu'en cas de besoin ou par une action de kick-down sur l'accélérateur.

2. Mode Hybrid (H).

En mode Hybrid, la 918 Spyder est propulsée soit par les moteurs électriques soit par le moteur thermique afin d'optimiser la consommation. Pour une conduite relativement sobre en ville, par exemple, ou plus efficace et économe sur les longs trajets.

3. Mode Sport-Hybrid (S).

Le moteur thermique fonctionne en permanence, secondé par les moteurs électriques qui boostent la puissance du véhicule à la demande du conducteur. Une conduite par conséquent très sportive.

4. Mode Race-Hybrid (R).

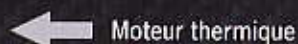
Ici encore, le moteur thermique n'est jamais coupé. Les moteurs électriques délivrent leur pleine puissance pour augmenter l'effet E-Boost. Le moteur à combustion recharge par ailleurs plus rapidement la batterie. La transmission réagit en un clin d'œil aux changements de rapport pour utiliser de manière optimale le couple moteur. Les performances sont alors incroyables. Et les temps au tour sur la boucle Nord descendent déjà à 7'26".

Configuration Hot-Lap (touche rouge).

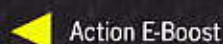
En mode Race-Hybrid (R), appuyez sur la touche rouge au centre du sélecteur de modes pour libérer tout le potentiel de la batterie motrice et signer des temps de qualification toujours plus rapides. Exemple : moins de 7'22" sur la boucle Nord.



Moteur-générateur électrique



Moteur thermique



Action E-Boost

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.

Un berceau pour son cœur. Une monocoque pour son âme.

Concept de type châssis roulant.

Rencontre logique entre une motorisation et un bâti hautes performances. La structure monocoque et le support moteur sont tous deux en polymères renforcés de fibres de carbone (PRFC). Comme d'usage en sport automobile, le véhicule ainsi assemblé peut rouler sans habillage extérieur.

C'est ce que nous appelons une conception de type châssis roulant. Avantage : tous les éléments sont conçus de manière optimale, car indépendamment les uns des autres – qu'il s'agisse des éléments porteurs dont le poids et la rigidité sont essentiels, ou des habillages, pour lesquels design et aérodynamique prévalent.

La structure monocoque et le support moteur sont composés de nombreuses nappes de carbone agencées selon un schéma optimal afin d'assurer une grande résistance à la déformation malgré leur faible poids. Les meilleures conditions possibles sont donc réunies pour une motricité dynamique et des performances à couper le souffle.

L'enveloppe extérieure est également presque entièrement en matériau composite (PRFC). Elle offre une base idéale pour un comportement précis et un rapport poids-puissance très faible. Une fusion optimisée entre formes et fonctions qui a bien plus que de l'allure.

Châssis.

Disposer d'une énorme puissance implique de pouvoir la maîtriser. Particulièrement aux limites de l'extrême.

Superbement basse, avec un centre de gravité situé en dessous de la ligne centrale des roues et une répartition de charge sur les essieux avant et arrière optimale pour assurer une dynamique motrice idéale (43 % à l'avant, 57 % à l'arrière), la 918 Spyder est prête à toutes les éventualités. Sa conception allégée a permis de la maintenir à un poids relativement faible, ce dont on ne peut que se féliciter. Sa dynamique lui confère ainsi une agilité extraordinaire, une sécurité accrue et une tenue de route d'une grande stabilité, notamment en courbe.

À l'avant, un essieu à double triangulation. À l'arrière, un essieu multibras LSA (légèreté, stabilité, agilité) nouvelle génération, doté d'une direction par variateur électromécanique. Les deux trains bénéficient d'une conception d'essieu inspirée du RS Spyder pour optimiser le guidage des roues en fonction des impératifs de poids et de performances, comme en course.

Pour mieux relier carrosserie monocoque, support moteur et trains roulants, rien de tel que les rotules Unibal utilisées en sport automobile. Sur la 918 Spyder, on retrouve ces pièces de précision sur tous les bras des essieux. La réactivité des composants des trains roulants, direction comprise, est de ce fait plus franche, plus sensible, et votre conduite plus précise.

Roues arrière directrices.

Pratique au quotidien, spectaculaire en course, le nouvel essieu arrière à roues directrices est monté de série sur la 918 Spyder. Il réconcilie votre conduite journalière avec les performances, l'agilité et la stabilité attendues d'une hypersportive. Sur chaque roue arrière, un variateur électromécanique ajuste l'angle des roues de quelques degrés à gauche ou à droite en fonction de la situation et de la vitesse.

Avantage au quotidien : à faible vitesse, le système oriente les roues arrière dans la direction opposée à celle des roues avant. Cela a pour effet de « réduire » virtuellement l'empattement. La tenue en courbe se fait aussi nettement plus dynamique.

Cela facilite par ailleurs les manœuvres.

Avantage également en conduite sportive : à vitesse élevée, le système oriente les roues arrière dans la même direction que les roues avant. L'augmentation, toujours virtuelle, de l'empattement améliore alors la stabilité du véhicule.

Système de levage.

En dehors des circuits, négocier les obstacles que sont les trottoirs, les rampes et certaines allées de garage est parfois un tout autre sport. Un système de levage placé sur l'essieu avant est proposé en option afin de relever au besoin la carrosserie de 30 mm, à l'arrêt

et jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. Il suffit pour cela d'appuyer sur un bouton de la console centrale.

Jantes.

Les jantes « 918 Spyder » ont été spécialement conçues pour cette supersportive. Leurs spécificités se remarquent au premier coup d'œil. À leur design, et à leurs grandes dimensions : 20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière. Pour une stabilité bien assise, une dynamique et une résistance au roulement avantageuses. Peintes en Noir, elles présentent une face avant polie qui accentue leur relief.

Sur demande, votre supercar pourra chausser des jantes « 918 Spyder » en magnésium de série sur la 918 Spyder avec Pack Weissach (p. 44 et suivantes), qui souligneront encore mieux son tempérament de gagnante. Leur voile de jante en magnésium forgé d'un bloc est en effet conçu pour les meilleures performances possibles. Ce matériau particulièrement léger et solide est fait pour la course. Le design hérité du RS Spyder optimise leur poids. L'ensemble pèse environ 13,5 kg de moins que les jantes de série.

Ces deux jantes ont bien entendu un point commun : leur écrou central, issu du sport automobile. Détail non négligeable lorsque le temps vous est compté sur un circuit.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.



Jante « 918 Spyder »



Jante « 918 Spyder » en magnésium



Porsche Active Suspension Management (PASM).

Ce système électronique ajuste la force d'amortissement de manière permanente et active en fonction du profil de la route et du type de conduite, séparément pour chaque roue.

Le conducteur a le choix entre 2 programmes, Normal ou Sport. Le mode Normal est calculé pour une conduite sportive sur routes ou sur circuits lorsque la piste est mouillée. Le mode Sport est réglé pour des accélérations transversales maximales et une motricité optimale sur circuit.

Porsche Stability Management (PSM).

Le PSM régule électroniquement la stabilité du véhicule dans les conditions les plus extrêmes. Il comprend pour cela divers systèmes notamment d'antiblocage des roues (ABS), mais aussi 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. Le PSM calcule la trajectoire réelle à partir de ces données et la corrige au besoin par des freinages ciblés sur les roues afin de stabiliser le véhicule. Pour une conduite plus sportive, ces systèmes interviennent avec un léger décalage et peuvent être désactivés en deux temps.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Filer dans les courbes sans perdre le contact avec l'asphalte n'est pas un problème pour la 918 Spyder. Le système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) conforte en effet son comportement et sa stabilité dynamiques. Il intervient pour ce faire par des freinages ciblés sur les roues arrière et par un différentiel arrière à glissement limité électronique.

Quel avantage pour vous ? Une stabilisation accrue de la dynamique transversale, une motricité phénoménale, et une grande agilité quelle que soit la vitesse. Des atouts indispensables en course et essentiels pour votre plaisir au volant.

Porsche Traction Management électronique (ePTM).

La puissance ne fait pas tout. Pour nous, il s'agit surtout de savoir transmettre celle-ci le plus efficacement possible pour optimiser la liaison au sol. Par exemple avec une transmission intégrale, ou encore mieux grâce au système électronique Porsche Traction Management (ePTM), spécialement mis au point pour la 918 Spyder.

L'ePTM renforce tout : le comportement dynamique, la stabilité, les possibilités de conduite sportive, et votre plaisir. Il répartit en temps réel le couple entre les deux essieux en pilotant le moteur-générateur électrique avant. Des capteurs surveillant en permanence, entre autres, les paramètres essentiels des 4 roues (vitesse de

rotation, accélérations transversale et longitudinale, angle de braquage), le système peut réagir rapidement aux diverses situations en calculant la répartition de la force motrice en fonction des données mesurées.

L'ePTM assure ainsi, en association avec le système Porsche Stability Management (PSM) et le système d'antipatinage (ASR), une répartition du couple et une motricité idéales en toutes circonstances.

Résultat : un niveau de sécurité élevé et des performances impressionnantes, associés en toute harmonie.

Porsche Active Aerodynamics (PAA).

Crucial : plus la vitesse augmente, et plus la résistance à l'air et la portance doivent être réduites. Si possible simultanément. Encore une contradiction ? Pas pour les ingénieurs Porsche qui ont mis au point notre nouveau système, baptisé Porsche Active Aerodynamics. Ils nous prouvent qu'avec un aileron arrière variable en 3 parties, ainsi que des diffuseurs et des volets de refroidissement actifs, aérodynamisme et déportance peuvent contribuer à une meilleure motricité.

À l'avant, cette tâche incombe au large spoiler à double lame en carbone et aux volets de refroidissement (semblables à des lamelles) qui s'ouvrent et se ferment en fonction des conditions de conduite et des besoins en air froid. Un seul but : une meilleure aérodynamique.

À l'arrière, c'est l'aileron télescopique en 3 parties qui joue le rôle essentiel. En mode Race, il s'étend au maximum de son envergure et pivote d'environ 10° vers le haut pour assurer un portance négative maximale sur l'essieu arrière.

Simultanément, les diffuseurs logés dans le bas de caisse avant s'ouvrent complètement.

La dépression qui en découle augmente la déportance sur l'essieu avant et assure ainsi un parfait équilibre à la voiture en course.

Autant de mesures qui se complètent pour obtenir des valeurs d'appui aérodynamique très élevées, un excellent C_x ... et peut-être bien aussi vos meilleurs temps au tour.

Toit en deux parties.

Le toit de la 918 Spyder, un dôme composé de deux éléments démontables en carbone, est particulièrement léger. Il se range de ce fait très facilement dans le coffre,

sous le capot avant, tout en laissant suffisamment de place pour les bagages.

Une fois en place, il donne à votre supersportive « cabriolet » un tout autre visage. Celui d'un bolide à cockpit fermé.



Une révolution venue de l'intérieur.

Le cockpit.

Véritable interface entre l'homme et la machine, le cockpit regroupe toutes les données nécessaires au pilotage.

Dans la 918 Spyder, la lecture de toutes les informations et leur utilisation sans délai est facilitée par une ergonomie inédite et de nouveaux types de commandes conçues pour la performance. Le cockpit offre au conducteur, ou plutôt au pilote, toutes les possibilités liées aux technologies modernes et au design progressif des voitures de sport.

Le meilleur du luxe sportif est ainsi à sa disposition.

Concept de commande et d'affichage.

Objectif de la 918 Spyder : déclencher d'authentiques sensations comme en course. Même les commandes y contribuent par leur haute fonctionnalité.

L'habitacle présente 2 zones de commande distinctes : d'une part, le volant sport multifonction et les instruments ronds ; d'autre part, la console centrale montante. La première, pour la conduite et l'affichage des données clés. La seconde, dotée d'un écran tactile de 7 pouces et surmontée d'un écran TFT de 8 pouces au centre de la planche de bord, pour l'affichage des fonctions essentielles du système audio, de la navigation et de la climatisation.

Volant sport multifonction, sélecteur de modes et instruments ronds.

Le volant sport multifonction de la 918 Spyder tire partie d'un principe décisif en sport automobile : les mains ne doivent jamais quitter le volant.

Son sélecteur de modes (ou « Map-Switch ») joue un rôle central en raison de ses 4 modes et de sa touche Hot-Lap.

Indispensables en conduite sportive : les palettes qui permettent de passer les rapports comme en course. Pour enclencher les positions D, N et R de la boîte automatique, un levier compact situé sur le tableau de bord. Pour commander l'affichage des instru-

ments droit et gauche, 2 molettes et de 2 touches retour.

À la fois stylés et ergonomiques, les 3 instruments ronds en forme de tubes se détachent du tableau de bord. Toujours au centre sur une Porsche, le compte-tours analogique, dans le tube « Power & Drive ». Classique, il annonce aussi l'avenir du numérique par sa jauge « e-Power », à diodes, qui occupe le cercle extérieur de cet instrument. Elle indique clairement les données transmises par les deux modes de motorisation. Un autre affichage numérique vous informe en outre du rapport engagé, de la vitesse réelle et du mode de conduite.

L'instrument rond de gauche, appelé « Speed & Assist », regroupe les données concernant la vitesse et son régulateur.

À droite du compte-tours, se trouve le troisième instrument, « Car & Info », réservé aux données telles que l'autonomie restante, le passage optimal des rapports et le nombre de g. L'affichage à diodes du cercle extérieur signale le niveau de carburant et le niveau de charge de la batterie.





Console centrale avec écran tactile et affiche centralisé de données.

Si nos ingénieurs rechignent habituellement à admettre que leur travail permet de faire évoluer la technique, leur tout dernier écran tactile de 7 pouces, semblable à une tablette, mérite sans l'ombre d'un doute d'être qualifié de « révolution technologique ».

Sa multifonctionnalité, avec reconnaissance de mouvement, et ses 3 molettes vous permettent de commander les affichages et les fonctions de manière intuitive. Vous naviguez rapidement sur les surfaces tactiles pour choisir les commandes liées au confort, à la

climatisation, aux réglages du véhicule ou au système Porsche Communication Management (PCM) de série.

Les informations du PCM sont transmises sur un écran central TFT de 8 pouces, placé dans la partie haute de la planche de bord, derrière une vitre panoramique.

L'agencement des affichages et des commandes a permis d'optimiser l'ergonomie et la lisibilité.

L'information est au centre de tout, directement visible, pour que votre esprit ne soit pas détourné de l'essentiel : la conduite.

Porsche Communication Management (PCM).

Toutes ces nouvelles techniques réclamaient de nouveaux moyens de communication. Le PCM renonce pour des raisons d'allègement au lecteur CD/DVD. Il introduit en revanche dans la 918 Spyder les derniers progrès technologiques – notamment en matière de connexion, grâce à ses 2 ports USB et sa compatibilité WiFi et Bluetooth®.

Quel avantage en tirez-vous ?

Celui de pouvoir y connecter une grande diversité d'appareils. Une commande vocale vous permet par ailleurs d'accéder directement à votre carnet d'adresses person-

nel, à vos SMS ou e-mails. L'interface vocale pourra également lire vos e-mails à voix haute et y répondre sous votre dictée.

La séparation entre zone tactile et affichage permet de modifier une destination ou des options de trajet tout en conservant la carte routière active affichée en partie haute. Les données de navigation sont pour ce faire stockées dans une carte SD.

Sièges baquet allégés.

Maintenir sans gêner les mouvements. Un idéal concrétisé par les sièges baquet allégés, en polymères renforcés de fibres de carbone (PRFC). Spécialement mis au point pour ce modèle, ils disposent de série du réglage électrique de la hauteur du siège conducteur (pour le siège passager : commande manuelle de série, commande électrique en option) et reprennent les principes de l'architecture moderne de l'habitacle. Formes épurées, position inhabituellement basse, même pour une hypersportive. Ils vont à l'essentiel.

Leur légèreté et leur modernité n'est pas sans rappeler non plus le design des Porsche de course légendaires. Notamment par les bandes latérales très marquées et l'épaulement supplémentaire pour toujours plus de maintien.

Sièges baquet allégés, avec capitonnage plus ferme.

Ces sièges baquet en option gratuite sont également réalisés en matériau composite (PRFC) et leurs assises et bandes latérales présentent la même découpe que les sièges baquet allégés de base. Leur spécificité tient au maintien plus ferme dû au capitonnage.

Ergonomie et coffre.

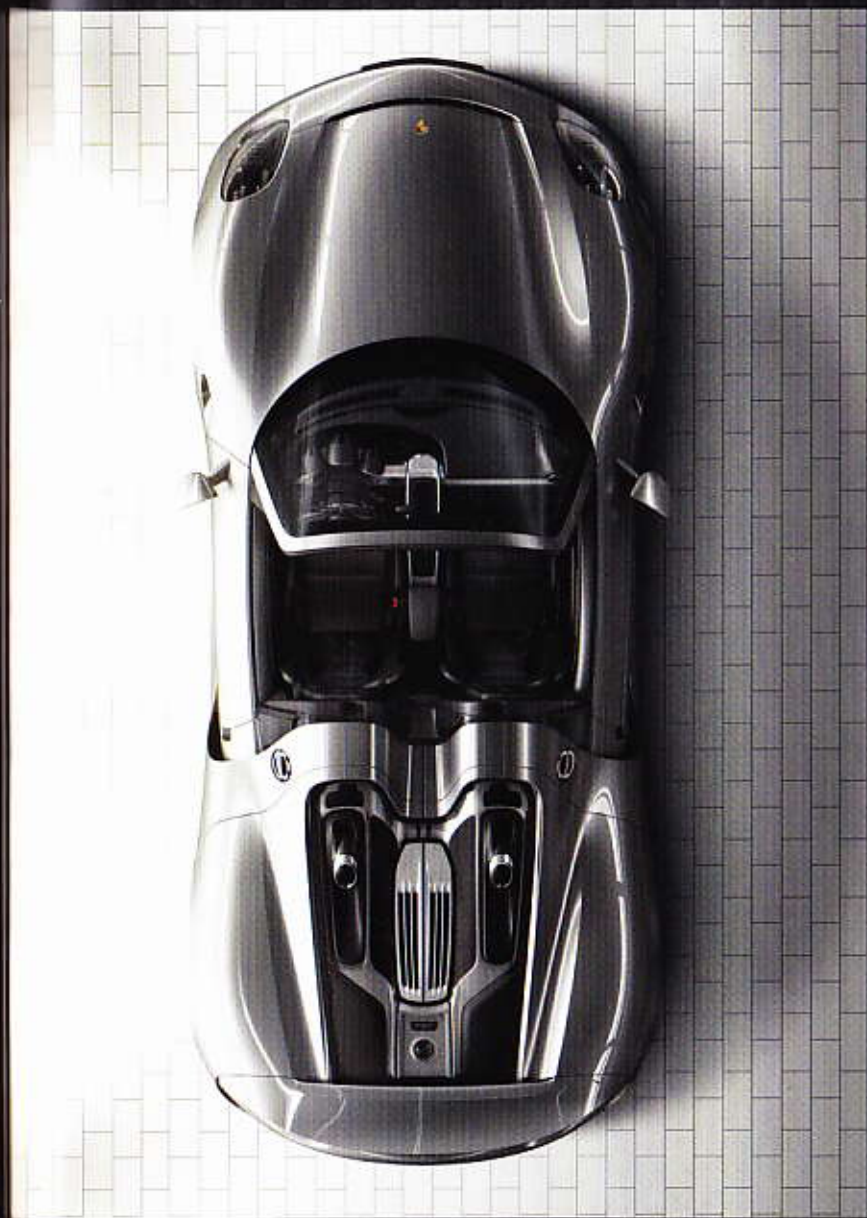
Dans la 918 Spyder, vous vous assiez 4 cm plus bas que dans une Carrera GT. Le centre de gravité est ainsi abaissé sans nuire au confort. Les pilotes gagnent au contraire 3 cm de garde au toit intérieure. Les plus grands d'entre eux pourront ainsi trouver plus facilement la position de conduite idéale. Beaucoup d'espace disponible également vers l'avant, où l'avancée du volant est réglable sur 60 mm. Du confort, donc, mais aussi de l'ergonomie.

De même, à l'extérieur : le coffre de la 918 Spyder dispose d'un volume de 110 l (76 pour la Carrera GT) bien pensé. Même lorsque les deux panneaux du toit y sont rangés, vos bagages seront les bienvenus.

Ligne de bagages.

Des voyages d'agrément en supercar ? Tout à fait faisable dans la 918 Spyder. Vous pourrez même emporter vos affaires dans 5 bagages, en option, conçus sur mesure pour ce modèle. Les matériaux haute qualité dans lesquels ils sont réalisés sont d'ailleurs inspirés

de son intérieur. L'ensemble comporte un trolley extensible, qui tient naturellement dans le coffre même lorsque le toit y est rangé ; un sac triangulaire à placer sous la console centrale montante, 2 housses à vêtements à poser derrière les sièges et un sac pour la boîte à gants.





Burmester® High-End Surround Sound-System.

La sonorité des moteurs Porsche est comme une empreinte musicale. La comparaison vaut également pour la sonorité intérieure. Celle du système audio de série de la 918 Spyder, par exemple, pour lequel nous avons travaillé en étroite collaboration avec Burmester®, marque allemande bien connue des audiophiles.

Résultat : un système audio haut de gamme pour une acoustique à 360° adaptée à l'intérieur de votre 918 Spyder.

Au total, 11 haut-parleurs, tous positionnés idéalement et chacun mis au point individuellement pour répondre aux impératifs d'allègement de cette supersportive. Plus de 500 W de puissance globale pour un rendu sonore inégalé, riche et authentique même à fort volume. Pourtant, l'ensemble ne pèse qu'environ 4 kg. Chapeau bas.

Radio numérique.

La radio numérique, de série, permet de recevoir les stations de radiodiffusion numérique grâce à son double tuner DAB, qui bascule automatiquement du mode numérique au mode analogique afin d'optimiser la réception.

Services en ligne.

Aucune application ne remplacera jamais la conduite Porsche. Il existe toutefois une « appli » qui permettra à votre smartphone (avec système Android® ou iOS®)

d'afficher des données clés de votre véhicule et de piloter certaines fonctions.

Grâce aux services en ligne, vous accéderez par exemple à des applications pour mobiles dédiés à la conduite hybride ainsi qu'à des services d'e-mobilité spécifiques à votre voiture.

Les principaux services d'e-mobilité afficheront les niveaux d'autonomie électrique et globale, le durée de charge restante, le niveau de charge de la batterie motrice et l'état de charge de la station de recharge. Vous pourrez en outre

piloter à distance l'opération de recharge.

Les principaux services à distance se chargeront de repérer la position de votre voiture, de transférer un itinéraire depuis votre mobile et d'afficher les informations de l'ordinateur de bord. Vous pourrez par ailleurs verrouiller votre voiture ou activer le klaxon et les clignotants pour la retrouver plus facilement.

Le Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) permettra de surcroît de géolocaliser votre voiture en cas de vol.



**Un temps record : 7'22",
réalisé également grâce aux freins.**

Sécurité.

Les ingénieurs chevronnés le savent bien : aucune seconde ne doit être laissée au hasard. Pour compléter son fort potentiel, la 918 Spyder dispose en conséquence de réserves de sécurité adaptées, garanties aussi bien par ses freins que par les éléments de sécurité passive.

Airbags conducteur et passager.

De série, la 918 Spyder possède des airbags grand volume offrant deux niveaux de déclenchement selon la gravité du choc, pour le conducteur comme le passager.

Système Porsche Side Impact Protection (POSIP).

Le système POSIP de série comprend pour chaque côté une protection anti-encastrement latérale et un airbag de tête, placés dans les portes, ainsi qu'un airbag thorax logé dans le siège. L'airbag grand volume couvre l'ensemble des plages de réglage des sièges, et le capitonnage des portes procure une protection supplémentaire.

Parmi les autres éléments de sécurité, on trouve les appuie-tête intégrés aux dossiers, la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité 3 points avec prétensionneur et limiteur d'effort ainsi que les éléments de tableau de bord absorbant l'énergie des chocs.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

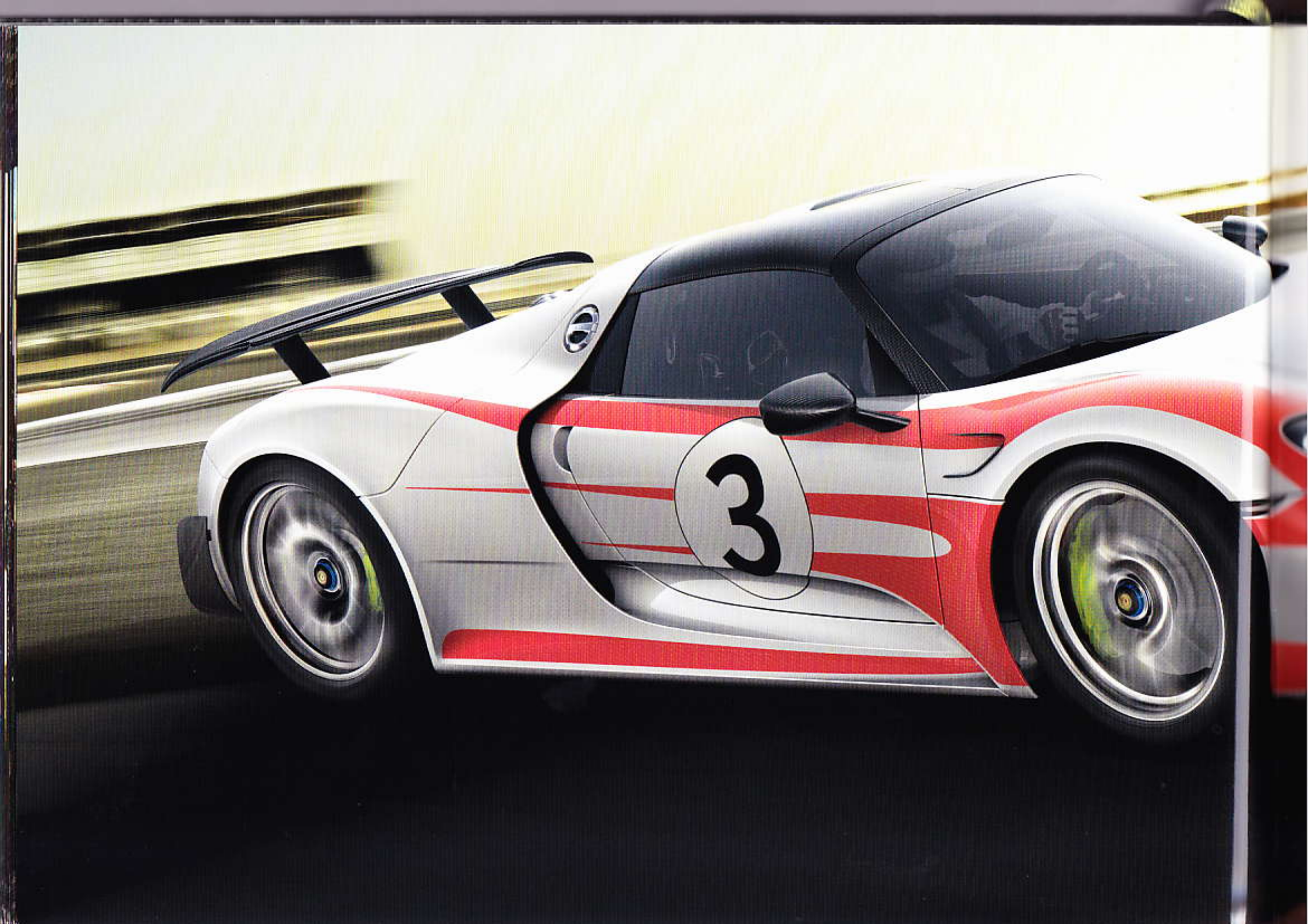
Depuis 1948, plus de 30 000 victoires nous ont enseigné à nous soucier tout autant de la sécurité que des performances. En attestent les freins PCCB de la 918 Spyder, directement issus des courses sur circuit, où les concurrentes de la Porsche Mobil 1 Supercup, pour ne citer qu'elles, les soumettent à rude épreuve.

Leurs dimensions ont été revues en fonction du potentiel de la 918 Spyder. Les disque de frein mesurent désormais 410 mm de diamètre à l'avant et 390 mm à l'arrière. Les étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière sont peints en Vert Acide. Lors des

freinages, ils assurent une pression élevée, et surtout constante, sur les disques.

L'atout décisif du système PCCB réside dans son poids, puisque ses disques de frein pèsent environ deux fois moins que des disques de même type en fonte grise. Ce facteur joue en faveur des performances et de la consommation, mais aussi et surtout sur le poids des masses non suspendues et des masses en rotation, également réduit.

Un moyen propre aux Porsche de grignoter quelques secondes. Et ce n'est pas le seul.









**La meilleure approche du sport automobile.
À fleur de peau.**

918 Spyder avec Pack Weissach.

La vie est une grande compétition sportive. Mieux vaut ne pas en être simple spectateur, mais la vivre intensément, à fleur de peau. Non pas depuis les tribunes, mais sur la piste même. Au volant, par exemple d'une 918 Spyder avec Pack Weissach.

Principe de base : une conception allégée jusque dans les moindres détails. Nos ingénieurs ont pour cela remis en question jusqu'aux plus petits boulons, afin de repousser un peu plus les limites du possible. Le résultat en chiffres : moins 35 kg environ. Une réduction du poids qui représente un plus en termes de performances et de secondes gagnées sur les circuits.

Pour l'esthétique aussi, nous avons un principe : faire vivre des designs historiques. Des décors de course marquants, qui évoquent l'ambiance des circuits. A l'instar du classique design rouge et blanc du team Porsche Salzburg. Bien entendu, vous pouvez aussi vous contenter de teintes unies, typiquement rehaussées d'éléments contrastants en finition carbone comme en course.

Rare sur la route, de règle en sport automobile : la peinture habituelle est remplacée par un film apposé directement sur la carrosserie en matériau composite (PRFC). Dans ce type de finition, les angles et plis du film sont plus visibles et la

résistance de celui-ci aux éléments naturels est moindre.

En revanche, la 918 Spyder perd avantageusement 2,5 kg. La conception allégée n'est pas un vain mot. Les éléments en carbone également visibles à l'extérieur, notamment sur le toit, les rétroviseurs extérieurs ou le cadre de pare-brise, en sont autant de preuves.

Votre 918 Spyder pourra arborer des jantes éponymes en magnésium. Inspirées de celles du RS Spyder, elles participent au « régime » en faisant perdre 13,5 kg par rapport aux jantes de série. Leur verrouillage central avec filetage différencié pour chaque

côté est également typique des usages sur circuit. Sur les jantes « 918 Spyder » en magnésium, les écrous sont bleus du côté droit, et rouges du côté gauche. Une petite particularité qui atteste du lien étroit entre la 918 Spyder et la compétition automobile.

Les informations concernant la consommation en carburant et électricité, ainsi que les émissions de CO₂ et la classe énergétique sont indiquées page 63.

Chaque gramme importe, et nos ingénieurs n'ont pas hésité à prendre d'autres mesures techniques pour que la 918 Spyder avec Pack Weissach soit encore plus svelte sur les pistes. Citons quelques exemples extérieurs : le système de freinage au poids optimisé par la présence de titane, des roulements avec billes en céramique et la béquille de capot en PRFC pour remplacer le vérin habituel. À l'intérieur, certaines modifications de l'équipement de série vont dans le même sens, telle la suppression du système audio ou de la climatisation, qui restent disponibles en option gratuite.

Autre mesure d'allègement dans l'habitacle : l'utilisation dominante du carbone. Les matériaux de ce pack se devaient d'être pratiques et haut de gamme. Ils impriment aussi leur ambiance, celle des circuits. Par ses matériaux essentiels, légers, et visibles à l'extérieur comme à l'intérieur, la 918 Spyder avec Pack Weissach s'inscrit ainsi dans le droit fil de la pensée puriste de nos designers. On retrouve la finition carbone sur la partie centrale du tableau de bord, sur l'entourage de console centrale, les poignées de fermeture des portes et les palettes du volant sport.

L'alcantara est également présent en force dans ce pack, comme souvent en sport automobile. Résistant, il offre un bon « grip » tant sur la couronne de volant que sur les accoudoirs de console centrale ou, en option, sur les bandes centrales des sièges.

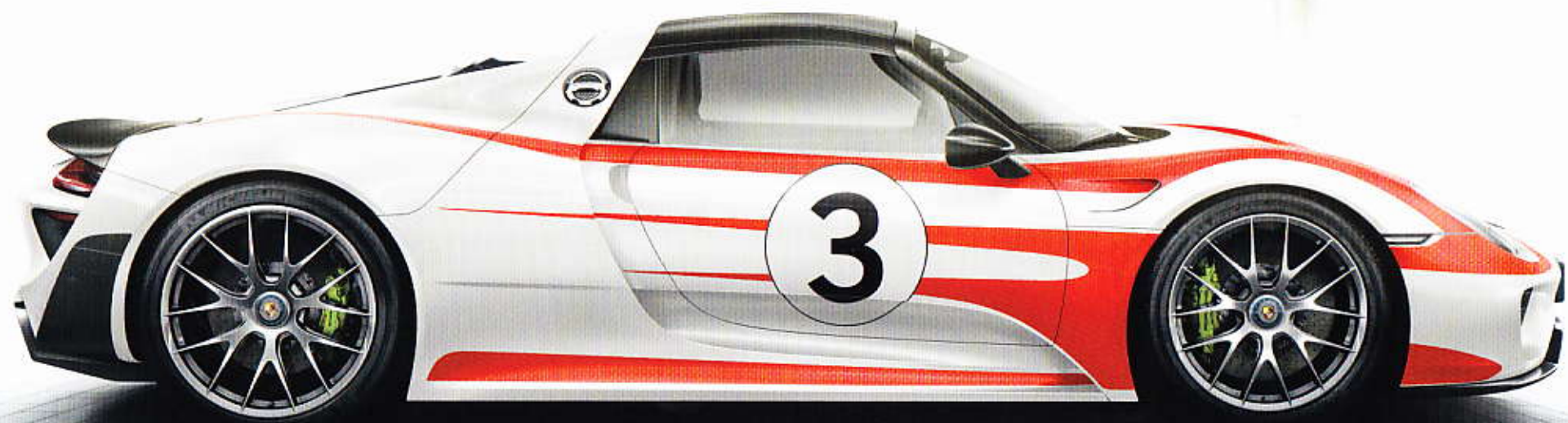
Le Pack Weissach possède encore bien des éléments spécifiques, tels que l'habillage des sièges en tissu ignifugé, les sangles des poignées d'ouverture en Noir et les ceintures de sécurité 6 points pour conducteur et passager, dans la même teinte.

Toutes ces mesures d'allègement ont permis ensemble d'améliorer les performances et l'efficacité de la 918 Spyder avec Pack Weissach. Elles obéissent à un seul et même principe, appelé Intelligent Performance chez Porsche. Sur la « Nordschleife », la Boucle Nord du Nürburgring, elles font gagner de précieuses secondes. Sur route normale, elles possèdent un potentiel supplémentaire, mis à votre disposition pour une consommation comparativement faible. Un potentiel convertible à 100 % en pur plaisir.

918 Spyder

918 Spyder







**Combien de temps faut-il pour écrire une histoire en sport automobile ?
24 Heures.**

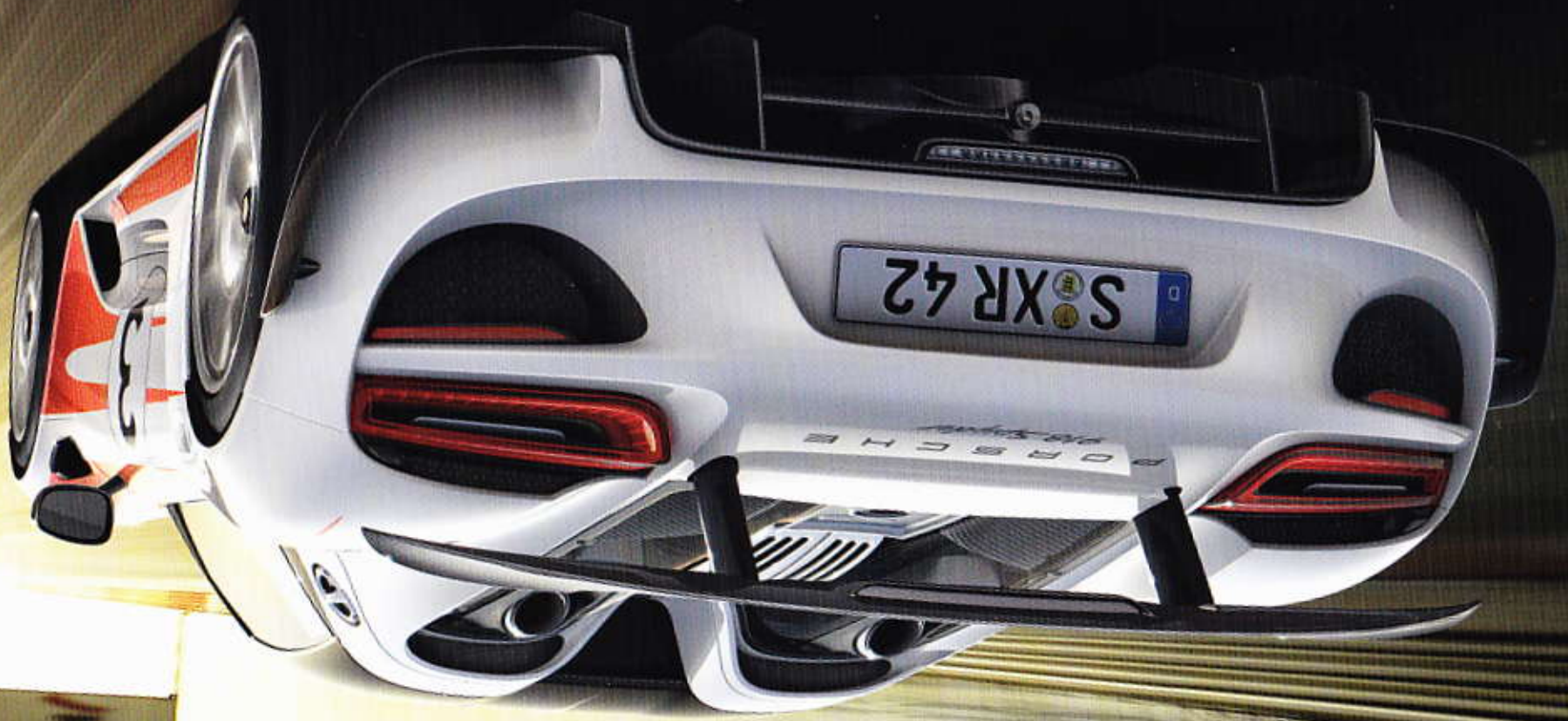
Design Salzburg Racing.

La combinaison gagnante pour Porsche : 356, 550, 911. Complétée par un numéro exceptionnel : 917. La Porsche de course la plus puissante et la plus rapide de tous les temps. Ralentie uniquement par le règlement, et non par ses concurrentes.

En 1969, son moteur 12 cylindres de 4,5 l, refroidi par air, développait déjà 560 ch à 8 300 tr/min. L'année suivante, il atteignait 600 ch suite à une augmentation de la cylindrée. Les 917, sponsorisées entre autres par Porsche Salzburg, remportaient les victoires générales à Daytona, Brands Hatch, Monza, Spa-Francorchamps ou encore le championnat des constructeurs au Mans, en 1970.

Un film extérieur aux couleurs de Salzburg Racing, en option, pourra habiller votre 918 Spyder avec Pack Weissach de l'une des livrées, en rouge et blanc, les plus connues de la 917.





**Se faire plaisir différemment,
en regardant la route autrement.**

Teintes extérieures de la 918 Spyder.

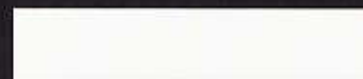
Elle ne sera produite qu'en 918 exemplaires. Cette seule réalité la rend déjà extraordinaire. Pour que votre 918 Spyder soit encore plus exceptionnelle, et vraiment unique, de nombreuses possibilités de personnalisation s'offrent à vous.

Pour l'extérieur, vous avez le choix entre 4 teintes unies (Blanc, Noir, Jaune Porsche Racing et Rouge Indien) et 6 peintures métallisées.

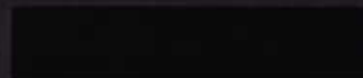
Vous pourrez opter pour une robe encore plus spectaculaire aux teintes Argent Métal Liquide ou Bleu Chrome Métal Liquide. Pour la première fois, cette nouvelle génération de peinture premium sera disponible pour la carrosserie en matériau composite (PRFC).

Ses 10 couches de laque haute précision, 4 phases de travail manuel et 2 couches de finition en laque transparente reflètent la lumière d'une façon particulièrement vive qui procure une profondeur de teinte impressionnante. Chaque reflet souligne encore mieux les contours et lignes de votre 918 Spyder en donnant aux surfaces un aspect de métal à l'état liquide. Personne n'avait encore jamais osé une idée à la plastique si palpable.

Teintes unies – Extérieur.



Blanc



Noir



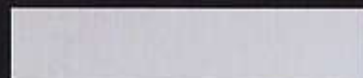
Jaune Porsche Racing



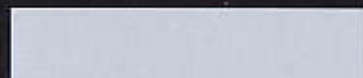
Rouge Indien



Teintes spéciales – Extérieur.



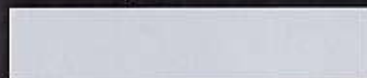
Argent Métal Liquide



Bleu Chrome Métal Liquide



Teintes métallisées – Extérieur.



Argent Rhodium métallisé



Noir Basalte métallisé



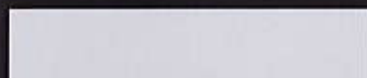
Bleu Saphir métallisé



Marine métallisé



Gris Météor métallisé



Argent GT métallisé



Films extérieurs pour 918 Spyder avec Pack Weissach.

Capturez l'esprit qui préside à nos plus de 30 000 victoires grâce au décor de course historique proposé, celui de la 917 Salzburg Racing, en rouge et blanc. Sensations garanties.

Outre ce design historique, d'autres films en teintes unies avec éléments contrastants en finition carbone sont disponibles.

Film extérieur pour décor de course.



Design Salzburg Racing

Intérieur.

Intérieur tout cuir.

De série sur la 918 Spyder, l'intérieur tout cuir est proposé en 3 variantes : Noir Onyx-Argent avec passepoils en Vert Acide ou Argent, ou encore Rouge-Grenat avec passepoils Argent.

Intérieur tout cuir Authentic.

Habillée en option d'un intérieur tout cuir Authentic, décliné en 4 teintes, votre 918 Spyder prendra un caractère plus personnel. Au lieu d'être lisse, ce cuir conserve son grain naturel, avec ses nervures et irrégularités.

Son épaisseur améliore par ailleurs le confort. Sa préparation « Made in Germany » inclut des tanins et des pigments naturels de grande qualité, et respectueux de l'environnement. Son aspect apporte un contraste volontairement marqué

par rapport aux matériaux innovants et aux concepts futuristes des commandes. Il confère un caractère tout à fait unique par son toucher et son esthétique et se patinera au fil des ans pour faire de chaque 918 Spyder un exemplaire vraiment unique.

Un Pack intérieur Carbone est prévu en option, pour lequel tous les éléments en aluminium brossé sont remplacés par des éléments en carbone, qui mettent en avant le tempérament sportif de la voiture.

Une chose est certaine, la 918 Spyder marquera les esprits de tous ceux qui la croiseront un jour. En raison de sa rareté, mais aussi de son caractère si unique, à l'image de celui de ses futurs conducteurs.

**Combinaisons de teintes –
Intérieur tout cuir.**

**Combinaisons de teintes –
Intérieur tout cuir Authentic.**

**Teintes intérieures et matériaux
de la 918 Spyder avec Pack Weissach.**



Noir Onyx-Vert Acide



Noir Onyx-Vert Acide



Moka-Orange



Noir Onyx-Argent



Noir Onyx-Argent



Moka-Argent



Rouge Grenat-Argent

L'intérieur de la 918 Spyder avec Pack Weissach est aussi spectaculaire que l'extérieur : surfaces en finition carbone, alcantara sur la couronne de volant, sur la console centrale et, en option, sur les bandes centrales de siège. Spectaculaire et épuré, à l'image des panneaux de porte avec poignées en sangle, sans accoudoirs ni rangements. S'il crée une ambiance sport, c'est que 918 Spyder avec Pack Weissach et sport automobile ne font qu'un.

Équipement.

Extérieur.	918 Spyder	918 Spyder avec Pack Weissach	Code
Teintes unies/métallisées	●	○ ¹¹	Code
Teintes spéciales Métal Liquide	○	○	Code
Peinture personnalisée	○		Code
Jantes « 918 Spyder » (20/21 pouces)	●		
Jantes « 918 Spyder » en magnésium (20/21 pouces)	○	●	443
Système de levage de l'essieu avant	○	○	474
Film de protection anti-gravillon	□	□	527
Station de recharge rapide Porsche (CC)	○	○	voir note

Intérieur.	918 Spyder	918 Spyder avec Pack Weissach	Code
Intérieur tout cuir 918 Spyder	●	□	Code
Intérieur tout cuir Authentic	○	○	Code
Intérieur tout cuir en teinte personnalisée	○		Code
HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage)	□	□	607/608
Sièges baquet allégés, avec capitonnage plus ferme	□	□	P10
Réglage électrique de la hauteur du siège passager	□	□	543
Pack intérieur Carbone	○	●	508
Pack intérieur anti-reflets	□	□	506
Chauffage autonome électrique	○	○	649
Extincteur	□	□	509
Ceintures de sécurité 6 points	○	●	P14
Pack Sécurité Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	□	□	712
Ligne de bagages 918 Spyder	○	○	voir note

¹¹ Option disponible. Gratuite en cas d'absence de décor extérieur.

Note : pour plus de détails sur la procédure de commande, veuillez vous adresser au Réseau Officiel Porsche.

918 Spyder avec Pack Weissach.

	918 Spyder	918 Spyder avec Pack Weissach	Code
Film décor extérieur		<input type="checkbox"/>	902
Sans décor extérieur		<input type="checkbox"/>	889
Intérieur tout cuir 918 Spyder avec Pack Weissach et sièges baquet allégés en tissu ignifugé		<input checked="" type="checkbox"/>	Code
Intérieur tout cuir 918 Spyder avec Pack Weissach et sièges baquet allégés en cuir avec bandes centrales en alcantara		<input type="checkbox"/>	Code
Volant sport avec couronne en cuir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	846
Pré-équipement pour recharge rapide	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	661
Climatisation automatique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	573
Burmester® High-End Surround Sound-System et module de rangement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P16



Intérieur tout cuir Noir Onyx-Argent

● Équipement de série ○ Option □ Option gratuite





**Une belle histoire, qui ne dure que 7'22".
Après un démarrage en trombe,
elle s'achève en beauté.**

Conclusion.

Courir en tête, avancer en confiance pour ouvrir de nouvelles voies. Où rien n'est jamais décidé d'avance, pas même le but vers lequel elles mènent. Où l'on ne peut en revanche qu'avoir envie d'imprimer de nouvelles impulsions.

d'efficience. Elle fait parler les curieux comme les esprits cartésiens, et ranime la passion pour les voitures de sport. Sur la « Nordschleife », la boucle Nord du Nürburgring, comme sur le chemin du travail.

C'est ce que nous avons fait. Tout à commencer par une technologie hybride intelligente, à la manière Porsche, par l'expérience acquise au cours de plus de 30 000 courses victorieuses et par la passion de nos ingénieurs, pour qui l'ADN Porsche est synonyme d'exigence.

Que manque-t-il encore au tableau ? 918 conducteurs. Les 918 pionniers qui rallumeront cette flamme et feront revivre leur rêve, pour ouvrir une nouvelle ère. Peut-être en ferez-vous partie.

918 Spyder.

Résultat à l'arrivée : la 918 Spyder. Une supersportive qui n'est pas avare d'innovations en matière

Caractéristiques techniques.

Motorisation

Valeurs cumulées	Puissance maximale supérieure à 795 ch (585 kW) à 8 500 tr/min ; couple maximal supérieur à 780 Nm entre 1 000 tr/min et 4 000 tr/min
Moteur thermique	V8 hauts régimes de 4 593 cm ³ , puissance maximale supérieure à 580 ch (426 kW) à 8 500 tr/min, couple maximal supérieur à 500 Nm à 6 500 tr/min, système d'échappement avec sorties top-pipes ; conforme à la norme Euro 5
Moteurs électriques	Moteurs-générateurs synchrones à aimant permanent Puissance maximale cumulée (mécanique) supérieure à 245 ch (180 kW)
Avant	Puissance maximale supérieure à 116 ch (85 kW)
Arrière	Puissance maximale supérieure à 129 ch (95 kW) Couple maximal supérieur à 350 Nm
Batterie	Batterie motrice lithium-ion hautes performances, capacité 6,8 kWh pour une puissance maximale de 200 kW Chargeur universel Porsche embarqué (3,6 kW, CA)

Transmission

Boîte de vitesse	Boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports Système Porsche Traction Management électronique (ePTM)
Essieu arrière	Propulsion par moteur thermique et moteur-générateur électrique Système Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) avec différentiel arrière à glissement limité électronique
Essieu avant	Moteur-générateur électrique pour transmission intégrale

Châssis

Essieu avant	À double triangulation
Essieu arrière	Multibras avec direction électrique
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable
Diamètre de braquage	12,7 m
Système de freinage	Système de freinage hybride hautes performances comprenant un dispositif de récupération d'énergie intégré. Pilote l'interaction entre le freinage par le biais des moteurs électriques (dispositif de récupération) et le système hydraulique des freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), pour des décélérations typiquement Porsche
Système de freinage hydraulique	Freins PCCB avec disques de frein en céramique, étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés et ajourés, étriers fermés
Système de stabilisation	PSM (Porsche Stability Management) avec ABS et fonctions de freinage supplémentaires
Jantes	AV : 9,5 x 20, AR : 12,5 x 21
Pneumatiques	AV : 265/35 ZR 20, AR : 325/30 ZR 21

Performances

• Nordschleife • , la Boucle Nord du Nürburgring	En moins de 7'22" En moins de 7'20" (918 Spyder avec Pack Weissach)
Vitesse de pointe	325 km/h toutes motorisations confondues 150 km/h en mode tout-électrique
Accélération	0-100 km/h en moins de 3,0 s 0-200 km/h en moins de 8,9 s 0-300 km/h en moins de 27,0 s
Reprise (boîte automatique)	80-120 km/h en moins de 1,8 s
Accélération en mode électrique	0-60 km/h en moins de 4,2 s 0-100 km/h en moins de 8,0 s

Consommation¹⁾/Autonomie/Classe énergétique

Consommation en cycle mixte	3,0 l/100 km (estimation)
Émissions de CO ₂ en cycle mixte	70 g/km (estimation)
Consommation électrique ²⁾	10,7 kWh/100 km (estimation)
Autonomie en mode électrique	Supérieure à 25 km
Classe énergétique Allemagne/Suisse	A+/A+

Poids

Selon DIN	Moins de 1 700 kg Moins de 1 665 kg (918 Spyder avec Pack Weissach)
Selon directive CE ³⁾	Moins de 1 775 kg Moins de 1 740 kg (918 Spyder avec Pack Weissach)
PTAC	1 899 kg
Charge maximale	199 kg 234 kg (918 Spyder avec Pack Weissach)

Dimensions

Longueur	4 643 mm
Largeur (hors tout)	1 940 mm
Hauteur	1 167 mm
Empattement	2 730 mm
Garde au sol	93 mm
Voie arrière	1 612 mm
Voie avant	1 664 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	environ 110 l
Capacité du réservoir (plein)	environ 70 l

¹⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE et ECE-R 101) du 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. Consommation déterminée sur la base de l'équipement de série. La consommation et les émissions de CO₂ d'un véhicule ne dépendent pas uniquement du bon rendement énergétique du moteur, mais également du style de conduite et de facteurs extérieurs. Les équipements personnalisés peuvent aussi modifier la consommation et les performances routières. Les moteurs thermiques des modèles Porsche actuels sont conçus pour accepter des essences contenant 10 % d'éthanol. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

²⁾ Note : pour une conduite en mode électrique.

³⁾ Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).





PORSCHE
918 Spyder

S XR 42

