Cap sur le plaisir de conduite et l'agilité sur petites routes

15/01/2026 Cap sur le plaisir de conduite et l'agilité sur petites routes

La priorité première des ingénieurs pour le développement de la 718 Spyder RS était d'arriver à un plaisir de conduite maximal sur routes sinueuses. Le roadster à moteur central utilise les mêmes composants empruntés au sport auto GT que son frère non décapotable, le 718 Cayman GT4 RS. Le châssis a cependant été modifié. Le dernier dixième de seconde gagné sur circuit est passé au second plan. Le plus important était d'obtenir une motricité particulièrement bonne et une précision directionnelle maximale procurant au conducteur une confiance élevée dans la voiture et une réactivité élevée.

L'essieu avant de la 718 Spyder RS est en grande partie celui de la 911 GT3 RS (génération 991.2). La jambe de suspension MacPherson classique est aussi équipée de ressorts auxiliaires qui maintiennent les ressorts principaux sous tension lors de la détente. Le ressort principal conserve sa tension d'origine même à charge maximale, ce qui accroît la maniabilité du véhicule notamment avec une conduite sportive.

Surbaissement de 30 mm, voie élargie, carrossage plus élevé

Par rapport au 718 Boxster, la carrosserie a été surbaissée de 30 millimètres. De plus, la largeur de voie a été augmentée de sept millimètres sur l'essieu avant et de huit millimètres sur l'essieu arrière par rapport à la 718 Spyder, ce qui réduit l'inclinaison latérale du véhicule. Par ailleurs, le carrossage a augmenté d'un quart de degré au niveau de l'essieu arrière, ce qui permet aux pneus arrière de transmettre des forces de guidage latéral plus élevées. Résultat : une meilleure prévisibilité dans les virages abordés à grande vitesse.

Les joints à rotule de tous les points de connexion du châssis assurent un raccordement particulièrement ferme à la carrosserie, ce qui permet de bénéficier d'un comportement routier très précis et direct.

Châssis PASM réglable de série

Par rapport au 718 Cayman GT4 RS, qui vise le meilleur temps possible sur circuit, les taux d'amortissement de la nouvelle 718 Spyder RS ont été réduits afin que la voiture s'adapte mieux aux différents états de la route. Ainsi, le Roadster offre à son conducteur une bonne tenue, surtout sur des routes nationales sinueuses, tout en garantissant une maniabilité sûre et accrue en toutes circonstances. Cependant, le châssis de la nouvelle 718 Spyder RS convient parfaitement pour les circuits et peut également être réglé pour des routes fermées. La hauteur de conduite, la voie, le carrossage et les stabilisateurs peuvent être adaptés individuellement aux préférences du conducteur et aux caractéristiques de la piste pour la conduite sur circuit.

La Spyder RS est équipée de série du Porsche Active Suspension Management (PASM) avec réglage sport. Ce système d'amortissement actif fournit deux configurations de châssis en une. Le mode normal offre un réglage de base et plus confortable des amortisseurs, qui passent automatiquement dans un mode plus sportif en cas de conduite dynamique. En mode sport, des courbes caractéristiques d'amortissement plus dures sont directement activées, ce qui permet une conduite agile. Le réglage sport commutable assure un amorti nettement plus ferme et ainsi de meilleures performances sur circuit.

Le Porsche Torque Vectoring renforce l'agilité dans les virages

Le Porsche Stability Management (PSM), cœur du système d'assistance à la conduite, combine trois systèmes électroniques, comme sur la 718 Spyder RS : le système antiblocage (ABS), le contrôle de stabilité électronique (ESC) et le contrôle de la traction (TC). Comme il est habituel sur les modèles RS, les commandes de ces systèmes sont généralement très sensibles et très proches de la plage limite : le conducteur ne doit se sentir bridé sur aucune route. Porsche règle ses châssis de sorte qu'ils combinent performance de pointe, maniabilité et sécurité même sans l'intervention de la commande électronique.

Quiconque souhaite conduire sans filet de sécurité peut désactiver les systèmes en deux étapes, à l'exception de l'ABS : le bouton ESC OFF donne au conducteur le contrôle absolu de la stabilité dans les virages, tandis que le bouton ESC+TC OFF désactive également la commande de la traction.

Le Porsche Torque Vectoring (PTV) est un autre système gérant la dynamique du véhicule et proposé de série sur la Spyder RS. Le PTV fonctionne avec un freinage déclenché électroniquement sur les roues arrière, et la 718 Spyder RS est équipée d'un différentiel de blocage mécanique avec des valeurs de blocage spécifiques au RS (30 % à l'accélération / 37 % à la décélération). Dans la pratique, le PTV non désactivable fonctionne de manière à ralentir légèrement la roue arrière intérieure au virage dès que le conducteur actionne le volant. De cette manière, la roue arrière, extérieure dans le virage, bénéficie d'une force motrice accrue, ce qui produit une impulsion de rotation dans le sens de la trajectoire. Ce survirage suggéré crée une expérience de conduite agile et directe tout en rendant la prise de virages plus rapide et plus sûre.

Système de levage facilitant le quotidien

Avec la 718 Spyder RS, c'est la première fois que Porsche propose en option un système de levage de l'essieu avant sur une 718 cabriolet. Sur simple pression d'un bouton, la carrosserie surmontant l'essieu avant est soulevée hydrauliquement d'environ 30 millimètres, ce qui augmente la garde au sol au niveau de la lèvre de spoiler avant d'environ 40 millimètres, par exemple pour passer les ralentisseurs, entrer dans un garage ou gérer les rampes de parking sans toucher le sol. Le système de levage permet également de réduire le risque de dommages résultant d'un accrochage avec les rebords de trottoirs. Il peut être utilisé à l'arrêt et jusqu'à une vitesse de 60 km/h.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

718 Cayman GT4 RS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 13.0 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 295 g/km; Statut [StandHeute]

911 GT3 (Modèle précédent)

718 Spyder RS (WLTP)*: Consommation combinée (gamme): 12.7 l/100 km; Emissions de CO_2 combinée (gamme): 288 g/km; Statut [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/fr/produits/Dossiers-de-presse/718-Spyder-RS/Fahrwerk-und-Fahrwerksysteme.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5d77b0d6-76d7-4eea-9c8e-d98afb97f9a4.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart