



PORSCHE



Information presse

Porsche 718 Boxster

Table des matières

Trente-cinq chevaux en plus – treize pour cent de consommation en moins	Les nouveaux roadsters à moteur central Porsche 718 Boxster	1
Moteur et boîte de vitesses	Les nouveaux moteurs quatre cylindres à plat	2
Châssis et systèmes d'aide à la conduite	Châssis à réglages sportifs, châssis sport PASM pour la première fois (en option)	6
Design et équipement intérieur	Un nouveau design pour souligner un profil affûté	8
La saga	Porsche 718 : une légende sportive à moteur central	10
Fiches techniques		12

Trente-cinq chevaux en plus – treize pour cent de consommation en moins

Les nouveaux roadsters à moteur central Porsche 718 Boxster

Vingt ans après les débuts du tout premier Boxster, Porsche profite du renouvellement de génération pour changer l'appellation. Les deux modèles de la nouvelle génération s'appellent 718 Boxster et 718 Boxster S. Ces nouveaux deux-places décapotables sont plus puissants, plus légers et plus efficaces. Porsche renoue ainsi avec la grande tradition des moteurs quatre cylindres à plat des 718. Ces voitures de sport à moteur central avaient remporté de nombreuses courses dans les années cinquante et soixante, parmi lesquelles la légendaire Targa Florio ou les 24 Heures du Mans.

La nouvelle gamme de modèles est basée sur un moteur quatre cylindres à plat suralimenté de conception nouvelle : le 718 Boxster développe 300 ch (220 kW) avec une cylindrée de 2,0 l et le 718 Boxster S libère 350 ch (257 kW) pour une cylindrée de 2,5 l. La version S bénéficie par ailleurs d'un turbocompresseur à géométrie variable (VTG). Avec le 718 Boxster S et après la 911 Turbo, Porsche reste le seul constructeur automobile à proposer la technologie VTG sur des modèles de série à moteur essence. Le gain de puissance de 35 ch (26 kW) par rapport aux modèles Boxster antérieurs est, de ce point de vue, concluant. L'efficacité des nouveaux moteurs turbo est également au rendez-vous puisque les nouveaux modèles 718 Boxster consomment jusqu'à 13 pour cent de carburant en moins.

Le châssis aux réglages entièrement revus et les freins renforcés nourrissent les émotions sportives ressenties au volant. La nouvelle gamme de modèles se présente également avec un design renouvelé en profondeur : à l'exception du capot de coffre, du pare-brise et de la capote, tout est nouveau. À l'intérieur, le poste de conduite est marqué par une planche de bord redessinée. Le Porsche Communication Management (PCM) de dernière génération avec écran tactile moderne est de série à bord et le module de navigation est proposé en option.

Moteur et boîte de vitesses

Les nouveaux moteurs quatre cylindres à plat

Porsche a imaginé pour le 718 Boxster deux moteurs à quatre cylindres à plat suralimentés de conception entièrement nouvelle. Les performances et l'efficacité sont en hausse significative par rapport aux moteurs de la génération précédente. De plus, le plaisir de conduire emblématique de la marque Porsche est renforcé par un arsenal d'innovations techniques. Les moteurs se caractérisent par des reprises plus spontanées, par une capacité à monter dans les tours et, ce n'est pas le moindre avantage, par une musicalité riche en émotions.

Porsche décline les moteurs quatre cylindres à plat en deux versions : 300 ch (220 kW) et 2,0 l de cylindrée sur le 718 Boxster, 350 ch (257 kW) et 2,5 l sur le 718 Boxster S. Cela représente un gain respectif de 35 ch (26 kW) par rapport aux modèles Boxster de la génération précédente. Le couple est également en nette hausse. Le moteur 2,0 l du 718 Boxster délivre 380 Nm, disponibles dès 1 950 tr/min et jusqu'à 4 500 tr/min. Cela correspond à une augmentation de 100 Nm (+35 %). Le bloc 2,5 l du 718 Boxster S offre un couple de 420 Nm entre 1 900 tr/min et 4 500 tr/min, soit 60 Nm de plus que précédemment. C'est la plus forte augmentation de couple jamais enregistrée dans toute l'histoire du Boxster.

Couple en forte hausse : des accélérations fulgurantes dans toutes les conditions

Les nouveaux modèles 718 Boxster sont ainsi en mesure de signer des accélérations encore plus magistrales, y compris depuis les bas régimes. Équipé d'une boîte PDK et du pack Sport Chrono, le 718 Boxster passe ainsi de 0 à 100 km/h en 4,7 s, soit 0,8 s de mieux que le modèle précédent. Le 718 Boxster S, dans les mêmes conditions, règle ce sprint en 4,2 s, devançant l'ancien modèle de 0,6 s. Comme il se doit sur une voiture de sport, le moteur est également très à l'aise dans les hauts régimes, puisqu'il peut monter jusqu'à 7 500 tr/min avec une baisse de performances de seulement cinq pour cent entre le régime nominal et le régime maximum. Aucun autre moteur turbo n'atteint cette valeur sur le segment du 718 Boxster. En conduite sportive, le conducteur peut ainsi exploiter toute la puissance et le couple moteur sur une large plage de régime sans avoir à actionner le levier de vitesses. Et lors de fortes accélérations, il disposera de la totalité du couple possible après le changement de rapport. C'est d'ailleurs lors des accélérations sur une plage de vitesse au-delà de 100 km/h que le gain de couple est le plus notable. La vitesse maximale s'élève à 275 km/h pour le 718 Boxster et à 285 km/h pour le 718 Boxster S.

Des performances et une efficacité sublimes par la technologie turbo

Les moteurs turbo à plat de Porsche séduisent par leur puissance et leur efficacité. Associé à la boîte PDK, le moteur turbo quatre cylindres qui équipe le 718 Boxster ne consomme que 6,9 l/100 km en cycle NEDC, soit 0,7 l de moins que le Boxster de la génération précédente. Le moteur turbo à plat de 2,5 l avec boîte PDK du 718 Boxster S se contente quant à lui de 7,3 l/100 km, ce qui représente un gain de 0,9 l par rapport au modèle précédent. Au total, cela signifie jusqu'à 35 ch de puissance en plus et jusqu'à treize pour cent de consommation en moins.

Les deux versions du nouveau moteur à plat de Porsche ne diffèrent pas seulement par leur cylindrée : sur le moteur de base, un turbocompresseur classique à vanne de dérivation (wastegate) comprime l'air envoyé, en plus grande quantité, dans les chambres de combustion. Le moteur plus puissant est, quant à lui, alimenté en air par un turbocompresseur à géométrie variable, jusqu'à présent réservé en exclusivité mondiale à la 911 Turbo. Sur le 718 Boxster S, un wastegate supplémentaire permet au turbocompresseur à aubes fixes à pas variable de toujours fonctionner avec un rendement optimal grâce à la gestion ciblée du flux de gaz d'échappement. L'énergie présente dans le flux des gaz est ainsi transformée en puissance motrice de la manière la plus efficace qui soit.

Des reprises spontanées dignes d'un moteur atmosphérique et fonction Dynamic Boost

L'une des priorités visées par les ingénieurs Porsche dans la mise en œuvre de la suralimentation par turbocompresseur était d'obtenir des reprises comparables à celles d'un moteur atmosphérique. La « précharge » du turbocompresseur, charge partielle en conduite sportive, y contribue. La vanne de dérivation est fermée, l'angle d'allumage est réduit et le papillon des gaz est légèrement ouvert. Le couple moteur reste ainsi au même niveau pendant que le débit d'air atteignant le moteur et la pression de suralimentation augmentent. Si le conducteur enfonce la pédale d'accélérateur, le couple disponible sera instantanément plus élevé en raison de la pression de suralimentation plus forte. Même lorsque le conducteur lève brièvement le pied durant une phase d'accélération à fond, le moteur se montre aussi réactif qu'un moteur atmosphérique. Le papillon reste ouvert en grand, seule l'injection d'essence étant coupée. L'intérêt est de ne pas relâcher la pression de suralimentation de telle sorte que le moteur réagisse immédiatement à toute nouvelle sollicitation.

Le turbocompresseur réagit d'une façon similaire lorsque le conducteur appuie sur le Sport Response Button. Comme sur les 911 équipées du pack Sport Chrono et d'une boîte PDK, il se trouve désormais au centre du sélecteur de mode, sur le volant. Le moteur et la boîte de vitesses sont préparés à une reprise immédiate pouvant durer jusqu'à vingt secondes, à l'instar de ce qui se pratique en compétition. En charge partielle, le wastegate du turbocompresseur se referme. Il en résulte une montée beaucoup plus rapide de la pression de suralimentation. Le moteur répond plus spontanément aux sollicitations de l'accélérateur et atteint rapidement sa pleine puissance.

Refroidissement indirect de l'air de suralimentation via un circuit de refroidissement étendu

Le refroidissement indirect de l'air de suralimentation est une autre innovation. Pour ne pas altérer le design et le profil aérodynamique du 718 Boxster, les moteurs turbo utilisent les prises d'air latérales situées derrière les portes pour aspirer l'air destiné au moteur et, désormais, au refroidissement indirect de l'air de suralimentation. L'air comprimé est refroidi via un circuit supplémentaire au sein du système de refroidissement. Un échangeur thermique, disposé à cet effet au-dessus du moteur, permet à l'air comprimé en provenance du turbocompresseur de transférer une partie de sa chaleur au liquide de refroidissement. Le liquide circule ensuite à travers un radiateur prévu pour chaque prise d'air.

Les technologies issues des moteurs biturbo six cylindres de trois litres de la 911 augmentent les performances et l'efficacité. Il est ainsi désormais possible d'ajuster encore mieux la réaction du moteur turbo à bas régimes en vue d'obtenir la spontanéité sportive typée Porsche. Cela est dû à l'introduction d'un arbre à cames d'échappement réglable avec levée variable des soupapes. Il s'ajoute au réglage de l'arbre à cames d'admission, déjà présent sur le modèle précédent.

Des lignes d'échappement inédites pour une symphonie d'émotions

La ligne d'échappement de conception nouvelle garantit une expérience sonore riche en émotions et typique d'une Porsche. Sur le 718 Boxster, les gaz d'échappement sont expulsés par une sortie d'échappement ovale en acier inoxydable brossé. Le 718 Boxster S arbore deux sorties d'échappement rondes centrales en acier inoxydable brossé. Une ligne d'échappement Sport, caractérisée par deux sorties d'échappement Sport également regroupées au centre, est disponible en option pour tous les modèles.

Boîte mécanique à six rapports de série, boîte PDK sept rapports en option

Les 718 sont équipés de série d'une boîte manuelle à six rapports. Une boîte de vitesses à double embrayage Porsche PDK est également disponible en option. La boîte PDK est dotée de la fonction Stop-Start automatique perfectionnée. Celle-ci coupe le moteur avant l'immobilisation complète de la voiture pour une plus grande efficacité. Les rapports virtuels sont également au répertoire de la PDK : à vitesse constante, la commande choisit le rapport le plus élevé possible afin d'économiser le carburant. Pour stabiliser le régime moteur et empêcher les soubresauts habituels en sous-régime, l'embrayage limite le glissement sur le rapport en question.

Pack Sport Chrono optimisé en option

Le pack Sport Chrono optionnel permet d'exprimer davantage encore les qualités sportives des nouveaux 718 Boxster. Comme sur la 911, il ajoute le programme « Individual » aux trois modes « Normal », « Sport » et « Sport Plus ». Un menu du combiné d'instrument permet de sélectionner individuellement les réglages du PASM, de la ligne d'échappement Sport, de la fonction Stop-Start automatique et du becquet arrière avec les modes de conduite favoris. Sur les modèles équipés d'une boîte PDK, le Sport Response Button, situé au centre du sélecteur de mode, optimise la réactivité du moteur et de la boîte à double embrayage à l'image de ce qui se fait en compétition, pour effectuer un dépassement par exemple. Associé au pack Sport Chrono, le Porsche Stability Management (PSM) des modèles 718 Boxster propose un mode activable séparément : le « PSM Sport ». Ce mode de conduite particulièrement sportif permet aux conducteurs les plus ambitieux de flirter davantage encore avec les limites de leur voiture sans renoncer à la sécurité. Le PSM reste actif à l'arrière-plan. Son action conjointe à celle du pack Sport Chrono revalorisé se traduit par des sensations qui évoquent encore plus la compétition.

Châssis et systèmes d'aide à la conduite

Châssis à réglages sportifs, châssis sport PASM pour la première fois (en option)

En matière de comportement dynamique, les nouveaux roadsters impressionnent par leur agilité. Entièrement repensé, le châssis améliore une fois de plus la vitesse des sportives à moteur central dans les virages. L'augmentation de la raideur de la barre anti-roulis et des ressorts réduit au minimum les mouvements de tangage et de roulis. Le 718 Boxster gagne parallèlement en confort. En effet, les réglages adoptés augmentent encore la robustesse et améliorent la réponse de la suspension aux irrégularités plus ou moins grandes de la chaussée. Grâce à une direction électromécanique plus directe de dix pour cent, le 718 Boxster se pilote avec encore plus d'agilité et de maniabilité, sur circuit comme sur route. Sur la boucle Nord du Nürburgring, Porsche s'attend à améliorer le temps au tour du 718 Boxster S de 16 s par rapport au modèle précédent.

Essieu arrière renforcé pour une précision et une stabilité latérale accrues

Afin d'augmenter la précision et la stabilité latérale, les ingénieurs de Porsche ont modifié de nombreux détails au niveau de l'essieu arrière. Une nouvelle barre transversale vient renforcer le faux-châssis en vue d'améliorer la rigidité latérale. Les amortisseurs dotés de pistons et de cylindres de diamètre plus large contribuent également à la précision du guidage de roue en raison de leur plus grande rigidité. Les roues arrière plus larges d'un demi-pouce assurent un meilleur appui aux pneumatiques. Elles contribuent grandement à l'amélioration de la stabilité en virage des nouveaux 718 Boxster, de même que les pneumatiques nouvellement conçus.

Nouveau châssis sport PASM abaissé de vingt millimètres

Pour les conducteurs les plus ambitieux, le châssis sport PASM est proposé pour la première fois, en option, sur le 718 Boxster S. En plus d'un abaissement de 20 mm de la carrosserie, il inclut des réglages sensiblement plus « durs » en mode Sport. Par ailleurs, le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec abaissement de 10 mm reste disponible en option. Bénéficiant de réglages affinés, le châssis actif sait encore mieux concilier le confort sur longues distances et la fermeté sportive et dynamique. Afin d'élargir encore plus la plage

de réglage, Porsche utilise des capteurs spécifiques : sur chaque jambe de suspension, un capteur de hauteur mesure désormais les mouvements du ressort, tandis que trois capteurs d'accélération enregistrent l'intensité dynamique des stimulations. Il en résulte une commande d'amortissement encore plus précise et nuancée.

Système de freins renforcé avec freinage anti-multicollision

Pour répondre aux performances en hausse, les freins ont été renforcés avec des disques de 330 mm de diamètre à l'avant et de 299 mm à l'arrière. Si le 718 Boxster hérite du système de freins utilisé jusqu'à présent sur le Boxster S, le 718 Boxster S reprend à l'avant les étriers à quatre pistons de la 911 Carrera, associés à des disques de frein plus épais. De plus, Porsche équipe les 718 Boxster du freinage anti-multicollision. Le système peut réduire l'intensité d'un second impact en freinant automatiquement le véhicule après un premier impact.

Porsche Stability Management avec nouveau mode PSM Sport

La sportivité affûtée des roadsters vaut également pour la commande du Porsche Stability Management (PSM). Associé au pack Sport Chrono optionnel, le système propose le mode baptisé PSM Sport, activable séparément par la touche PSM sur la console centrale. Son fonctionnement diffère de celui du mode « Normal PSM On » et peut désormais être activé indépendamment du mode Sport Plus du pack Sport Chrono. Lorsque le mode PSM Sport est activé, un avertissement s'affiche sur le combiné d'instruments et le voyant jaune PSM Off s'allume pour information.

Le nouveau mode PSM Sport permet aux conducteurs les plus ambitieux d'explorer les limites ultimes de la voiture, notamment sur circuit ou lors de stages de pilotage en hiver sur revêtement à faible adhérence. Par rapport à PSM On, la nouvelle fonction autorise un angle de dérive beaucoup plus grand et un patinage plus important des roues motrices. Il est ainsi possible d'appréhender encore mieux le potentiel dynamique de la sportive. Même les conducteurs sportifs ambitieux n'auront pas besoin de débrayer entièrement le PSM. Le mode PSM Off reste cependant disponible et s'active en maintenant la touche PSM enfoncée. Mais même en mode PSM Off ou dans le nouveau mode PSM Sport, un freinage intensif dans la plage de régulation ABS a pour effet de réactiver entièrement l'action stabilisatrice du PSM jusqu'à ce que la pédale de frein soit relâchée.

Design et équipement intérieur

Un nouveau design pour souligner un profil affûté

La gamme 718 se distingue par un style identifiable au premier coup d'œil. L'avant du nouveau roadster révèle des formes bien plus sculpturales. Il paraît ainsi plus large et plus masculin. Cet effet est renforcé par les optiques fines au-dessus des prises d'air latérales, incluant les feux de position et les clignotants. Les deux lignes horizontales tendues au centre du bouclier avant renforcent l'impression de largeur du 718 Boxster. Le nouveau concept de turbomoteur est également visible de l'extérieur grâce aux prises d'air de refroidissement bien plus volumineuses. L'avant du 718 Boxster est complété par les phares Bi-Xénon de conception nouvelle avec feux de jour à LED intégrés. Des phares principaux à LED avec feux de jour à quatre points font également leur apparition parmi les options.

De côté, la nouvelle gamme se reconnaît au dessin inédit de ses ailes et de ses bas de porte, à ses poignées de porte sans cuvette et aux prises d'air traversées par deux lamelles devant l'essieu arrière. En plus d'alimenter le moteur comme jusqu'à maintenant, ces écopés ont désormais pour vocation d'acheminer l'air de refroidissement vers l'échangeur destiné à la suralimentation. Les nouvelles jantes de 19 pouces (de série sur le 718 Boxster S) et de 20 pouces (en option) soulignent le caractère sportif du 718 Boxster. Dans la mesure où elles sont plus larges d'un demi-pouce par rapport aux modèles précédents, les jantes arrière améliorent également le comportement dynamique transversal.

L'arrière redessiné du 718 Boxster semble encore plus présent sous l'effet de la baguette avec monogramme Porsche qui relie les deux feux. Cet effet est renforcé par l'arête supplémentaire au niveau des réflecteurs. De manière générale, les lignes de la partie arrière ont gagné en précision. Les blocs optiques, de conception nouvelle, se caractérisent par la technologie LED à trois dimensions et les feux stop à quatre points.

Intérieur avec nouveau Porsche Communication Management de série

En s'installant à bord du 718 Boxster, le conducteur retrouve l'univers familier de Porsche, rehaussé de nouveaux éléments. L'intérieur impressionne par une atmosphère encore plus précieuse. L'équipement cuir séduit par le tracé continu des coutures jusque sur le casier de rangement. La partie supérieure de la planche de bord, remaniée, fait écho au design tri-

dimensionnel de l'extérieur avec ses buses d'aération saillantes. Le volant sport de 375 mm de diamètre, dont le design évoque la 918 Spyder, assure une conduite encore plus précise. Un volant sport GT de 360 mm de diamètre est disponible en option. Porsche propose l'option multifonction et le chauffage de volant sur tous les modèles de volant. Cinq nouveaux coloris intérieurs permettent de pousser un peu plus loin la personnalisation des modèles 718.

Au centre de l'intérieur réaménagé se trouve le nouveau Porsche Communication Management (PCM) de série, ainsi qu'une pré-installation pour téléphone portable, des interfaces audio et un système Sound Package Plus de 110 W. Le PCM peut être enrichi de modules optionnels et entièrement adapté aux besoins de chacun. Le module Connect optionnel comprend une zone de rangement permettant de connecter sans câble le smartphone à l'antenne extérieure, une interface USB compatible iPod sur la console centrale, la fonction Apple CarPlay avec commande vocale « Siri » et le système Porsche Car Connect.

Le module de navigation à commande vocale est également disponible pour faciliter la saisie des destinations. Le module de navigation offre un affichage cartographique amélioré, qu'il propose en deux dimensions ou en perspective. Un mode 3D est également possible pour les zones compatibles. Le module inclut la mise à jour gratuite des cartes pendant les trois premières années. Extension du module de navigation, le module Connect Plus permet d'intégrer facilement un smartphone au PCM et d'utiliser des fonctions en ligne telles que les services de navigation, l'accès sans fil à Internet pour les appareils WiFi et le module de téléphonie 4G.

La saga

Porsche 718 : une légende sportive à moteur central

Architecture à moteur central, construction allégée, design et quatre-cylindres puissants et efficaces. Tel était le concept des légendaires Porsche Spyder d'appellation 550 et 718. Conçues pour les courses sur circuit, sur route et de côte, ces voitures de course furent alignées aussi bien par l'équipe d'usine Porsche que par de nombreux clients à partir de 1953 et jusqu'au milieu des années soixante. D'innombrables conducteurs privés et pilotes d'exception, parmi lesquels Wolfgang Graf Berghe von Trips, Hans Herrmann, Graham Hill, Ricardo Rodriguez ou Joakim Bonnier, ont remporté plus de 1 000 victoires en compétition au volant de ces Porsche agiles et rapides. Elles changèrent considérablement la donne sur les pistes de course car, en dépit de leurs petits moteurs à quatre cylindres à plat, elles parvenaient régulièrement à s'imposer face à la concurrence, pourtant supérieure en termes de puissance pure.

L'histoire des Spyder est celle d'une maturation en plusieurs étapes, comme souvent chez Porsche. Première voiture de compétition pure en provenance de Zuffenhausen, le modèle 550 produit en 89 exemplaires à partir de 1953 inaugure une série d'évolutions dans le domaine des voitures de course à moteur central. Il fut suivi en 1956 par la 550 A Spyder (40 unités), dotée d'un châssis tubulaire et d'un groupe motopropulseur plus puissant. C'est au volant d'une 550 A que l'Italien Umberto Maglioli fit sensation en 1956 en remportant la Targa Florio, la course sur route la plus exigeante à l'époque. Avec ses quatre arbres à cames en tête, le moteur « Fuhrmann » est aujourd'hui presque aussi légendaire que la voiture elle-même.

La 718 RSK remporte des succès internationaux et gagne le Championnat du monde des constructeurs

La 718 RSK (34 exemplaires) a pris la succession de la 550 A en 1957. L'appellation RSK reflétait des préoccupations sportives et techniques. Alors que les lettres RS symbolisaient le sport automobile (Rennsport en allemand), la lettre K rappelait la barre de torsion avant de conception nouvelle, en forme de K allongé sur le dos. Cette 718 fut améliorée à tout

point de vue par rapport à son prédécesseur. Un cadre en tubes d'acier sans soudures garantissait une rigidité élevée pour une légèreté maximale. Le moteur, le châssis et les freins à tambour furent également à nouveau optimisés.

La 718 RSK remporta des victoires dans le monde entier : au Mans, au Nürburgring, en Argentine, à Riverside en Californie et dans de nombreuses courses de côte. En Formule 2 également, la 550 A Spyder comme la 718 RSK ont prouvé l'énorme potentiel de ces réalisations Porsche. En version monoposte, la 718/2 décrocha même le Championnat du monde des constructeurs de Formule 2 en 1960.

La 718 RS 60, référence absolue de sa catégorie

Lorsqu'un nouveau règlement de la FIA exigea une plus grande proximité avec la série, Porsche répliqua par la 718 RS 60 (19 exemplaires) pour la saison 1960. Ce modèle s'imposa rapidement comme la référence dans la catégorie des moteurs 1,6 l. À son palmarès figurent des premières places au classement général à la Targa Florio, aux 12 Heures de Sebring et au Championnat d'Europe de la montagne en 1960 et 1961. La 718 RS 61 Spyder (13 exemplaires) entra en piste en octobre 1960. Elle fut pilotée avant tout par des pilotes privés. Son principal atout technologique résidait dans le nouvel essieu arrière à bras triangulaires.

Une version coupé de la 718 RS 61 fut conçue spécialement pour exploiter tout le potentiel de la 718 Spyder aux 24 Heures du Mans. Encore équipée d'un moteur quatre cylindres en 1961, la 718 GTR hérita d'un moteur à huit cylindres de deux litres ainsi que de freins à disque pour la saison 1962. Alignée en course de 1961 à 1964, la 718 WRS Spyder embarquait également ces deux types de moteur. Surnommée affectueusement « grand-mère » par les mécaniciens en raison de sa longue carrière, cette pièce unique remporta le Championnat d'Europe de la montagne en 1963 et 1964, illustrant une fois de plus le potentiel de l'architecture à moteur central de Porsche.

	718 Boxster	718 Boxster S
Moteur		
Type	Moteur à cylindres horizontaux opposés avec suralimentation turbo	
Nombre de cylindres	4	
Soupapes/cylindre	4	
Cylindrée	1 988 cm ³	2 497 cm ³
Alésage	91,0 mm	102,0 mm
Course	76,4 mm	
Puissance maximale	300 ch (220 kW)	350 ch (257 kW)
à (régime)	6 500 tr/min	
Couple maximum	380 Nm	420 Nm
à (régime)	1 950 – 4 500 tr/min	1 900 – 4 500 tr/min
Puissance au litre maximale	151 ch/l (111 kW/l)	140 ch/l (103 kW/l)
Rapport volumétrique	9,5:1	
Régime maximum	7 500 tr/min	
Système de refroidissement	Refroidissement par eau avec gestion thermique et pompe à eau débrayable	
Commande des soupapes	Réglage d'arbre à cames et levée des soupapes VarioCam Plus Plus côté admission et côté échappement	
Lubrification	Lubrification à carter sec intégrée et pompe à huile pilotée en fonction des besoins	
Suralimentation	Suralimentation monoturbo	Suraliment. monoturbo à géométrie variable
Refroidissement de l'air de suralimentation	Refroidissement indirect (deux refroidisseurs air/eau à basse température et un refroidisseur par eau)	
Ligne d'échappement	Ligne d'échappement à double flux avec sortie d'échappement centrale en acier inoxydable	Ligne d'échappement à double flux avec double sortie d'échappement centrale en acier inoxydable
Traitement secondaire des gaz d'échappement	Deux pots catalytiques trifonctionnels et diagnostic embarqué pour le contrôle du système d'épuration des gaz d'échappement	
Préparation du mélange	Injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI)	
Architecture	Moteur central, roues arrière motrices	

Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

	718 Boxster	718 Boxster S
Transmission		
Boîte de vitesses	Boîte mécanique à six rapports avec embrayage à disque unique et volant bimasse, boîte à double embrayage sept rapports (PDK) en option	
Diamètre embrayage	Boîte mécanique 240 mm ; PDK 202 mm/153 mm	
Rapport de transformation	Boîte mécanique/Boîte PDF	
1 ^{er} rapport	3,31/3,91	
2 ^e rapport	1,95/2,29	
3 ^e rapport	1,41/1,65	
4 ^e rapport	1,13/1,30	
5 ^e rapport	0,95/1,08	
6 ^e rapport	0,81/0,88	
7 ^e rapport	- /0,62	
Marche arrière	3,00/3,55	
Essieu arrière	3,89/3,62	
Châssis		
Essieu avant	Essieu à jambes de force de construction légère (McPherson)	
Essieu arrière	Essieu à jambes de force de construction légère	
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable et impulsion de direction	
Rapport de direction	De 15,0/1 (position centrale) à 12,4/1	
Diamètre du volant	375 mm	
Diamètre de braquage	10,98 m	
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM) avec système ABS à fonctionnalités de freinage étendues	

	718 Boxster	718 Boxster S
Freins		
Système de freinage	Freins à étriers fixes monoblocs en aluminium avec quatre pistons à l'avant et à l'arrière	Freins à étriers fixes monoblocs en aluminium avec quatre pistons à l'avant et à l'arrière
Disques de frein avant	En fonte grise ; ventilés et perforés	
Diamètre	330 mm	
Épaisseur	28 mm	34 mm
Disques de frein arrière	En fonte grise ; ventilés et perforés	
Diamètre	299 mm	
Épaisseur	20 mm	
Jantes et pneumatiques		
Jantes et pneumatiques avant	8 J x 18 ET 57 avec pneumatiques 235/35 ZR 18	8 J x 19 ET 57 avec pneumatiques 235/40 ZR 19
Jantes et pneumatiques arrière	9,5 J x 18 ET 49 avec pneumatiques 265/45 ZR 18	10 J x 19 ET 45 avec pneumatiques 265/40 ZR 19
Dimensions		
Longueur	4 379 mm	
Largeur, avec rétrovis. extérieurs	1 801 mm (1 994 mm)	
Hauteur	1 281 mm	1 280 mm
Empattement	2 475 mm	
Voie avant (format jante)	1 515 mm (18")	1 515 mm (19")
Voie arrière (format jante)	1 532 mm (18")	1 540 mm (19")
Volume de coffre et poids		
	Boîte mécanique/Boîte PDF	
Volume de coffre	275 l (150 l à l'avant, 125 l à l'arrière)	
Poids à vide selon DIN	1 335/1 365 kg	1 355/1 385 kg
PTMA	1 655/1 685 kg	1 665/1 695 kg
Rapport poids/puissance	4,5/4,6 kg/ch	3,9/4,0 kg/ch

	718 Boxster	718 Boxster S
Performances routières		
	Boîte mécanique/Boîte PDF	
Vitesse maxi	275/275 km/h 171/171 mph	285/285 km/h 177/177 mph
Accélération		
0 à 60 mph	4,9/4,7 s	4,4/4,2 s
0 à 60 mph avec Sport+	- /4,5 s	- /4,0 s
0 à 100 km/h	5,1/4,9 s	4,6/4,4 s
0 à 100 km/h avec Sport+	- /4,7 s	- /4,2 s
0 à 160 km/h	11,3/11,1 s	9,7/9,5 s
0 à 160 km/h avec Sport+	- /10,8 s	- /9,2 s
0 à 200 km/h	18,3/18,1 s	15,2/15,0 s
0 à 200 km/h avec Sport+	- /17,8 s	- /14,7 s
Carburant et émissions		
	Boîte mécanique/Boîte PDK	
Norme antipollution	Euro 6	
Type de carburant	Supercarburant RON 98	
Consommation		
cycle urbain	9,9/9,0 l/100 km	10,7/9,5 l/100 km
cycle extra-urbain	6,0/5,7 l/100 km	6,5/6,0 l/100 km
cycle mixte	7,4/6,9 l/100 km	8,1/7,3 l/100 km
Émissions de CO₂		
cycle mixte	168/158 g/km	184/167 g/km
Classe d'efficacité énergétique*	E/D	F/E
Capacité du réservoir	54 l	64 l
Aérodynamique		
Coefficient de pénétration dans l'air C_x	0,31	0,32
Surface frontale S	1,99 m ²	
Maitre-couple Sc_x	0,62	0,64

* (Allemagne)