



**PORSCHE**



# **Porsche 718 Cayman**

**Information presse**

# Table des matières

<b>Points forts</b>	Nouveau Porsche 718 Cayman	3
<b>Plus de puissance, plus d'efficacité, plus de dynamisme</b>	Nouveau 718 Cayman : plus puissant et plus sportif avec son quatre-cylindres turbo	5
<b>Moteur et boîte de vitesses</b>	Des centrales motrices efficaces : les nouveaux moteurs quatre cylindres à plat	6
<b>Châssis et systèmes d'aide à la conduite</b>	Nouveaux réglages de châssis pour une précision et une stabilité latérale accrues	9
<b>Design et équipement intérieur</b>	Une ligne puissante et un design épuré pour la nouvelle famille de voitures de sport	11
<b>Fiche technique</b>		13

Juillet 2016

## Nouveau Porsche 718 Cayman

Le 718 Cayman poursuit le renouvellement de génération mis en œuvre par Porsche sur ses voitures de sport à moteur central. À l'instar du 718 Boxster, le coupé deux places à moteur central est animé par de nouveaux moteurs turbo quatre cylindres à plat. Le 718 Boxster et le 718 Cayman se rejoignent d'un point de vue visuel et technique. Le châssis entièrement repensé et les freins plus performants, mais aussi le timbre chargé d'émotions du moteur se traduisent par un supplément d'agilité et d'agrément de conduite. Le design remanié et l'intérieur revalorisé mettent la touche finale à ces nouvelles versions. Pour la première fois, le tarif du Coupé est désormais inférieur à celui du Roadster, conformément à la pratique sur la gamme 911.

**Motorisation** 718 Cayman avec moteur 2,0 l quatre cylindres à plat suralimenté de 300 ch (220 kW). 718 Cayman S avec moteur 2,5 l quatre cylindres à plat suralimenté avec compresseur VTG (géométrie de turbine variable) développant 350 ch (257 kW). La puissance de chaque moteur est supérieure de 25 ch (18 kW) à celle de la version précédente. Et le couple gagne jusqu'à 90 Nm à moins de 2 000 tr/min. Plus de couple dès le départ, plus de puissance convertible en plaisir dans les virages.

**Performances** Avec leurs nouveaux moteurs turbo, les Coupés signent des accélérations fulgurantes et affichent une spontanéité digne d'un moteur atmosphérique grâce au Dynamic Boost. Le 718 Cayman avec boîte PDK et pack Sport Chrono passe de 0 à 100 km/h en 4,7 s (-0,7 s) et le 718 Cayman S en 4,2 s (-0,5 s). La vitesse maximale est respectivement de 275 km/h et 285 km/h. Désormais, le mode Sport du PSM voit ses limites repoussées pour les conducteurs particulièrement épris de dynamisme.

**Efficacité** Grâce à la suralimentation par turbocompresseur Porsche et à la réduction de la cylindrée, le quatre-cylindres avec boîte PDK du 718 Cayman ne consomme que 6,9 l/100 km en cycle NEDC. Le moteur à cylindres opposés avec boîte PDK du 718 Cayman S se contente quant à lui de 7,3 l/100 km.

- Châssis** Châssis entièrement repensé pour un comportement dynamique toujours plus appuyé en virages avec un confort accru. Freins renforcés et freinage anti-multicollision de série. En option, châssis PASM avec abaissement de dix millimètres de la carrosserie ; châssis sport PASM avec abaissement de 20 mm de la carrosserie proposé en option, pour la première fois, sur le 718 Cayman S.
- Design** Extérieur : design renouvelé en profondeur. Seuls le capot du coffre à bagages, le toit et le pare-brise restent inchangés. L'avant est plus sculptural avec des prises d'air de refroidissement bien plus volumineuses. Baguette avec monogramme Porsche tridimensionnel à l'arrière. Nouvelles optiques arrière en verre clair avec feux stop à quatre points. Intérieur : équipement cuir/tissu Sport-Tex disponible pour la première fois, en option, sur les modèles 718. Disponible en noir ou en combinaison bicolore bleu graphite/craie.
- Infodivertissement** Nouveau Porsche Communication Management (PCM) de série avec préparation pour téléphone portable, interfaces audio et système Sound Package Plus de 150 W. Extensible avec des modules de navigation, d'infodivertissement et de connectivité.

## **Nouveau 718 Cayman : plus puissant et plus sportif avec son quatre-cylindres turbo**

Le nouveau 718 Cayman de Porsche complète la famille des voitures de sport à moteur central. Réunis sous la désignation 718, le Roadster et le Coupé se rapprochent d'un point de vue technique et visuel. Pour la première fois, le 718 Cayman et le 718 Boxster intègrent des moteurs de puissance identique. Le quatre cylindres à plat suralimenté développe 300 ch (220 kW) avec une cylindrée de 2,0 l sur le 718 Cayman, soit 25 ch (18 kW) de plus que sur la version précédente. Le 718 Cayman S, quant à lui, libère 350 ch (257 kW) pour une cylindrée de 2,5 l et un gain identique de 25 ch (18 kW). Autre bonne nouvelle pour les amateurs du coupé sport : pour la première fois, les deux-places fermés affichent un tarif inférieur à celui des roadsters, conformément à la logique en place sur la gamme 911.

Désormais animé par le quatre-cylindres suralimenté, le 718 Cayman avec boîte PDK et pack Sport Chrono passe de 0 à 100 km/h en 4,7 s. Le 718 Cayman S, pareillement doté, réussit cet exercice en 4,2 s. La vitesse maximale s'élève à 275 km/h pour le 718 Cayman et à 285 km/h pour le 718 Cayman S. Doté d'un châssis entièrement repensé, le coupé à moteur central fait preuve d'un comportement dynamique plus que jamais exemplaire. Le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec abaissement de la carrosserie de dix millimètres est disponible en option pour les deux-places. Le châssis sport PASM avec abaissement de 20 mm est également proposé en option sur le 718 Cayman S.

La nouvelle gamme de modèles se présente également avec un design renouvelé en profondeur : à l'exception du capot de coffre, du toit et du pare-brise, 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. Les modules Connect, Navigation et Connect Plus sont disponibles en option.

## **Des centrales motrices efficaces : les nouveaux moteurs quatre cylindres à plat**

Porsche a doté le 718 Cayman de quatre-cylindres à plat suralimentés de conception nouvelle. Les performances et l'efficacité sont en hausse significative par rapport aux moteurs de la génération précédente. 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.

Le moteur turbo implanté par Porsche séduit par une amélioration simultanée de la puissance et de l'efficacité. Le quatre-cylindres turbo avec boîte PDK du 718 Cayman consomme 6,9 l/100 km en cycle NEDC. Le moteur turbo 2,5 l avec boîte PDK du 718 Cayman S se contente quant à lui de 7,3 l/100 km.

Au-delà de la puissance, les nouveaux moteurs voient également leur couple augmenter. Le moteur 2,0 l du 718 Cayman délivre 380 Nm (+90 Nm), disponibles de 1 950 tr/min à 4 500 tr/min. Le moteur 2,5 l du 718 Cayman S offre jusqu'à 420 Nm (+50 Nm) sur une plage de 1 900 tr/min à 4 500 tr/min. C'est la plus forte augmentation de couple jamais enregistrée dans toute l'histoire du Cayman. Pour le conducteur, cela se traduit par une motricité encore plus forte à tous les 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. 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.

### **Une suralimentation turbo rapide comme Porsche**

Les deux versions du nouveau moteur à plat de Porsche ne diffèrent pas seulement par leur cylindrée : sur le moteur de base, l'air supplémentaire est envoyé dans les chambres de combustion par un turbocompresseur à vanne bypass (wastegate). Sur le 718 Cayman S, le moteur

plus puissant est alimenté en air par un turbocompresseur à géométrie variable (VTG), jusqu'à présent réservé à la 911 Turbo. Le turbocompresseur VTG qui équipe le 718 Cayman S présente toutefois une particularité : pour la première fois, 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'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. C'est vers cet objectif que tend la « précharge » du turbocompresseur en charge partielle lorsque le mode Sport ou Sport Plus est activé : la vanne bypass 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.

La nouvelle fonction Dynamic Boost entre en jeu lorsque le conducteur relâche brièvement l'accélérateur pendant une phase d'accélération intense. En dépit de cette brève interruption, 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. Voilà comment le moteur turbo répond avec la même réactivité qu'un moteur atmosphérique. Dans une moindre mesure, la fonction Dynamic Boost améliore également les reprises en mode Normal lors des alternances de charge rapides.

Le turbocompresseur réagit d'une façon similaire lorsque le conducteur appuie sur le Sport Response Button. Comme sur les 911, il se trouve désormais au centre du sélecteur de mode, sur le volant, lorsque la voiture est équipée du pack Sport Chrono et d'une boîte PDK. 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 outre, dès que le conducteur appuie sur le Sport Response Button, la boîte PDK engage un rapport inférieur et adopte un profil de réglages spécifique pour les changements de rapport, avec des régimes encore plus élevés qu'en mode Sport Plus au changement des rapports.

### **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) à 7 rapports est également disponible en option. La boîte PDK est également dotée de la fonction Stop-Start automatique perfectionnée. Celle-ci coupe le moteur avant l'immobilisation complète de la voiture afin d'améliorer l'efficacité.

### **Pack Sport Chrono optimisé en option**

Le pack Sport Chrono optionnel permet d'exprimer davantage encore les qualités sportives des nouveaux modèles 718. 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 et de mémoriser les réglages du PASM, de la ligne d'échappement Sport, de la fonction Stop-Start automatique et du becquet arrière. 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) 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.

## Nouveaux réglages de châssis pour une précision et une stabilité latérale accrues

Afin d'augmenter la précision et la stabilité latérale à la mesure des performances en hausse, les ingénieurs de Porsche ont entièrement revu le châssis du 718 Cayman. Les nouveaux réglages des silentblochs hydrauliques, ainsi que l'augmentation des taux de stabilisation et d'élasticité réduisent au minimum les mouvements de tangage et de roulis. Sur le châssis conventionnel, Porsche utilise des butées élastiques de détente supplémentaires sur l'essieu avant. Elles réduisent le soulèvement de l'avant de la voiture en accélération, ainsi que l'angle de roulis dans les virages rapides.

Le confort s'en ressent également puisque les réglages adoptés améliorent la robustesse et la suspension sur les irrégularités plus ou moins grandes de la chaussée. De plus, la rigidité de l'essieu arrière a été optimisée. Les roues arrière plus larges d'un demi-pouce augmentent l'appui latéral et contribuent grandement à l'amélioration de la stabilité en virage, de même que les pneumatiques nouvellement conçus.

Dix pour cent plus directe : la direction de la 911 Turbo améliore le maniement  
Les deux-places ont également progressé dans le domaine de la maniabilité. Grâce à une direction électromécanique plus directe de dix pour cent, le 718 Cayman se pilote avec encore plus d'agilité et de maniabilité, sur circuit comme sur route. Pour obtenir ce résultat, les ingénieurs ont repris le boîtier de direction de la 911 Turbo, à la démultiplication plus directe. Le conducteur perçoit également cette amélioration de la maniabilité au travers de la nouvelle génération de volant, dont le design s'inspire de celui de la 918 Spyder.

### **Option inédite : châssis sport PASM avec abaissement de vingt millimètres**

Le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec abaissement de la carrosserie de dix millimètres est disponible en option pour les deux modèles Coupés. Le châssis sport PASM avec abaissement de 20 mm est également offert en option pour la première fois sur le modèle S. Par ailleurs, l'abaissement du centre de gravité contribue à l'amélioration des performances. Bénéficiant de réglages affinés, le châssis dynamique sait encore mieux concilier le confort sur longues distances et la fermeté sportive et dynamique, et ce, dans ses deux versions. Le châssis sport PASM s'adresse aux conducteurs les plus ambitieux en leur offrant des réglages encore plus « durs » en mode Sport.

### **Système de freins renforcé avec freinage anti-multicollision**

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

### **Porsche Stability Management avec nouveau mode PSM Sport**

Associé au pack Sport Chrono optionnel, le Porsche Stability Management (PSM) propose un mode baptisé PSM Sport, activable séparément par la touche PSM sur la console centrale. Ce mode peut désormais être activé indépendamment du mode Sport Plus du pack Sport Chrono. Le nouveau mode PSM Sport permet aux conducteurs les plus ambitieux d'explorer les limites ultimes, notamment sur circuit.

### **Nouveaux systèmes plus complets d'aide à la conduite en option**

Le 718 Cayman peut être encore davantage personnalisée grâce à d'autres systèmes d'aide à la conduite, nouveaux ou améliorés : désormais, le régulateur de vitesse en option peut également freiner modérément lorsque la vitesse spécifiée est dépassée, par exemple dans une pente. Le régulateur de vitesse adaptatif ACC (en option), si associé à la boîte PDK, dispose maintenant d'un mode Croisière. La transmission est alors débrayée lors de la circulation en file indienne, le roulage sans motorisation permettant d'économiser du carburant. L'avertisseur de changement de voie en option surveille le trafic venant de derrière à l'aide d'un radar et signale au conducteur les véhicules se rapprochant dans l'angle mort, au moyen de LED incorporées dans le triangle de rétroviseur et dédiées chacune à un côté du véhicule.

## **Une ligne puissante et un design épuré pour la nouvelle famille de voitures de sport**

Le design du nouveau 718 Cayman souligne la proximité encore plus grande avec le 718 Boxster. Hormis le toit et le hayon, les deux versions de carrosserie révèlent une parenté encore plus forte que par le passé, à non sans rappeler la gamme 911.

Pour dessiner le 718 Cayman, les designers sont allés puiser une fois de plus dans l'histoire très riche de Porsche. Parmi les ancêtres ayant inspiré le 718 Cayman, on peut citer les légendaires voitures à moteur central 550 Coupé (1953), 718 GTR Coupé (1962) ou 904 Carrera GTS (1963). Leurs formes et leurs proportions, emblématiques du design Porsche, revivent à travers le 718 Cayman. Mais l'histoire plus récente a également pesé sur le design, comme le montre la supersportive Carrera GT, construite de 2004 à 2006. Tous ces modèles ont apporté leurs séquences génétiques, contribuant à façonner le génome du design Porsche. Avec le 718 Cayman, Porsche écrit un nouveau chapitre de la grande histoire des voitures de sport à moteur central.

Les proportions tendues du 718 Cayman, les prises d'air mises en exergue à l'avant et sur les flancs, mais aussi la silhouette basse soulignent le caractère beaucoup plus dynamique de la voiture. L'avant révèle des formes plus sculpturales et paraît 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. Le nouveau concept de turbomoteur est visible de l'extérieur grâce aux prises d'air de refroidissement bien plus volumineuses. L'avant du 718 Cayman 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, le nouveau coupé sport se démarque par des ailes et des bas de porte plus sculpturaux. Le renforcement des portières, bordé par des arêtes au dessin encore plus plastique, trouve un prolongement naturel dans la prise d'air dont le cache agrandi reflète le gain de performances. Avec leur dessin plus plat, les ailes arrière soulignent l'étirement horizontal du 718 Cayman.

La baguette arrière noir brillant qui relie les deux feux et porte le monogramme Porsche renforce encore l'impression de largeur de l'arrière redessiné. Les blocs optiques, de conception entièrement nouvelle, se caractérisent par une technique en trois dimensions, visible à travers la protection en verre clair.

### **Intérieur avec nouveau Porsche Communication Management de série**

En s'installant à bord du 718 Cayman, le conducteur retrouve l'univers familier de Porsche, rehaussé de nouveaux éléments. Au centre de l'intérieur réaménagé se trouve le nouveau Porsche Communication Management (PCM) de série, ainsi qu'une préparation pour téléphone portable, des interfaces audio et un système Sound Package Plus de 150 W avec huit haut-parleurs. La partie supérieure de la planche de bord, remaniée, fait écho au design tridimensionnel de l'extérieur avec ses buses d'aération saillantes.

Le nouveau PCM offre une multitude d'options de personnalisation et peut être enrichi de modules optionnels. Le module Connect 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 et le système Porsche Car Connect.

Le module de navigation à commande vocale est disponible en option pour faciliter la saisie des destinations. Il 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 infos trafic en temps réel, l'accès sans fil à Internet pour les appareils WiFi et le module de téléphonie LTE.

**718 Cayman****718 Cayman S****Moteur**

Type	Moteur à cylindres horizontaux opposés avec suralimentation turbo	
Nombre de cylindres	4	
Soupapes/cylindre	4	
Cylindrée	1 988 cm <sup>3</sup>	2 497 cm <sup>3</sup>
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 variable des soupapes VarioCam Plus côté admission et côté échappement	
Lubrification	Lubrification à carter sec intégrée et pompe à huile pilotée en fonction des besoins	
Suralimentation	Suralimentation monoturbo	Suralimentation 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 Cayman****718 Cayman 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 PDK
1er rapport	3,31/3,91
2e rapport	1,95/2,29
3e rapport	1,41/1,65
4e rapport	1,13/1,30
5e rapport	0,95/1,08
6e rapport	0,81/0,88
7e 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 (type McPherson, optimisé Porsche)
Essieu arrière	Essieu à jambes de force de construction légère (type McPherson, optimisé Porsche)
Direction	Direction assistée électromécanique à démultiplication variable et impulsion de direction
Rapport de direction	De 15,0/1 (position centrale) à 12,5/1
Diamètre du volant	375 mm; 360 mm en option
Diamètre de braquage	10,98 m
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM) avec système ABS à fonctionnalités de freinage étendues

**718 Cayman****718 Cayman S****Freins**

Système de freinage	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 avec pneumatiques avant	8 J x 18 ET 57 avec pneumatiques 235/45 ZR 18	8 J x 19 ET 57 avec pneumatiques 235/40 ZR 19
Jantes avec 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 rétroviseurs extérieurs)	1 801 mm (1 994 mm)	
Hauteur	1 286 mm	1 284 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**

Volume de coffre	334 l (vorn 150 l, hinten 184 l)	
	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
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 Cayman****718 Cayman S****Performances routières**

	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
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**

Norme antipollution	EURO 6	
Type de carburant	Supercarburant (RON 98)	
Consommation	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte mécanique/Boîte PDK
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 CO <sub>2</sub> cycle mixte	168/158 g/km	184/167 g/km
Classe d'efficacité énergétique (Allemagne)	E/D	F/E
Capacité du réservoir	54 l	64 l

**Aérodynamique**

Coefficient de pénétration dans l'air C <sub>x</sub>	0,30	0,31
Surface frontale S	2,01 m <sup>2</sup>	
Maître-couple Scx	0,60	0,62