Essai – Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

Si le Boxster a toujours été considéré comme la "Porsche du pauvre" par les puristes de la 911, il était important pour Wheels And You de remettre les pendules à l'heure en prenant le volant de cette nouvelle mouture, encore meilleure !

- 6 cylindres à plat, 3'436 cm^3
- 315 CV à 6'700 t/min
- 360 Nm de 4'500 à 5'800 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 277 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'425 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'374 x 1'801 x 1'281
- Conso. mesurée : 14.2 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 188 g/km (G)
- dès CHF 78'900.-
  modèle essayé : CHF 109'730.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière

Si la mythique 911 est la référence intemporelle de la sportive GT, nous l'avons encore vu récemment lors de nos essais des 991 Carrera et Carrera S, il faut reconnaître que la disposition centrale arrière pour un moteur, comme sur le Boxster justement, procure des sensations de conduite et tenue de route défiant toute concurrence. D'ailleurs, les ingénieurs de Stuttgart doivent bien partager ce point de vue puisqu'ils ont conçus les dernières supercars de la marque sur cette base, que ce soit la Carrera GT ou la future 918 Spyder.

Apparu pour la première fois en 1996, le Boxster a été totalement revu et repensé pour cette troisième génération. Pour vous faire découvrir cette nouvelle mouture, nous disposons de la version la plus sportive, le Boxster S.

A l'extérieur

Ce nouveau Boxster S tout de blanc « Carrara » vêtu pour notre modèle d'essai – comme quoi cette couleur est toujours à la mode chez les constructeurs – dégage immédiatement une image très sportive. La combinaison avec l'intérieur « Expresso » et la capote « Marron » est simplement sublime. Son empattement plus long et ses voies élargies lui confèrent une ligne beaucoup plus racée par rapports aux précédents modèles. Certains diront qu'il s'inspire même un peu de la Carrera GT et de la 918 Spyder, mais ses gênes trouvent surtout leur origine dans la mythique 550 Spyder.

Le bouclier avant intégrant les feux de jour à LEDs ressemble fortement à celui de la 991, identité familiale oblige, alors que les projecteurs principaux sont eux plus carrés avec des optiques superposées, un ensemble très moderne. Les ailes généreusement galbées entourent les portes et le bas de caisse structuré proposant ainsi un profil très séduisant. Charme et élégance sont au programme avec ce nouveau Boxster, mais alors ne devrait-on pas plutôt dire LA Boxster ? Je vous laisse décider et malgré ses courbes sensuelles, je continuerai de parler de cette nouvelle Porsche au masculin pour mon récit.

Jusque là pas de grande révolution par rapport à sa devancière, mais la tendance s'inverse au moment de poser mon regard sur son arrière-train. Les lignes sont prononcées et acérées, presque trop sous certains angles, mais amènent un côté résolument innovant et moderne à la voiture. Les feux arrière à LEDs au design très structuré sont traversés par les clignotants, eux aussi à diodes, qui se relient

entre eux via une ligne de coffre tranchante et agressive. Cette dernière intègre le feu de recul ainsi que le spoiler rétractable qui se déploie sans grande finesse dès 120 km/h. Ainsi séparé, l'arrière dispose dans sa partie inférieure d'un imposant pare-choc qui se termine par un petit diffuseur avec l'échappement double sorties dans sa partie centrale. D'ailleurs en regardant la voiture depuis l'arrière exclusivement, elle peut paraitre un peu haute sur pattes, mais ce n'est qu'une impression. Sur le haut, nous retrouvons le capot du coffre arrière, bombé et nervuré, intégrant le troisième feu de stop.

Capoté ou pas, la ligne de ce nouveau Boxster est très réussie, dégageant beaucoup plus de prestance et d'élégance que les générations précédentes. Le mécanisme d'ouverture et de fermeture du toit s'exécute en 9 secondes environ et cela jusqu'à la vitesse de 50 km/h. Pour finir, notre modèle d'essai disposait des magnifiques jantes « Carrera S » de 20 pouces disponibles en option (CHF 1'990.-) qui complétaient parfaitement l'esthétique globale de ce Boxster S.

A l'intérieur

Installé à bord, nous retrouvons immédiatement l'atmosphère commune aux différents modèles de la marque. Inauguré sur le Cayenne, puis appliqué à la Panamera et bien évidemment à la nouvelle 911 (991), l'habitacle, principalement la console centrale, est plus ou moins identique dans ce nouveau Boxster. Bien assis dans les sièges sport, le volant tombe parfaitement dans mes mains mais à mon goût il pourrait avoir une jante un peu plus épaisse.

L'ensemble des trois compteurs est disposé en quinconce comme de tradition, avec le compte-tours au centre, le compteur de vitesse sur la gauche et un affichage digital à droite. Ce dernier permet d'afficher à choix les informations importantes de la voiture (température, niveaux, etc.), la musique écoutée, l'affichage de votre téléphone ou la carte du GPS, le tout en couleurs bien évidemment. Au centre, la partie supérieure intègre le Pack Sport Chrono mais cette fois-ci de manière élégante entre les deux bouches d'aération et non plus à la façon d'une verrue comme c'était le cas dans le modèle précédent ou dans le Cayman R essayé l'année passée. En-dessous, nous retrouvons l'écran tactile 7 pouces du PCM (Porsche Communication Management) ainsi qu'une multitude de boutons nécessaires au paramétrage de votre confort à bord. En retrait du levier

de vitesses, encore quelques boutons, mais cette fois-ci plus orientés sur les performances de la voiture avec notamment les réglages des modes SPORT et SPORT PLUS ainsi que de la suspension ; nous y reviendrons. C'est là aussi que se trouve la commande d'ouverture et fermeture de la capote.

Comme pour la ligne de la voiture, le dessin de l'intérieur est une réussite et on se sent immédiatement à l'aise. La qualité de finition est bien entendu de très bonne facture, nous n'en attendions pas moins pour une Porsche. Stricte deux places, le pilote et son passager disposent d'un espace agréable et les longues virées sont à recommander puisque les deux coffres, un devant et un derrière, proposent un volume total très intéressant pour ce type de voiture, soit 280 litres (150 l. AV/130 l. AR).

Sous le capot

A l'inverse de la majorité des voitures, il vous sera difficile de poser vos yeux sur le moteur qui anime ce nouveau Boxster. En effet, avec sa position centrale arrière, le traditionnel Flat-6 est situé sous le rangement de la capote, entre l'habitacle et le coffre arrière. Si les mécanos de la marque y accèdent par dessous, vous vous n'aurez que la possibilité de vérifier/compléter les niveaux des liquides. A l'avant, sous un cache plastique, vous retrouverez la batterie si nécessaire. Pour le reste, pas d'autre choix que de passer chez votre concessionnaire.

Sur notre Boxster S, le six cylindres à plat de 3.4 l. développe 315 CV à 6'700 t./min pour un couple maximum de 360 Nm disponible entre 4'500 et 5'800 t./min. Pour information, le Boxster normal dispose en toute logique aussi d'un Flat-6 mais d'une cylindrée inférieure, 2.7 l., dont la puissance atteint 265 CV pour un couple de 280 Nm. Revenons à notre modèle d'essai dont la mécanique est couplée à une nouvelle boîte à double embrayage PDK (Porsche Doppelkupplung) à 7 rapports. Grand adepte des boîtes manuelles, je reconnais l'impressionnante efficacité d'une telle transmission ainsi que l'agrément de conduite en utilisation quotidienne, surtout en milieu urbain. Très rapide et performante, je regrette quand même son maniement, en plus du traditionnel sélecteur, au travers de simples boutons situés sur le volant. Il est évident que des palettes, disponibles en optant pour le volant SportDesign, auraient été beaucoup plus appropriées,

surtout pour la conduite sportive. Dans le cas présent, en conduite soutenue, je me suis souvent mélangé les pinceaux en voulant rétrograder par exemple. Bref, à mes yeux, voilà bien un détail à ne pas oublier lors de la configuration de « votre Boxster ».

Niveau consommation, si le constructeur promet des chiffres plutôt très intéressants, avec une valeur de 8.0 l./100 km en mixte, j'aurai mesuré tout au long de mon essai une moyenne de 14.2 l./100 km. Certes profitant d'une météo clémente et de plusieurs tracés très sympathiques, je n'aurai pas manqué d'exploiter totalement cette petite Porsche. L'ordinateur de bord m'ayant gratifié de valeurs plutôt similaires, cela me permet de vous mentionner un petit 9.0 l./100 km en utilisation autoroutière exclusivement. Bien entendu, on est encore loin du 6.2 l./100 km annoncé par la fiche technique en extra-urbain, mais reconnaissez quand même que les chiffres promis par le constructeur paraissent un tantinet fantaisistes pour une voiture affichant plus de 300 CV…

Dernier point et non des moindres, notre Boxster S ne disposait pas de l'échappement sport PSE, une grave erreur à mes yeux, enfin plutôt à mes oreilles. Il va s'en dire qu'une telle option est selon moi un « must to have » tant d'origine les vocalises du Flat-6 sont (beaucoup) trop discrètes.

Au volant

Une fois la clé insérée, à gauche bien évidemment, je la tourne pour réveiller la mécanique de notre Boxster S. La sonorité connue et typique du Flat-6 éveille tous mes sens malgré sa relative discrétion due à l'absence du PSE. Pour mes premiers kilomètres et afin de faire mieux connaissance avec mon destrier, je laisserai la boîte en mode automatique. Très doux, facile à prendre en main, ce Boxster S pourrait parfaitement répondre à une utilisation quotidienne. D'ailleurs je serais très curieux d'en essayer un équipé de pneus hiver sur des routes enneigées. La position centrale arrière du moteur pose parfaitement la voiture sur la route, cela doit être aussi un avantage dans des conditions hivernales. Pour mon essai, point de neige, que du bitume bien sec qui m'a permis de parfaitement découvrir les qualités routières de ce nouveau Boxster.

En conduite normale, rien à redire, c'est sain et polyvalent, nous sommes bien au volant d'une voiture moderne qui malgré son ADN sportif se laisse parfaitement

apprivoiser. Il me tarde maintenant de repousser un peu les limites et de voir ce que ce Boxster S a dans le ventre. Je remarquerai quand même qu'à bas régime le moteur semble un peu creux, il ne faudra pas hésiter à le cravacher pour en extraire la quintessence. Malgré ce petit bémol, la motorisation répond parfaitement à la moindre sollicitation de la pédale d'accélérateur. Toutefois, j'aurais aimé encore un peu plus de bestialité, peut-être que ça sera le cas sur une hypothétique future version radicale, à l'image du Boxster Spyder. Comme je l'avais déjà indiqué lors de mon essai du Cayman R, je trouve que ces deux modèles, « entrée de gamme » pour le constructeur allemand, mériteraient un peu plus de piquant tant la conception avec la disposition centrale arrière du moteur permettrait d'atteindre des sommets. Encore une fois, le mot d'ordre aux ingénieurs est peut-être de modérer tout cela pour éviter de détrôner l'icônique 911.

Parenthèse mécanique, voire politique, refermée, j'attaque les virages de routes que je connais bien avec un grand sourire. La voiture vire à plat, ne prend quasiment aucun roulis, c'est bluffant d'efficacité. Avec son comportement acéré, le Boxster avale les courbes à un rythme impressionnant. Il n'y a que la direction avec assistance électrique qui manque un peu de communication avec le pilote mais on s'y habitue finalement. Après quelques kilomètres, j'active le mode Sport, de série sur tous les modèles, la boîte est encore plus rapide, quel bonheur ! J'opte aussi pour la suspension Sport, disponible en option via le PASM (Porsche Active Suspension Management). La voiture se durcit, tout devient plus ferme, le rythme peut encore augmenter, quelle efficacité ! Notre modèle d'essai étant équipé de l'option Pack Sport Chrono, il existe encore le mode Sport Plus que je ne manque pas d'activer rapidement. Et là, sur simple pression d'un bouton, l'électronique devient plus permissive, en clair, le plaisir vient se rajouter à l'efficacité. En courbe, au moment de ré-accélérer, la voiture dérive légèrement mais tout se contrôle très facilement, c'est un vrai régal ! Bien sûr un peu plus de brutalité rendrait le moment encore plus démentiel, mais l'ombre de la 911 plane, il ne faut pas trop bousculer les règles. Mais en tout cas, aucun doute pour moi, une voiture équipée d'un moteur central procure vraiment des sensations uniques et un comportement routier exemplaire.

Vous l'aurez compris, sans être brutal et démoniaque, ce nouveau Boxster S est très agréable à conduire, aussi bien à rythme soutenu que pour se balader tranquillement. De surcroit, le plaisir est identique qu'il soit capoté ou décapoté.

Une fois le toit replié, si vous remontez les vitres et placez le coupe-vent, rien ne viendra perturber votre voyage cheveux au vent.

Verdict

Sans grande surprise, ce nouveau Boxster est une excellente voiture, une vraie Porsche sur toute la ligne. Alors oui, les origines allemandes font qu'il est presque trop apprivoisé pour moi, mais il faut admettre que cela répond à la grande majorité des clients et à ce jeu, Porsche n'a pas de leçon à recevoir, le business ça les connait ! Le 14 janvier 2013, la marque annonçait des chiffres de ventes record pour 2012, tous modèles confondus, de 18.7% par rapport à l'année précédente sur le marché mondial. Au même moment, le nouveau Boxster, disponible au catalogue depuis avril 2012 seulement, affichait 9'253 ventes, soit 29.1% de plus qu'en 2011 pour la génération précédente. Malgré cela, le Boxster, tout comme le Cayman dont la nouvelle version a été dévoilée récemment, restent des modèles dont la production reste faible par rapport aux autres voitures de la marque. Et si la nouvelle 991 dynamise les ventes de la 911, le fer de lance reste encore et toujours le Cayenne (74'763 unités, +24.8%), de quoi biaiser un peu l'image sportive du constructeur de Stuttgart.

Pour conclure, revenons au nouveau Boxster S qui nous intéresse aujourd'hui. Si le tarif de base, CHF 78'900.-, reste abordable voire aguicheur, l'armada de technologie disponible en option, mais à mes yeux nécessaire pour une voiture de ce rang, se facture à prix fort faisant grimper la facture finale. Ainsi équipé, notre exemplaire d'essai est affiché à CHF 109'730.-, soit plus de CHF 30'000.- d'options. Au début un peu surpris d'un tel montant, je me suis amusé à configurer « mon » Boxster S et force est de reconnaitre qu'il est difficile de réduire l'addition. Mais quand on aime on ne compte pas, alors faites vous plaisir et si vous avez toujours voulu une Porsche, ne vous bornez pas que sur la 911 et prenez le temps de découvrir ce nouveau Boxster.

Prix et options – Porsche Boxster S

Prix de base : CHF 78’900.-

Intérieur tout cuir en cuir naturel Expresso : CHF 5’940.-

Pare-brise teinté dégradé : CHF 160.-

Phares Bi-Xénon avec PDLS : CHF 980.-

Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement : CHF 420.-

Rétroviseurs int. et ext. avec fonction antiéblouissement auto. et capteur de pluie intégré : CHF 680.-

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) : CHF 3’940.-

Porsche Active Suspension Management (PASM) : 1’990.-

Pack Sport Chrono Plus : CHF 2’820.-

Servotronic Plus : CHF 370.-

Jantes « Carrera S » 20 pouces : CHF 1’990.-

Climatisation bi-zone : CHF 1’060.-

Pack Design éclairage : CHF 420.-

Sièges sport électriques (14 réglages) avec Pack Mémoire : CHF 3’150.-

Volant multifonction : CHF 730.-

Pack Audio Plus : CHF 820.-

Module téléphone pour PCM : CHF 160.-

Chargeur 6 CD/DVD : CHF 820.-

Porsche Communication Management (PCM) : CHF 4’380.-
(avec module de navigation et interface audio universelle)

Prix TOTAL : CHF 109’730.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour le prêt de ce Porsche Boxster S.

A lire aussi

Essai – Porsche 911 (991) Carrera : Qui peut le plus, peut le moins

Essai – Porsche Panamera Turbo S : Panamera… mais presque !

Premier contact – Porsche 911 (991) Carrera S : La quadrature du cercle

Essai – Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Présentation – Porsche 911 (991) GT3 Cup

Nouveauté – Porsche Cayman

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté – Porsche Cayenne S Diesel

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 (991)

Présentation – Porsche 918 Spyder, le développement continue

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Carnet noir – Décès de Ferdinand Alexander Porsche

Présentation – Porsche 918 Spyder

Genève 2012 – Porsche Boxster

Genève 2012 – Porsche Panamera GTS

Genève 2012 – Porsche 911 Cabriolet (991)

Avant-première – Porsche Macan

Nouveauté – Porsche Boxster

Nouveauté – Porsche 911 Cabriolet (991)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”

Genève 2011 – Porsche 918 RSR

ZG·77715
W.A.Y.

PORSCHE
Boxster S

W.A.Y.

W.A.Y.

TUNER
MEDIA
PHONE
NAVI
MAP
SOURCE
SOUND
INFO
CAR
OPTION
TEMP
AUTO
TEMP
P
W.A.Y.

Jaun
Jaunpass
Abländschen
SPORT PLUS
PDK
W.A.V.

W.A.V.

ZG 77715
W.A.V.

26-77715

ZG·77715

ZG·77715

W.A.V.

SPORT
SPORT PLUS
FM COULEUR3

ZG · 77715
W.A.V.

W.A.V.

ZG·77715
W.A.Y.

W.A.Y.

ZG 77715
W.A.Y.

W.A.Y.

ZG·77715
W.A.Y.

W.A.Y.