

Premier contact - Porsche 718 Boxster & Cayman : L'inévitable évolution

Après cinq années de développement, Porsche présente ses nouvelles Boxster et Cayman sous le patronyme 718. Ce « numéro » a déjà été utilisé par la marque pour un petit roadster de course dans les années 60 qui participa, entre autres, aux 24 Heures du Mans. Au-delà du style, le plus gros changement se trouve sous le capot : un 4 cylindres à plat et l'adoption d'un turbo !



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'988 cm³
- 300 ch à 6'500 t/min
- 380 Nm de 1'950 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 1'410 kg
- Conso. mixte : 7.4 l./100 km
- Emissions de CO₂: 168 g/km (G)
- dès CHF 63'100.-

Nous n'avons pu profiter qu'une seule journée de ces nouvelles Porsche 718 Boxster et Cayman, mais quelle journée !

Nous sommes partis de Rotkreuz et nous avons arpenté plusieurs cols mythiques du centre de la Suisse sous un ciel radieux. L'itinéraire est parfait pour se faire une idée des deux dernières petites Porsche.



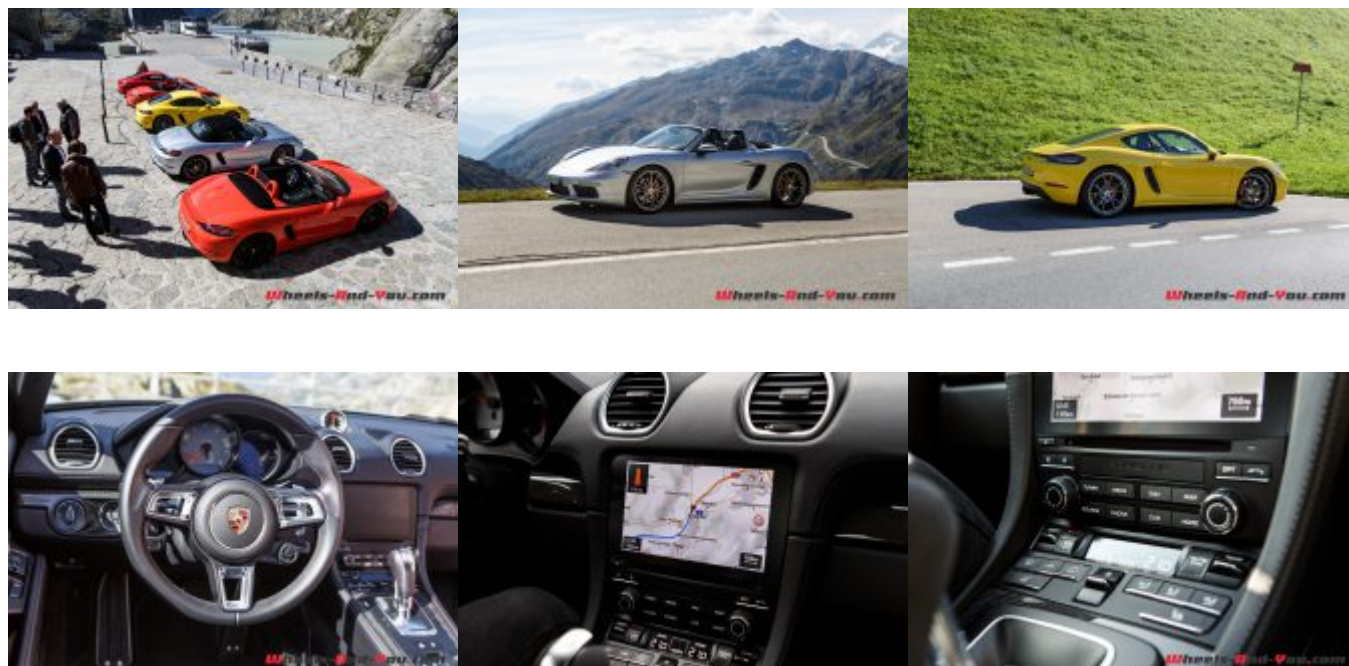
Esthétique

Pour résumer, la 718 est désormais disponible en deux déclinaisons : Boxster ou Cayman. En bref, la première est la version cabriolet et l'autre le coupé. Même si 2 ou 3 pièces sont égales à la génération précédente, toute la voiture a été repensée à neuf, du design au moteur, en passant, bien entendu, par le châssis.

Résultat des courses : sur le plan esthétique, la voiture évolue un peu mais garde son style si caractéristique à Porsche. Pour un observateur non averti, il est probable que les différences entre l'ancien Cayman et ce nouveau modèle ne sautent pas aux yeux, toutefois il y a quelques altérations notables, comme par exemple les prises d'air latérales ou le coffre arrière retravaillé.

Pas de révolution donc et, dans l'ensemble, le modèle reste très plaisant à regarder. A mon avis, l'apparence générale reflète à la perfection l'âme du véhicule : sportivité, agilité et même, sous certains angles, agressivité.

Enfin, comme d'habitude, la marque propose pour chaque modèle sa déclinaison en version S. Là aussi, quelques différences, mais sur des détails. Dans les années qui viennent, il est probable que Porsche lance un modèle R ou GTS.



Sous le capot

Alors que la marque n'avait plus utilisé de 4 cylindres depuis les fameuses 924 et 944 il y a plus de 30 ans, les nouvelles normes liées aux émissions forcent les constructeurs à repenser totalement leurs moteurs et Porsche ne déroge pas à cette règle.

La réelle nouveauté de la 718 se trouve donc sous le capot avec un moteur maison flambant neuf développé uniquement pour ce modèle. L'investissement est donc important et le constructeur va même plus loin car, contrairement à ce qu'on trouve dans la 911 ou d'autres modèles, il y a en réalité deux nouveaux moteurs !

Pour la version 718 « normale », il s'agit d'un 4 cylindre à plat turbocompressé de 1'988 cm³ avec une puissance de 300 ch à 6'500 t/min et un couple de 380 Nm entre 1'950 et 4'500 t/min. Quant à la version S, elle hérite d'un autre moteur toujours basé sur un 4 cylindres à plat turbocompressé, mais de 2'497 cm³. A noter que le turbo est également différent pour la version S, puisque Porsche a développé un système baptisé Variable Turbine Geometry (VTG), technologie identique à celle utilisée pour la 911 Turbo. Côté chiffres, le gain est substantiel, puisque la marque annonce 350 ch à 6'500 t/min ainsi qu'un couple de 420 Nm entre 1'900 et 4'500 t/min.

Enfin, il est à noter que les deux mécaniques ne disposent que d'un seul turbo et je me demande si ce choix technique a un impact négatif sur la réactivité du

moteur et la manière dont il délivre sa puissance. Idem pour le poids, car même si l'engin est un peu plus petit, il est tout de même équipé de pièces plus nombreuses (turbo, refroidissement, etc.) ce qui donne une masse à vide de 1'410 kg (plus ou moins identique aux modèles précédents).

Côté consommation, la marque annonce un cycle mixte de 6.9 l/100km pour le modèle de base et 7.3 l/100 pour la S, avec la boîte PDK pour les deux modèles.



Au volant

Après cette longue introduction, il est temps de prendre la route et je jette mon dévolu sur la version 718 Cayman S, autrement dit, le modèle coupé le plus puissant. Au démarrage, le son rageur et un peu aigu ne trahi absolument pas l'origine modeste du moteur et, dès les premiers mètres, je suis surpris par le son particulier de cette mécanique. Mon modèle d'essai est équipé du système d'échappement sport (CHF 2'380.-), ce qui peut expliquer en partie ce constat.

La route qui mène au Grimsel est magnifique et permet immédiatement de jouer avec la 718. Les sensations sont instantanément au rendez-vous avec cette excellente boîte PDK à 7 rapports et le Porsche Active Suspension Management (PASM) en option pour CHF 1'750.-. Premier constat : l'adoption d'un seul turbo n'a pas d'impact négatif sur la réactivité du moteur : l'engin répond sans délai à la moindre sollicitation sur la pédale d'accélérateur... Pour tout dire, il réagit même très bien et sans discontinuer dès 2'000 t/min et ce jusqu'à la zone rouge située à 7'500 t/min. Seul bémol, j'ai un peu de peine à ressentir à quel moment cette zone est atteinte et, parfois, je touche le limiteur. La poussée est tellement continue et la zone rouge est très mal indiquée sur le compte tours. Dès lors, difficile d'avoir un repère sonore ou visuel sur le bon moment pour changer de rapport. J'imagine que c'est une question d'habitude...

Si, du côté du moteur, tous les chevaux répondent présents et dans une belle sonorité, le châssis, dont certaines parties comme les suspensions sont héritées

de la fameuse GT4, n'est pas en reste. L'ensemble est très bien équilibré avec une répartition des masses presque parfaites (49% avant, 51% sur l'arrière) et le système de frein, un peu plus épais que sur la version de base (34 mm contre 28 mm), est irréprochable sur le modèle S. L'option avec système de freinage en céramique renforcé en fibre de carbone (PCCB) est bien entendu disponible (pour CHF 8'920.-) mais sincèrement, à moins de fréquentes sorties sur circuit, je n'en vois pas l'intérêt.

Cet ensemble permet d'aborder la route et les virages avec un plaisir non dissimulé et d'une manière soutenue. Courbes rapides ou lentes, la voiture ne bronche pas et les sièges assurent un très bon maintien pour encaisser latéralement jusqu'à 1.23G... chiffre relevé après avoir passé quelques heures derrière le volant du coupé et cabriolet. A noter que la 718 hérite aussi d'une direction électromécanique (comme la 911). Je ne disposais pas de cette donnée avant de prendre le volant, c'est donc au cours de l'essai que j'observe les effets de ce détail. En effet, les remontées d'information lors de freinages appuyés et quand le train avant se trouve à la limite dans les virages, sont un peu « artificielles ». Ce n'est pas gênant en soi, car la direction est très précise, mais le fait est que je remarque les caractéristiques de ce système.

Enfin, détail cocasse, l'architecture du moteur donne un son particulier entre 2'000 et 3'500 t/min qui fait penser au fameux moteur des Subaru ! Je vous rassure, l'échappement et les montées en régime distillent un bruit très caractéristique à Porsche... cette impression m'est confirmée par un ingénieur de la marque.





Verdict

Porsche doit s'adapter aux nouvelles normes et, dans le processus, les petites Boxster et Cayman perdent deux cylindres. Il faut se faire une raison et la marque n'a pas vraiment eu le choix. Ceci dit, est-ce que l'exercice est réussi ? Est-ce que l'âme de cette voiture reste intacte ?

Selon moi, oui. Les spécialistes de tout poil critiqueront un vrombissement pas suffisamment rauque et un moteur pas assez rond sur l'ensemble des plages d'utilisation, mais ce sont, à mon avis, des détails.

A l'arrivée, Porsche parvient à améliorer encore les performances de son entrée de gamme et le plaisir est au rendez-vous sur des routes ouvertes ainsi que, très probablement, sur un circuit où la voiture ne manquera pas d'apporter son lot d'adrénaline à tous les pilotes, expérimentés ou non.

En Suisse, la 718 Cayman démarre à CHF 63'100.- et la 718 Boxster à CHF 65'600.-. Bien sûr, la version S est un peu plus exclusive et se monnaie respectivement à CHF 78'400.- et CHF 80'900. Enfin, ce « downsizing » a ses petits avantages, puisque les futurs propriétaires pourront réaliser des économies substantielles sur le prix des assurances et autres taxes... on se rassure comme on peut, car la liste des options reste longue et chère !





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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l'invitation aux essais presse de ces nouvelles Porsche 718 Boxster et Cayman.



A lire aussi

Premier contact - Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Essai - Porsche Boxster S : La perfection allemande ?

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 Macan

Nouveauté - Porsche Boxster Spyder

Nouveauté - Porsche Cayman GT4

Nouveauté - Porsche 911 Targa 4 GTS

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo S

Nouveauté - Porsche Cayenne et Cayenne GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 Carrera 4S Exclusive Swiss Edition

Nouveauté - Facelift et nouveaux moteurs pour le Porsche Cayenne

Nouveauté - Porsche Boxster et Cayman GTS

Conso - Porsche change le moteur de toutes les 911 (991) GT3

Nouveauté - Porsche 911 (991) Targa 4 et 4S

Nouveauté - Porsche Macan

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo Cabriolet et Turbo S Cabriolet

Nouveauté - Porsche 911 50th Anniversary Edition

Nouveauté - Porsche 918 Spyder

Nouveauté - Porsche 911 (991) Turbo et Turbo S

Porsche Passion Days - 50 ans après la première 911

Nouveauté - Porsche Panamera 2ème génération

Anniversaire - La Porsche 911 fête ses 50 ans !

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

