Premier contact – Porsche 718 GTS (Boxster & Cayman) : Prodigieux en 3 lettres ? GTS !

Apparu sur la 904 Carrera GTS, cette appellation est maintenant de retour sur une Porsche équipée d'un moteur Boxer 4 cylindres. Le downsizing étant passé par là, les modèles biplaces rebaptisés 718 Boxster et 718 Cayman sont maintenant animés par un moteur 2.5 litres suralimenté. Suivez-nous sur l'île de Sardaigne pour découvrir le coupé et le roadster à la sauce GTS, soit les plus sportifs de la gamme actuelle.

- 4 cylindres, turbo, essence, 2'498 cm^3
- 365 ch de 5'750 à 6'500 t/min
- 420 Nm de 1'900 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 290 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'375 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'372/1'874/1'445
- Conso. mixte : 9.1 l./100 km
- Emissions de CO_2: 205 g/km (G)
- Dès CHF 101'000.- (Cayman)

Texte et photos : Patrick Schneuwly

En rebaptisant les « petites Porsche » 718, la marque de Stuttgart a offert un regard différent sur ses voitures biplaces. En venant apposer le nom GTS à l'arrière, ils présentent les Cayman et Boxster les plus puissants de la gamme.

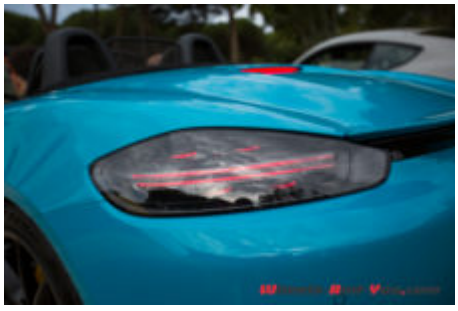
Déjà dotés de nombreux atouts dès la série, je me demande si ce n'est pas la meilleure solution clé en main pour s'offrir le monde Porsche, à l'instar de la 911 il faut l'avouer. Le Flat-4 Turbo est-il un blasphème à réserver aux Impreza ? La réponse dans ce qui suit.

Esthétique

Alors que c'était la couleur choisie lors des premières présentations, la marque a fait ici l'impasse sur le rouge. Gris crayon, Miami blue, un bleu sombre et un jaune vif s'offrent à nous sur le parking. On reconnaît immédiatement une GTS : jantes 20" noires brillantes, fond de phares noir, silencieux d'échappement noir et inscriptions noires à l'arrière. À l'intérieur, les appuie-têtes et les seuils de porte arborent le patronyme du modèle. Les sièges sport à réglages électriques sont de série et revêtent une bande centrale en Alcantara, tissu que l'on retrouve autour du volant et sur la commande de boîte.

Les voitures à disposition ont subi un traitement de fond à base de fibre de carbone du plus bel effet partout dans l'habitacle. Le tableau de bord et la console centrale sont bien mises en valeur et intègrent moins de boutons que par le passé. Pas mal de fonctionnalités passent par l'écran tactile, mais l'essentiel reste en accès direct. Une touche commute la suspension PASM en sport et une autre porte un petit dessin d'échappement, très évocateur.

Les détails de carrosserie dédiés aux GTS ne sont pas nombreux. Toute la caisse est 10 mm plus basse et, dans le bouclier avant, des canaux d'air stabilisent la proue avec des extracteurs situés devant les roues. Les phares à LED sont très réussis, avec les 4 diodes pour les feux de jour et le projecteur central. À l'arrière, le trait rouge suit la ceinture de caisse, avec l'échappement central et le spoiler, c'est un ensemble très élégant.



Sous le capot

Sans surprise, on trouve un moteur à plat en position centrale arrière, seulement impossible d'en voir ne serait-ce qu'un cache plastique. Autant en Boxster qu'en Cayman, le moteur des 718 joue à cache-cache. Que les Porschistes sensibles regardent ailleurs, ce bloc est un 4 cylindres à plat de 2.5 litres suralimenté. La puissance augmente de 15 ch par rapport aux modèles S, le couple atteint, quant à lui, la valeur de 430 Nm dès 1'900 t/min.

De série sur les GTS, la suspension Porsche Active Suspension Management (PASM) magnifie ce châssis déjà bien équilibré. Le pack Sport Chrono et le sélecteur de mode sur le volant font aussi partie de la dotation de série. De plus, le client a encore le choix entre une boite PDK 7 double embrayage ou l'excellente boîte 6 mécanique. Celle-ci se distingue par un guidage précis, un verrouillage franc et une utilisation presque addictive.

Au volant

La Sardaigne est un terrain de jeu extraordinaire qui regorge de petites routes tortueuses que l'on peut parcourir à très bon rythme en ne croisant que rarement quelqu'un. On lance les hostilités avec une Boxster en PDK et freins aciers. Je suis tout de suite impressionné par la fougue de la voiture, prête à bondir à la moindre sollicitation. Pour autant qu'on ait activé le mode Sport, évitant que la boîte engage le 7ème rapport à tout juste 60 km/h.

La tête au grand air, l'échappement nous gratifie de ces plus belles vocalises et pétarades réjouissantes. Lâcher de gaz, rétrogradages, tout est prétexte à une petite virgule sonore. C'est un peu puéril, mais utilisé intelligemment hors des zones habitées c'est encore permis.

Sur des routes peu entretenues, la différence des suspensions normales ou sport est clairement perceptible, il faudra se décider entre le confort et la précision. Mais quelle précision ! Elle mérite largement d'être un peu plus chahutante pour pleinement en profiter.

La direction est légère avec juste ce qu'il faut de fermeté pour ressentir la route en tenant le volant. La 718 réagit très vite et pivote sur un axe placé entre le conducteur et le passager. De plus, le centre de gravité semble idéalement placé, ce qui confère à l'auto un comportement très joueur et sûr à la fois. En tartinant généreusement en sortie de courbe, l'arrière se déteste volontiers, vite contré par l'ESC ou festival de travers si l'on s'affranchit des aides électroniques.

Le moteur délivre une puissance largement suffisante mais surtout un couple très important dès les bas régimes. Toujours prêt à vous catapulter en avant, notamment avec le mode Sport Response sur la boîte PDK, il vous rend difficile de regretter le Flat-6. Seul un puriste pourrait privilégier l'ancien bloc pourtant moins pêchu.

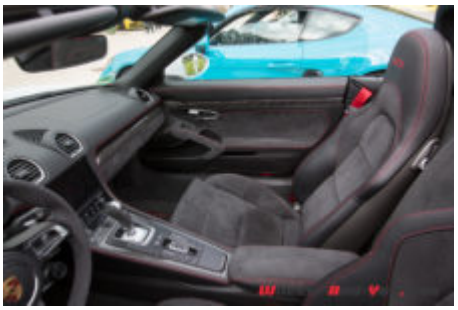
Verdict

Mêlée au discret souffle du turbo, la bande son procure à elle seule un tiers du plaisir de conduite. Le reste provient de la tenue de route et les accélérations/freinages qui semblent inépuisables. Sans même parcourir le

catalogue d’option, les GTS vendues en Suisse sont déjà très bien équipées.

Au jeu de la personnalisation, il faudra déjà se décider sur la transmission. La boîte manuelle doit être la plus agréable qu’il m’ait été donné d’utiliser tandis que la PDK est une référence en matière de double embrayage. Puis on peut aussi échanger les sièges sport par des baquets au maintien incomparable. Que de dilemmes pour faire la parfaite 718 GTS, mais quelle voiture !

Vendue dès CHF 101’000.- pour le Cayman et CHF 103’700.- pour le Boxster, elle pourrait bien faire de l’ombre à la 911, sauf qu’elle n’en a pas le nom. Quant au 4 cylindres, c’est la condition pour avoir les performances d’un moteur turbo. Une concession finalement acceptable ? A vous de juger.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l’invitation aux essais presse de ces nouvelles Porsche 718 GTS.

A lire aussi

Essai – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : Une limousine de chasse électrifiée

Premier contact – Porsche Cayenne : Une maturation réussie

Premier contact – Porsche Panamera Sport Turismo : Une cinq places sportive et électrifiée

Essai – Porsche 911 (991 phase 2) Targa 4S : Le prestige sans l'ostentation

Premier contact – Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet : 450 fois « encore » !

Essai – Porsche Macan GTS : Very Sport Utility Vehicle !

Avant-première – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid : L'hyper limousine politiquement correcte !

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

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

Nouveauté – Porsche Cayenne E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GT3 RS

Nouveauté – Porsche 911 Carrera T

Nouveauté – Porsche 718 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 pack Touring

Nouveauté – Porsche Cayenne (troisième génération)

Nouveauté – Porsche 911 GT2 RS

Présentation – Porsche Panamera Sport Turismo

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (991.2) GTS

Nouveauté – Porsche Panamera Executive

Nouveauté – Porsche Panamera 4 E-Hybrid

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