Essai – Porsche 718 Boxster GTS : Un outil pour tailler les routes au grand air

La dernière itération de la fameuse deux places promet d'offrir l'ultime expérience pour les amateurs de conduite sportive et, dans notre cas, avec les cheveux au vent. Dans un marché de niche, comment s'en sort cette sportive découvrable ?

- 4 cylindres, turbo, essence, 2'497 cm^3
- 365 ch à 6'500 t/min
- 420 Nm de 1'900 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 290 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'450 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'397/1'801/1'272
- Conso. mesurée : 10.5 l./100 km
- Emissions de CO_2: 205 g/km (G)
- Dès CHF 103'700.-, mod. essayé CHF 128'470.-

Texte et photos : Tony da Silva

Le petit Boxster est né il y a plus de 20 ans, à un moment où Porsche, avec un portfolio vieillissant, vendait uniquement 35’000 voitures par an. Si ce modèle a permis de donner un second souffle à la marque, aujourd’hui, malgré une maturité importante grâce à sa quatrième génération, c’est celui qui a le moins de succès au niveau commercial (grosso modo, 10% des unités vendues). Cela ne veut pas dire qu’il n’a pas de qualités, mais comme d’habitude, un produit ne peut pas plaire à tout le monde, en particulier quand il s’adresse à un public à la recherche d’éléments précis comme la sportivité ou le style.

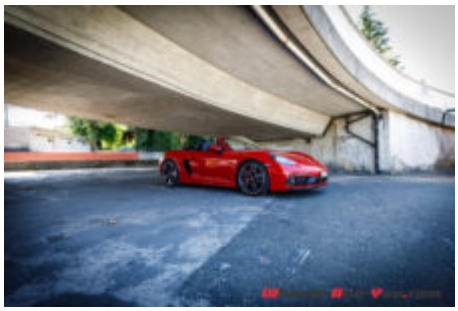
Entre temps, il y a eu le SUV et si la marque a produit 54’000 véhicules en 2002 (année de lancement du Cayenne), cette année elle devrait franchir le cap des 260’000 unités. Ce succès commercial s’accompagne de bénéfices records et même de primes extraordinaires… pour 2017 par exemple, tous les employés de Porsche (plus de 30’000 personnes) ont reçu EUR 9’656.- de primes.

A l’extérieur

Comme d’habitude, au travers de toute sa gamme, le badge GTS apporte des petites modifications à peine perceptibles pour le quidam. Pourtant, derrière ces trois lettres, Porsche propose un paquet attractif sur le plan financier, mais également de meilleures performances afin de donner un coup de fouet aux ventes avant de présenter une révision du modèle.

Par conséquent, pas de révolution dans la 718 Boxster GTS, à l’exception du badge et de quelques éléments spécifiques comme le diffuseur arrière noir, des jantes de 20 pouces avec une finition satinée, un bouclier avant noir, le pot d’échappement Sport, etc.

En version coupé (nous vous proposerons d’ailleurs un essai du 718 Cayman GTS prochainement) ou cabriolet, la présence de la voiture est indéniable. D’un point de vue de la ligne, cette 718 est la plus réussie à mes yeux. A la fois sportive, fine et agressive avec ses ouvertures latérales béantes qui rappellent des modèles équipés de plus gros moteurs.



A l'intérieur

Première surprise lorsque que je pénètre dans la voiture : elle est livrée avec la boîte mécanique à 6 rapports. Je ne comprends pas très bien ce choix car globalement, les ventes avec la boîte à double-embrayage doivent représenter plus de 90% du volume. Qui commande encore une boîte mécanique et à priori, sur un véhicule sportif ?

Ceci dit, l'intérieur de la 718 est résolument sportif et du plus bel effet avec cet alcantara anthracite et les coutures rouges. A l'extérieur, ce rouge m'avait laissé songeur mais à l'intérieur c'est à la fois sobre et agressif à souhait, y compris avec le fond du compte-tours en rouge.

A contrario, ce nouveau volant sport ajouré avec des petites commandes sur les branches à gauche et à droite n'est pas convaincant. D'ailleurs, à l'usage, lors de sorties sportives, il ne faudra pas être surpris d'enclencher quelque chose par inadvertance… ergonomiquement parlant, c'est mauvais.

Enfin, même si je trouve qu'il y a un peu trop de boutons, l'agencement et la qualité des matériaux sont irréprochables et la disposition du moteur offre un espace supplémentaire de rangement à l'arrière. En tout, les passagers peuvent compter sur un coffre de 150 litres à l'avant et d'un espace complémentaire de 125 litres à l'arrière… ce n'est pas énorme mais pour une virée sur un weekend ou une petite semaine, ça fera l'affaire.

Sous le capot

C’est toujours le vaillant petit 4 cylindres de 2.5 litres muni d’un turbo à géométrie variable qui anime la 718. Modèle GTS oblige, Porsche offre une puissance maximale de 365 ch contre 350 ch pour le modèle S à 6’500 t/min et le couple, 420 Nm entre 1’900 et 5’500 t/min, reste inchangé.

Avec une boîte mécanique à 6 rapports, la consommation est en hausse face à la boîte à double embrayage PDK, ne serait-ce que parce qu’il manque un 7ème rapport pour les trajets autoroutiers. J’imagine que l’encombrement n’est pas le même mais c’est tout de même dommage de ne pas avoir récupéré la boîte mécanique à 7 rapports de la 911.

Dernier point important, le 0 à 100 km/h est donné à 4.1 secondes avec la boîte PDK contre 4.6 secondes avec la boîte mécanique et la consommation est d’environ 10% plus élevée avec cette dernière. Bref, vous l’aurez compris, à l’exception des maniaques du manche à manier, il n’y a plus aucun avantage à prendre une boîte manuelle en 2018.

Personnellement, sur un parcours totalisant plus de 700 km dont plus de 80% d’autoroute, je constate 10.5 l/100km… normal vu le pedigree de la voiture.

Au volant

Dès que je prends place, j'ouvre la capote et cette opération totalement automatique prend seulement 12 secondes. Après un démarrage rageur, j'emboîte la première et m'insère dans le trafic le temps de chauffer un peu la mécanique et d'enclencher le mode « sport » via le manettino au volant (très pratique cette petite rondelle). Aussitôt, l'échappement sport inclus avec le modèle GTS envoie un son plus rauque et plus important.

L'entrée sur autoroute avec une montée progressive de la vitesse, du régime moteur et du passage de toutes les vitesses jusqu'à la 6ème est un vrai plaisir car la boîte est précise et courte. Autre plaisir inattendu, lors des rétrogradages, la 718 applique d'elle-même la technique du talon-pointe. C'est particulièrement réussi lors d'un petit parcours où les changements de vitesse s'enchainent mais le fait de devoir lâcher le volant pour prendre possession du manche est une habitude avec laquelle il faut renouer et franchement, j'ai de la peine à retrouver mes marques. Les palettes au volant via une transmission à double-embrayage ou même automatique permettent réellement de se focaliser sur la route et ses virages sans perdre un instant sa concentration.

Ceci dit, les qualités routières de cette petite 718 sont tout simplement phénoménales et prendre 1.1 G dans les virages est un jeu d'enfant. Il faut dire que mon modèle est équipé de la suspension Sport rabaissée de 20mm avec l'Active Suspension Management (PASM) et tout ou presque vous incite à jouer.

La route devient un espace sur lequel je m’insère comme un train sur des rails et rien ne semble perturber la trajectoire, même si le revêtement est imparfait ou bosselé. J’éprouve toujours une petite gêne avec le volant à commande électrique, mais fondamentalement le châssis et la direction sont irréprochables vis-à-vis des parcours que j’emprunte… de la route sur un col en passant par une nationale ou tout simplement l’autoroute.

Bref, dans ce petit bolide, pas le temps de s’ennuyer. Le moteur répond présent à tous les régimes avec une excellente réactivité et une latence à peine perceptible. La montée en régime est continue et elle devient diabolique dès que la zone rouge s’approche. Les freins sont prêts à mordre les disques à tout moment et enfin, la tenue de route est tout simplement phénoménale. Il n’en faut guère plus pour perdre son permis car les limites sont atteintes en quelques secondes seulement. Comme d’habitude, pour tirer tout le potentiel de cette affaire, il faudrait faire une excursion sur un circuit pour laisser toute la cavalerie s’exprimer !

Verdict

L’adoption du 4 cylindres était pour beaucoup une hérésie mais à mon avis le pari est largement gagnant. Ce nouveau bloc est une réussite et donne d’excellentes sensations teintées du bruit caractéristique du moteur « boxer ».

Le paquet « GTS » propose un petit plus au niveau moteur mais le réel gain est avant tout à rechercher du côté financier avec des options qui sont incluses et qui permettent d’obtenir un rabais substantiel sur la note finale. Bien entendu, si la facture de base du Boxster GTS peut calmer vos ardeurs (plus de CHF 100’000.-), la « normale » démarre à un prix plus abordable de CHF 72’600.-… reste à savoir où la facture s’arrête avec les options onéreuses proposées.

Enfin, vu la nature de la 718 et sa faible capacité en matière de coffres, Porsche s’adresse à une clientèle particulière à la recherche de sensations ou d’un style plus qu’à la polyvalence ou au compromis. C’est un choix et malgré le succès limité de la série 718, j’espère que la marque gardera encore longtemps au catalogue cette petite deux places envoûtante et très attachante.

<u>Prix et options – Porsche 718 Boxster GTS</u>

Prix de base : CHF 103’700.-

Options : CHF 24’770.-
• Couleur Rouge Carmin
• Pack intérieur GTS Noir et Rouge Carmin en Alcantara
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 1’800.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 6’090.-)
(Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul, Pare-brise à bande grise dégradée, Régulateur de vitesse, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-

éblouissement avec capteur de pluie intégré, Climatisation automatique 2 zones, Sièges chauffants, Module navigation pour Porsche Communication Management (PCM), Radio digitale)

• Capote noire
• Phares bi-xénon incl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) en noir
• Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie
• Gicleurs de lave-phare en couleur extérieure
• Boîte de vitesse manuelle à 6 rapports
• Power Steering Plus
• Suspension sport (- 20 mm) incl. Porsche Active Suspension Management (PASM)
• Jantes Carrera Sport 20″
• Jantes peintes en Noir, finition brillante
• Pack intérieur GTS
• Assistance angles morts (Lane Change Assist, LCA)
• Reconnaissance des panneaux de signalisation
• Pack Design éclairage
• HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage)
• Volant multifonctions chauffant
• Alarme avec surveillance de l'habitacle
• Sièges sport Plus réglables électr. (18-way), incl. Pack mémoire
• Kit 'fumeur'
• Filet de rangement côté passager
• Fixation ISOFIX siège enfant sur siège passager à l'avant
• Seuils de porte en carbone avec logo du modèle
• BOSE® Surround Sound System
• Connect Plus

<u>Prix TOTAL : CHF 128'470.-</u>

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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 718 Boxster GTS, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Premier contact – Porsche 911 GT3 RS et GT2 RS : Les plus extrêmes 911 pour fêter les 70 ans de la marque

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

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

Présentation – Porsche Classic : Project Gold

Nouveauté – Porsche Macan

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept

Avant-première – Porsche Taycan

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”

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com