Essai – Porsche 718 Cayman GT4 : Des virages, des virages, je veux encore des virages !

Été 2019, Porsche annonçait l'arrivée de deux modèles relativement radicaux, le 718 Spyder et le 718 Cayman GT4. Il est temps pour Wheels And You de prendre les commandes du second pour une semaine qui promet d'être forte en sensations.

- 6 cylindres, essence, 3'995 cm^3
- 420 ch à 7'600 t/min
- 420 Nm de 5'000 à 6'800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 304 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.4 sec.
- Poids : 1'420 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'456/1'801/1'269
- Conso. mesurée : 13.13 l./100 km
- Emissions de CO_2: 251 g/km (G)
- Dès CHF 127'200.-, mod. essayé CHF 157'050.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany, Sébastien Morand

En partie du fait de leur motorisation 4 cylindres, il faut admettre que les modèles « entrée de gamme » du constructeur allemand divisent les foules. On a vu récemment que le tir avait été corrigé pour la déclinaison GTS, avec le retour du fameux six cylindres, et c'est une bonne chose.

Pour ce qui est des versions encore plus sportives, notamment le Cayman GT4 qui nous intéresse aujourd'hui, pas d'inquiétude à avoir, elles sont toujours animées par un Flat 6. Sans compter que, pour ces itérations, la clientèle répond largement présente.

A l'extérieur

Au moment de récupérer ma voiture d'essai, je ne peux que tomber sous le charme de sa configuration. Habillé d'une sublime robe « Jaune Racing », ce Cayman GT4 affirme sa personnalité. Bien évidemment, les différents attributs spécifiques à ce modèle renforcent l'image qu'il dégage.

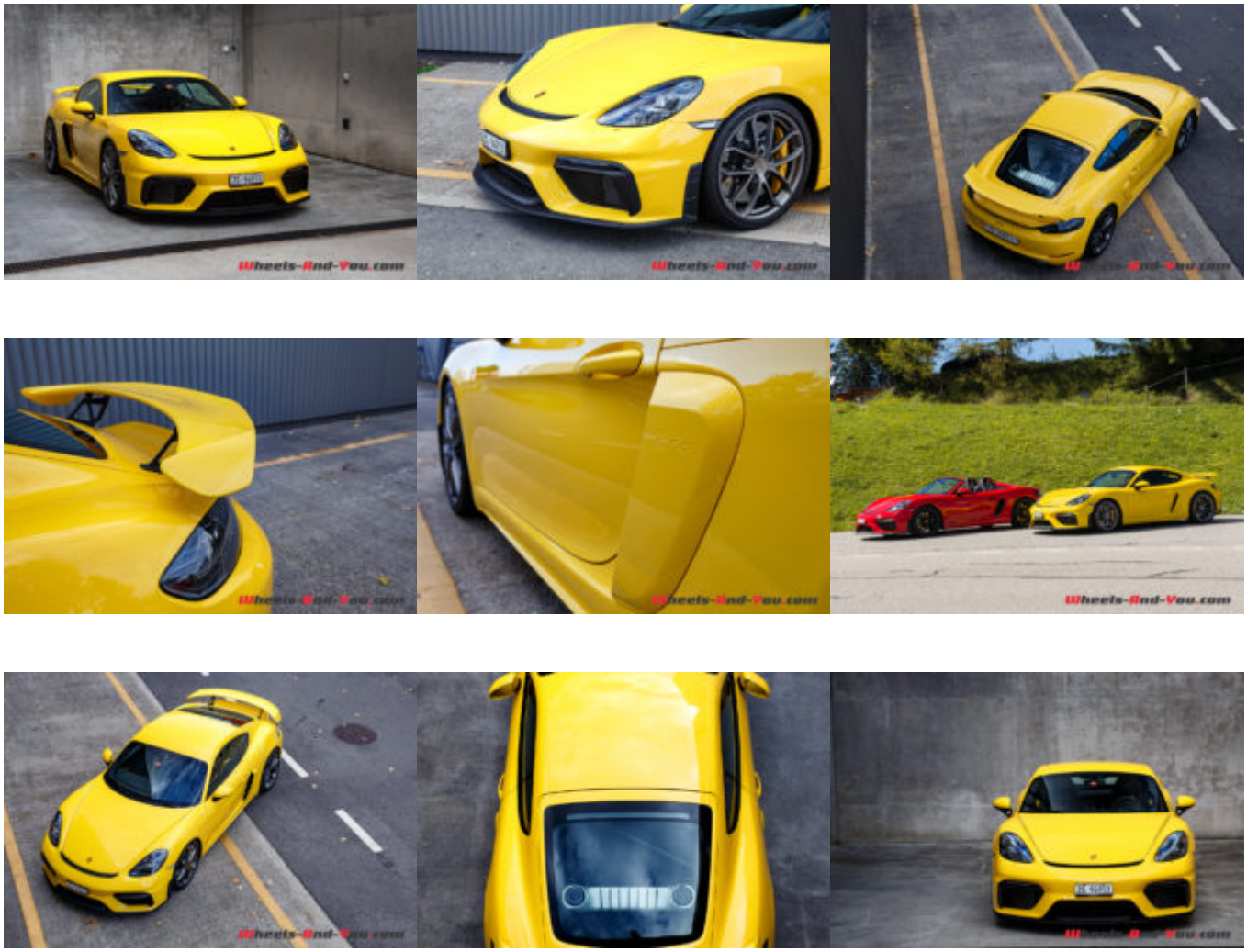
Tout d'abord, un bouclier avant distinct avec d'impressionnantes entrées d'air et une lame qui laisse présager bien des tracas au moment d'attaquer un dos-d'âne. Reste qu'une fois que vous apercevrez ce GT4 dans le rétro, je vous garantis que vous le laisserez passer. Je note également des ouïes latérales prononcées et des nouveaux bas de caisse plus sculptés.

Finalement, et c'est surtout cela qui fait tourner les têtes, un aileron arrière fixe, ainsi qu'un diffuseur avec effet de sol qui intègre la double sortie d'échappement. Cette dernière n'est plus au centre comme la précédente génération ou comme sur sa grande sœur, la 911 GT3. S'il semble que ça perturbe un peu les Porschistes, moi j'avoue que ça me plait ainsi.

Rajoutez encore une garde au sol très faible et des sublimes jantes 20 pouces,

l’ensemble est un sans-faute à mes yeux. De série, et c’est le cas de notre voiture d’essai, les jantes sont peintes couleur platine avec une finition satinée. Ayant reçu la configuration au préalable, je reconnais avoir pesté sur le fait qu’elles n’étaient pas noires. Toutefois, maintenant que j’ai l’auto devant moi, je dois bien admettre que le rendu sied parfaitement à la configuration, ça aurait été moins bien en noir. A l’inverse, pour avoir eu la chance de croiser deux propriétaires de 718 Spyder, un rouge et un jaune, je trouve que là c’est plus beau en noir car cela fait le rappel avec différents éléments, notamment la capote.

Bref, pour revenir à ce Cayman GT4, quel que soit l’angle d’où je le regarde, je le trouve vraiment bestial et je suis impatient de m’installer à bord.



A l’intérieur

Deuxième émerveillement lorsque j’ouvre la porte, mon regard est immédiatement attiré par les sièges baquet en carbone, les mêmes qui équipement la phénoménale 918 Spyder. A cela s’ajoute une présentation

intérieure en parfaite adéquation avec la teinte de carrosserie, à savoir des surpiqûres jaunes un peu partout, ainsi que les ceintures de sécurité jaune. Il n'y a pas à dire, le mélange noir et jaune, ça rend parfaitement bien.

Je m'installe dans le siège conducteur et je constate la quasi-absence de rembourrage pour les assises. C'est ferme, mais ça me convient et c'est totalement en accord avec l'esprit de la voiture. Pour avoir eu la possibilité de m'asseoir dans un 718 Spyder équipée des sièges Sport Plus, je vous certifie que c'est le jour et la nuit. Comparativement, dans le Spyder, on se croirait dans une limousine ultra confortable. Je comprends ce choix pour celui qui ne va pas aller limer les circuits. Mais dans ce cas, et j'y reviens dans un moment, au lieu de ce 718 Cayman GT4, il faut plutôt jeter son dévolu justement sur le 718 Spyder, voir même opter pour les nouvelles déclinaisons GTS 4.0, vu que c'est la même mécanique. Enfin, ce n'est pas le sujet aujourd'hui, et j'avoue que personnellement je suis assez fan de ce GT4.

A bord, difficile de critiquer quoi que ce soit, la finition est exemplaire, digne d'une Porsche, avec une ambiance générale très sportive, notamment grâce à l'arceau compris dans le Pack Clubsport, tout en conservant un côté premium. J'aime aussi beaucoup le toucher du volant et du pommeau de vitesses, tous deux recouverts d'Alcantara.

Notre voiture d'essai dispose également du Pack Intérieur carbone, c'est du plus bel effet. Habituellement pas un grand fan de ces traitements, je trouve qu'ici la combinaison du carbone avec les petites touches de jaune est sublime. J'apprécie aussi tout particulièrement les sangles, jaunes également pour le coup, en lieu et place des poignées d'ouverture de portes. Un signe distinctif des déclinaisons extrêmes des autos de Zuffenhausen.

Notons encore que, malgré cet esprit très sportif, notre GT4 dispose de deux généreux coffres (150 litres à l'avant et 270 litres à l'arrière), comme un Cayman normal, de quoi facilement partir en week-end à deux, avec ou sans option « trackday ».

Sous le capot

Circulez, il n'y a rien à voir, la petite Porsche ne laisse rien transparaitre de la mécanique qui l'anime. Vous avez tout juste le droit de vérifier le niveau d'eau et le niveau d'huile, tout le reste est caché. Mais c'est bien un légendaire 6 cylindres atmosphérique à plat qui équipe notre 718 Cayman GT4. Avec 4.0 litres de cylindrée, il développe 420 ch à 7'600 t/min pour un couple maximum de 420 Nm, disponible entre 5'000 et 6'800 t/min.

Cette mécanique est couplée à une boite manuelle 6 vitesses dont le maniement et le verrouillage sont un régal. Toutefois, et c'est là probablement le point noir de ce Cayman GT4, les rapports de boite sont d'une longueur interminable. Sûrement un moyen de ne pas faire trop d'ombre à sa grande sœur la 911 GT3, mais c'est vraiment dommage. A titre d'information, alors que seul le 718 Spyder était disponible également avec la boîte PDK au moment de notre essai, Porsche a récemment annoncé que cette option était maintenant aussi proposée sur le Cayman GT4.

L'échappement Sport fait également partie des attributs de ce GT4, mais j'avoue être resté sur ma faim, qu'il soit actif ou non. Au moment de démarrer la bête, la sonorité est relativement intéressante et elle le reste lorsqu'on l'écoute de l'extérieur, mais sans grande extravagance. Par contre, une fois en roulage normal, vitres fermées, dans l'habitacle il n'y a plus aucune once de bestialité. Probablement un effet des nouvelles normes, mais clairement ça vient impacter

drastiquement le caractère de cette auto qui se veut radicalement sportive. En comparaison avec le précédent GT4, c'est un choc de constater autant de différence.

En matière de consommation, le constructeur annonce une valeur mixte, selon la norme WLTP, de 11.1 l/100km. Pour ma part, sur les quelques 1'000 km parcourus, je mesure une moyenne de 13.13 l/100km. Bon j'avoue, je ne suis pas vraiment raisonnable et je n'hésite pas à arpenter principalement de petites routes sinueuses, tant il est plaisant d'avaler les virages avec ce Cayman. A noter que, sur un trajet exclusivement autoroutier, en respectant minutieusement les limitations, l'ordinateur de bord me gratifie d'un petit 8.5 l/100km.

Au volant

Vous l'aurez compris, je suis mitigé sur la musique de ce Cayman GT4 et je regrette les rapports de boite trop longs, mais les réprimandes s'arrêtent là.

Dès les premiers kilomètres parcourus, je suis bluffé par le feeling de direction et l'efficacité du châssis. La suspension est ferme, sans même avoir besoin d'enclencher le mode d'amortissement Sport. Une fois ce dernier actif, c'est encore plus radical, j'adore.

Les sensations au volant sont exceptionnelles, on ressent parfaitement bien la route et la moindre action sur la direction se répercute avec une précision ultime sur le train avant. Il n'y a bien qu'une Lotus ou une McLaren qui me procure plus de plaisir. Je suis véritablement conquis par le comportement routier de ce GT4. J'en viens à choisir mon trajet en fonction du plus grand nombre de virages que je pourrai avaler. Il faut que ça tourne, car on le sait bien, le plaisir n'est pas en ligne droite et ce Cayman GT4 confirme cet adage que je chéris tout particulièrement.

Au fil des trajets, je découvre progressivement le tempérament du moteur. Très

coupleux à bas régime, il devient légèrement fade entre 2’500 et 4’500 t/min. Ensuite, une fois qu’on passe les 5’000 t/min, et cela jusqu’au régime maximum de 7’600 t/min, c’est merveilleux ! Sur cette plage de fonctionnement, la mécanique est rageuse et ça pousse vraiment fort. Il faut cependant bien admettre que c’est très compliqué d’exploiter cela sur route ouverte. Dommage, je n’ai pas la possibilité d’emmener ce Cayman GT4 sur circuit, ça doit vraiment être son terrain de jeu favori.

C’est là que je reviens sur le choix d’un tel véhicule, enfin de ce GT4 précisément. Objectivement, si vous n’avez pas l’intention de passer une grande partie de votre temps sur piste, je vous recommande le 718 Spyder. En effet, pour avoir eu la possibilité de faire un bref essai avec ce dernier, il offre les mêmes performances et une tout aussi excellente tenue de route, mais avec, en bonus, le plaisir de rouler cheveux au vent, ce qui accentue clairement les sensations. Autre atout, pour le coup, avec le 718 Spyder, je vous promets qu’on entend nettement mieux les vocalises de l’échappement. Ce dernier prend largement le dessus sur le bruit de la mécanique, c’est assez envoûtant.

Reste que l’ambiance racing à bord du Cayman GT4, et surtout la configuration sans faille de ma voiture d’essai, me mets face à un choix cornélien… en fait, pour faire simple, prenez les deux.

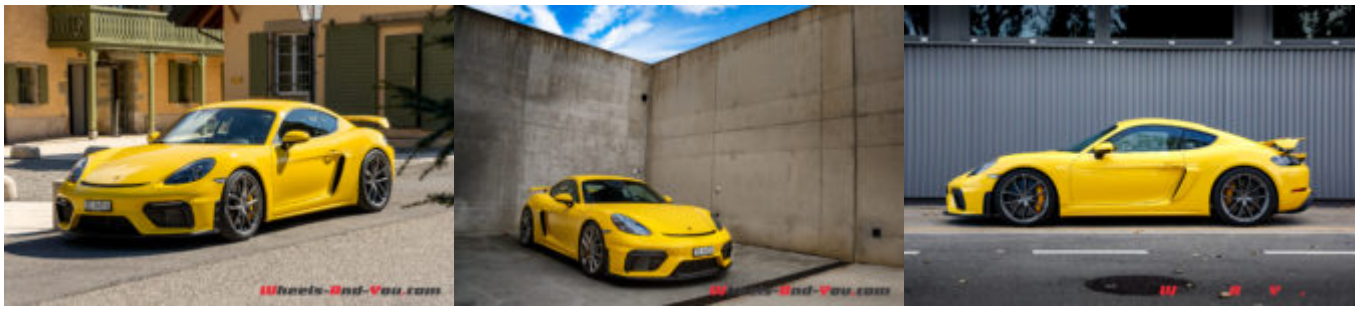
Un mot encore sur le freinage, une des marques de fabrique de Porsche. Notre Cayman GT4 est équipé, en option, de freins céramique (PCCB). Il faut un petit temps d’adaptation au feeling de cette technologie, mais une fois qu’ils sont bien en température, c’est d’une efficacité vraiment impressionnante. Là aussi c’est intéressant de rouler un modèle qui ne les a pas pour se rendre compte de la différence. Toutefois, une fois de plus, si votre utilisation principale c’est les routes ouvertes, pas besoin de casser la tirelire pour cette option qui se paie au prix fort.

Rassurez-vous quand même, pas d’inquiétude à avoir sur leurs ADN très sportifs. Que ça soit le 718 Cayman GT4 ou le 718 Spyder, ils restent parfaitement utilisables au quotidien… il faut juste faire attention à la lame avant et aux limitations de vitesse.

Verdict

Deuxième fois cette année que je passe plusieurs jours en compagnie d’une Porsche et force est de constater que les véhicules de la marque sont difficilement critiquables. Exception des tarifs pratiqués que je trouve exorbitants, mais à ce jeu c’est toute la production automobile allemande qui tire un peu trop sur la corde à mon goût.

Donc pour revenir uniquement sur l’expérience, autant la 911 (992) Carrera m’avait plu, mais ne correspond pas vraiment à mes attentes automobiles, autant ce Cayman GT4 est en parfaite adéquation avec le plaisir de conduire que je recherche. Mais bon, le 718 Spyder fait la même chose avec en plus la jouissance du cabriolet, vraiment difficile de trancher… Et vous alors, vous prendriez lequel ?



<u>Prix et options – Porsche 718 Cayman GT4</u>

Prix de base : CHF 127’200.-

Options : CHF 29’850.-
- **Couleur métallisée « Jaune Racing »**
- **Couture décorative en jaune**
- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 8’330.-)**

(Pack Sport Chrono, Phares à LED incluant le Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS+), Pare-brise teinté dégradé, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Régulateur de vitesse, Assistance parking arrière avec caméra de recul, Climatisation automatique bi-zone, Radio digitale, Module de navigation incluant Porsche Connect)
- **Logo PORSCHE peint en Noir (finition satinée)**
- **Gicleurs de lave-phare peints en couleur extérieure**
- **Boîte mécanique 6 rapports**
- **Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)**
- **Jantes 718 Cayman GT4 20 pouces en platine (finition satinée)**
- **Pack Luminosité**
- **Affichage des limitations de vitesse**
- **Pack Clubsport**
- **Couronne du volant avec marquage centrale en Jaune**
- **Sièges baquets intégraux**

- **Pack fumeur**
- **Tapis de sol**
- **Ceintures de sécurité Jaune Racing**
- **Coutures décoratives en couleur contrastante**
- **Pare-soleil en Alcantara**
- **Pack Intérieur carbone (avec intérieur Cuir)**
- **Baguettes seuil de porte en carbone, illuminés**

<u>Prix TOTAL : CHF 157’050.-</u>

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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 718 Cayman GT4, ainsi qu’au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.

Merci également aux Portes des Iris à Vullierens pour leur accueil à l’occasion de notre shooting photos, mais aussi à Ludovic O, Laurent P, Mauro P, Steve D et Vincent L pour leur collaboration.

A lire aussi

Essai – Porsche 911 (992) Carrera : Le mythe intemporel

Essai – Porsche 718 Cayman T : T time…

Premier contact – Porsche Macan GTS : Evolution logique mais peu spectaculaire

Premier contact – Porsche 718 GTS 4.0 : Le retour du “Flat 6” en position centrale

Premier contact – Porsche Cayenne Coupé : The Sportiest Utility Vehicle

Evènement – Vingt ans de Porsche 911 GT3 !

Premier contact – Porsche Macan et Macan S : Nouvelles versions avec plus d’agrément encore

Premier contact – Porsche Panamera GTS : Evolution et constance

Evènement – Porsche Rennsport Reunion VI

Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

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

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

Nouveauté – Porsche Panamera 4S, 4 E-Hybrid et Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche Panamera

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo

Nouveauté – Porsche Cayenne GTS

Nouveauté – Porsche 911 (992) Targa

Nouveauté – Porsche 911 (992) Turbo S

Nouveauté – Porsche 718 Cayman GTS 4.0 et 718 Boxster GTS 4.0

Nouveauté – Porsche Macan GTS

Nouveauté – Porsche Taycan

Nouveauté – Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Carrera

Nouveauté – Porsche 718 Spyder et 718 Cayman GT4

Nouveauté – Porsche 911 Speedster

Nouveauté – Porsche Cayenne Coupé

Nouveauté – Porsche 911 (type 992) Cabriolet

Nouveauté – Porsche 718 T

Nouveauté – Porsche 911 (type 992)

Nouveauté – Porsche Panamera GTS

Présentation – Porsche 911 Speedster Concept II

Présentation – Porsche 935 “réédition exclusive”

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

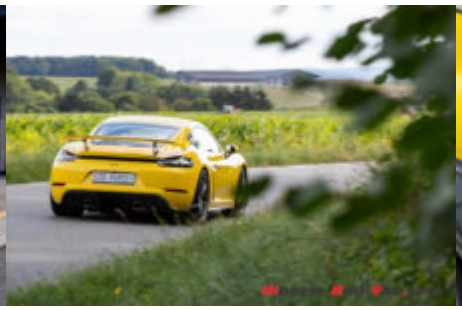
Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

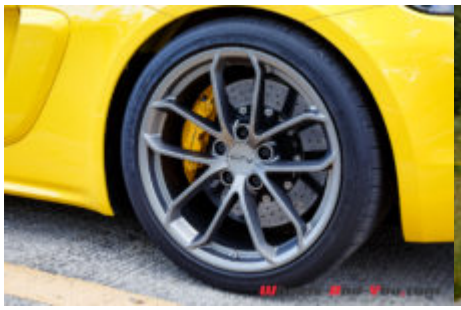
Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

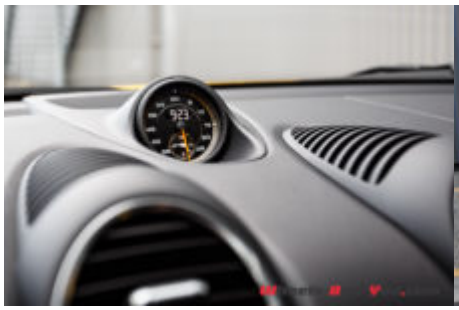
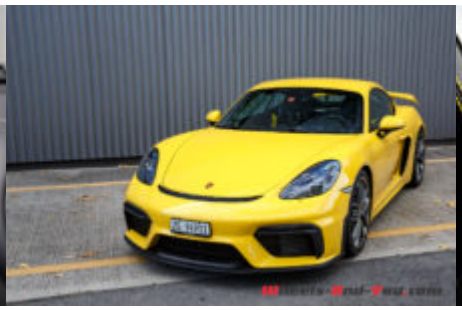
Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”





Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com