

# Essai - Porsche 718 Cayman GTS 4.0 : Un scalpel pour la route et les virages

*Signe d'un renouvellement prochain, la Cayman GTS arrive au catalogue de votre concessionnaire préféré. Ce modèle se veut le firmament de la quatrième génération du Cayman après 25 ans d'évolution et autant le dire de suite, il ne déçoit pas.*



- 6 cylindres, essence, 3'995 cm<sup>3</sup>
- 400 ch à 7'000 t/min
- 430 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 288 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.0 sec.
- Poids : 1'360 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'405/1'801/1'276
- Conso. mesurée : 10.6 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub>: 219 g/km (G)
- Dès CHF 104'100.-, mod. essayé CHF 128'580.-

---

Porsche a été un des premiers à sortir un SUV sportif mais il a aussi pris un risque en 1996 en sortant une pure deux places sous l'appellation Boxster, fière héritière de la 356 cabriolet. Après 25 ans d'évolution, la marque a beaucoup emmagasiné d'expérience et propose sous la version GTS un modèle très abouti et avec un moteur très enviable vis-à-vis du reste de la gamme 718. En piste pour quelques centaines de kilomètres.



## ***A l'extérieur***

Fondamentalement, cette GTS se base sur le modèle standard de la 718 en y apportant quelques touches personnelles et exclusives.

Au programme, des jantes de 20 pouces en standard avec 235/35 à l'avant et 265/35 à l'arrière, des pinces de frein renforcées, un spoiler arrière retravaillé, une grille avant plus agressive et enfin, un pare-chocs arrière redessiné avec l'intégration des deux pots d'échappement façon GT4.

Globalement, les évolutions sont légères et confèrent à cette petite deux places un style encore plus agressif et exclusif. Livrée pour mon essai en « Rouge Carmin », je trouve personnellement cette couleur un peu « too much » comme on dit mais ça attire les regards.





## ***A l'intérieur***

Là aussi, peu d'évolutions, à l'exception bien entendu de ce doux mélange entre le cuir et alcantara propre à toutes les GTS. Bien sûr, quelques badges GTS ici et là et, globalement, les finitions sont irréprochables.

Contrairement à l'extérieur, j'apprécie particulièrement les coutures rouges ainsi que le rappel du compte-tours, lui aussi en rouge. C'est à la fois discret et donne un côté encore plus sportif à l'ensemble de l'intérieur. Tout ou presque est pensé pour que le conducteur se sente dans un cockpit et l'espace quelque peu exigü de cette deux places renforce ce sentiment.

Les sièges réglables sur 18 positions via des boutons et autres molettes sont excellents même si, après quelques heures de conduite, ils rappellent que vous êtes assis dans une voiture de sport. Au titre des autres éléments de confort, il faut noter le système infotainment PCM livré avec un écran de 7 pouces réactif et prêt pour les différents systèmes de smartphone.

Ceci dit, la voiture est également livrée avec un système sonore Bose (option à CHF 1'440.-) et ce dernier ne me laisse pas une bonne impression alors qu'habituellement, c'est parfaitement suffisant. En effet, l'origine du son semble venir exclusivement de l'avant et il manque quelque chose provenant de l'arrière... pour les frustrés, il reste l'option Burmester d'une puissance totale de 851 watts via 12 haut-parleurs (CHF 4'760.-).





### ***Sous le capot***

C'est vraiment là que le cœur de cette GTS est différent, car le constructeur a monté une version « réduite » de son flat 6 cylindres de 4 litres. Pour tout dire, c'est une version limitée du moteur proposé pour la GT4 et ça déménage !

Pour rappel, depuis 2016, les 718, sauf Spyder et GT4, sont livrées avec un 4 cylindres turbo et c'était aussi le cas pour la précédente mouture GTS. Par conséquent, contrairement à d'autres modèles de la marque, cette nouvelle GTS 4.0 offre une réelle plus-value pour les acheteurs à la recherche d'une exclusivité ou d'un plus distinctif.

Au niveau des performances, ce sont 400 ch à 7'000 tr/min et un couple de 430 Nm à 5'500 t/min. C'est respectivement 50 ch et 10 Nm de plus que la version Cayman S équipée du 4 cylindres. A noter que la zone rouge du flat 6 se situe à 7'800 t/min.

Et la consommation dans tout ça ? Elle est raisonnable avec une moyenne mixte à 10.6 l/100 km... mais si vous vous lancez dans une sortie encanaillée, attendez-vous au double.



## ***Au volant***

Dotée de l'option « Entry and Drive » (CHF 730.-), elle invite le conducteur à garder la clé dans sa poche et démarrer la voiture via une pseudo clé à la place de la clé ! Vous êtes perdu ? Je vous rassure, les quelques personnes qui ont essayé la voiture aussi. Ils ont tous essayé d'ôter cette pseudo clé à la fin de l'essai. Porsche gagnerait à installer un simple bouton du type Start/Stop au lieu de cet étrange accessoire. C'est vraiment une anecdote et le principal n'est pas là.

Dès que j'allume le moteur, le flat 6 s'ébroue dans un bruit presque discret et la voiture est configurée en mode « civilisée » d'office. Grâce à la boîte PDK et une assistance au volant démultipliée, l'auto est aisément maniable et s'insère dans le trafic d'une manière douce, presque sans bruit. Tout change, ou presque, quand je sélectionne, au travers de la molette au volant, le mode Sport ou Sport+. Toutes les commandes deviennent plus réactives et les clapets de pots d'échappement laissent les gaz s'échapper dans un bruit plus intense.

Ni une ni deux, je passe la boîte en mode manuelle et commence à changer les vitesses via les palettes et c'est là que ça devient jouissif ; y compris sur route mouillée. Je suis vraiment surpris par l'adhérence que la voiture garde dans des conditions difficiles alors que je ne lésine pas sur la pédale d'accélérateur en sortie de courbe.

L'équilibre de la voiture est bon avec une distribution de 45% sur l'avant et 55% sur l'arrière mais ces excellents résultats sur la route sont à mettre sur le compte d'un duo ravageur : Porsche Active Suspension Management, avec un abaissement de la caisse de 10mm, et Porsche Torque Vectoring, avec différentiel arrière à glissement limité mécanique. Cerise sur le gâteau, ces éléments sont « offerts » avec la version GTS et permettent sans aucun doute d'améliorer drastiquement les prestations de la voiture.

Et les sensations alors ? C'est très simple, dès 4'000 t/min le flat 6 se met à hurler

sa rage et propulse les occupants à des vitesses rapidement prohibées. Quid des différences avec le 4 cylindres ? A l'exception du bruit, c'est surtout le couple qui, grâce au turbo, donne un ressenti très différent car, sur le 4 cylindres, le couple maximum est disponible dès 2'100 t/min alors que sur le flat 6, c'est dès 5'000 t/min. Idem pour la puissance, avec le moteur atmosphérique, elle arrive un peu plus tard et est délivrée de manière plus importante au fil des t/min.

Cela dit, je chipote car les sensations sont tout bonnement excellentes et la tenue de route est simplement extraordinaire. A l'exception d'un long trajet autoroutier qui n'offre rien d'exceptionnel, n'importe quelle route nationale, départementale et, surtout, sinueuse devient un terrain de jeu pour cette machine à couper les virages. Sur ce point, j'ai un dernier petit reproche à faire car si le diamètre du volant est parfait et il se manipule bien, je ne le trouve pas assez épais à mon goût... une option dans ce sens serait la bienvenue.



**Verdict**

Le compte rendu de mon essai ne vous laisse pas trop de place au doute : j'adore cette voiture.

Bien entendu, tout ça a un coût et, comme d'habitude chez Porsche, il est à l'avenant : CHF 104'100.- pour la 718 Cayman GTS 4.0 et « seulement » CHF 106'700.- pour la 718 Boxster GTS 4.0 qui est la version décapotée, tout cela hors option bien évidemment. L'écart de CHF 2'600.- est « infime » en comparaison de sa grande soeur la 911 qui demande pratiquement dix-huit mille francs de plus entre le coupé et le cabriolet, même si son système est certainement plus complexe !

Idem vis-à-vis de la Cayman S affichée de base à CHF 86'500.- et qui demandera quelques options essentielles déjà incluses dans la GTS. Cette version est donc à mon avis une « bonne affaire » pour ceux qui ont les moyens de se l'offrir. Pour rappel, bénéficier du moteur atmosphérique flat 6 sera peut-être le dernier de cette génération au moment même où l'Europe pense interdire les moteurs thermiques à l'horizon de 2035.



## **Prix et options - Porsche 718 Cayman GTS 4.0**

**Prix de base : CHF 104'100.-**

**Options : CHF 25'180.-**

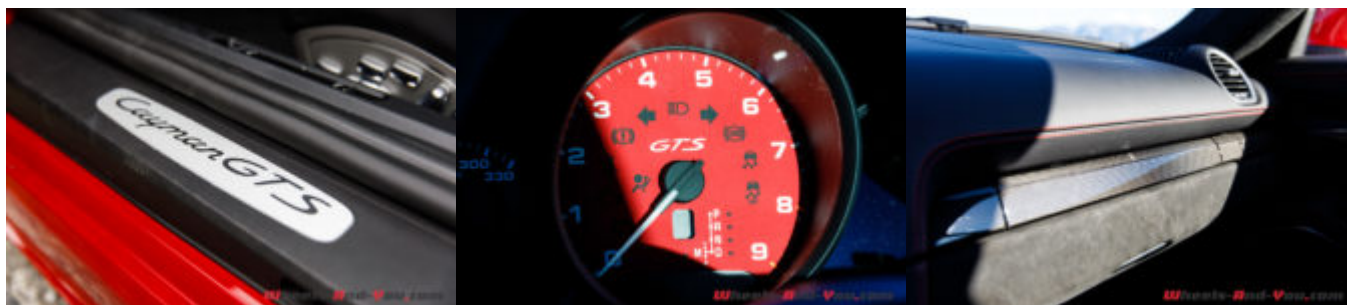
- **Couleur « Rouge Carmin »**
- **Pack intérieur GTS Rouge Carmin**

- **2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 1'800.-)**
- **Porsche Swiss Package (valeur CHF 6'540.-)**  
(Power Steering Plus, Kit de réparation des pneus, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Assistance angles morts (Lane Change Assist, LCA), Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul, Régulateur de vitesse, Climatisation automatique 2 zones, Module de navigation incl. Porsche Connect)
- **Gicleurs de lave-phare en couleur extérieure**
- **Logo "Porsche" en Noir, finition satinée**
- **Porsche Doppelkupplung (PDK)**
- **Porsche Active Suspension Management (PASM) (-10 mm)**
- **Jantes "718 Sport" 20 pouces en Noir (finition satinée)**
- **Phares LED incl. Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus)**
- **Pack Design éclairage Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie**
- **Reconnaissance des panneaux de signalisation**
- **Porsche Entry & Drive**
- **Pack intérieur GTS**
- **Volant multifonctions chauffant**
- **Sièges sport Plus adaptatifs (18 positions, électriques) avec Pack Mémoire**
- **Sièges chauffants**
- **Kit 'fumeur'**
- **Filet de rangement côté passager**
- **Compartiment pour smartphone**
- **BOSE® Surround Sound-System**
- **Apple® CarPlay**

**Prix TOTAL : CHF 128'580.-**







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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 718 Cayman GTS 4.0, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Porsche 911 (992) Turbo Cabriolet : Le mieux est l'ennemi du bien

Essai - Porsche Cayenne GTS Coupé : Le SUV qui voit grand sur tous les plans

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

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 Macan

Nouveauté - Porsche Cayenne Turbo GT

Nouveauté - Porsche 911 (992) Carrera GTS

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3 Touring

Nouveauté - Porsche Taycan Cross Turismo

Nouveauté - Porsche 911 (992) GT3

Nouveauté - Porsche Taycan

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"



