

Essai - Porsche Cayman R : Un Reptile bien aRmé

Alors que le constructeur de Stuttgart lance sur le marché sa énième mouture de la mythique 911, il est temps pour nous de découvrir la déclinaison extrême de son coupé à moteur central, le Cayman R.



- 6 cylindres à plat, 3'436 cm³
- 330 CV à 7'400 t/min
- 370 Nm à 4'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 282 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'295 kg
- Conso. mesurée : 13.1 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 228 g/km (G)
- dès CHF 104'700.-
modèle essayé : CHF 130'850.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Bob de Graffenried, Jérôme Marchon, Laurent Potesta, Steve Waelti

Malgré des chiffres de vente records pour Porsche cette année, à fin novembre presque 110'000 véhicules vendus à travers le monde pour l'année 2011, soit environ 25 % d'augmentation par rapport à l'an passé, il faut reconnaître que les ventes du Cayman sont plutôt confidentielles depuis son lancement en 2006. D'ailleurs, en combinant ses ventes, au niveau planétaire, avec celles du Boxster depuis 1996, le total à tout juste dépassé les 300'000 voitures à l'été dernier. Certes pour des modèles "entrée de gamme" et avec une clientèle dévolue à la 911, ce n'est pas une mince affaire de faire sa place. Petite parenthèse : en analysant les chiffres, le best seller des ventes est le Cayenne dont nous avons pris le volant du modèle Hybrid récemment. Mais revenons au modèle qui nous intéresse aujourd'hui, le Cayman. Avec la disposition centrale de son moteur, je suis persuadé que ce petit coupé deux places propose un plaisir de conduite exceptionnel et me réjouis de prendre les commandes de cette version délurée "R". D'ailleurs cette déclinaison semble booster un peu la popularité du Cayman puisque c'est déjà plus 700 voitures qui ont trouvé preneur depuis son arrivé sur le marché mondial.

A l'extérieur

Je prends possession du petit reptile en fin de matinée. Le soleil fait briller son éclatante robe vert Péridot métallisé. Cette teinte lui convient parfaitement et elle a le mérite d'amener un peu d'originalité aux traditionnelles déclinaisons de gris dont les Porschistes sont très friands. Deux ou trois appendices spécifiques à ce modèle différencient extérieurement le Cayman R d'un modèle de base, dont le petit spoiler arrière fixe qui remplace l'habituel aileron rétractable. A l'avant, les petites lèvres couleur carrosserie augmentent visuellement l'impression que la voiture veut avaler le bitume qui défilera devant elle, surtout avec le châssis sport rabaissé de 20 mm. L'entourage noir des phares rend le regard du Cayman un peu moins doux et, combiné aux rétroviseurs de la même teinte, amène un peu de piment sur ce modèle représentant la sportivité ultime dans la gamme Cayman. Des belles jantes SportDesign 19" disponibles en option (CHF 1'180.-), peintes en noir selon le programme « Exclusive » du constructeur (CHF 2'450.-), complètent parfaitement le tableau malgré un coût relativement important. Les mythiques bandes latérales noires, affichant normalement la version du modèle, indiquent dans le cas présent uniquement « PORSCHE » ; un peu timide notre Cayman R ? Finalement l'ensemble n'est pas si extrême comme j'aurais aimé le voir sur cette

déclinaison. Mais peut-être que les designers de Stuttgart ont rongé leur frein pour éviter de faire de l'ombre à la reine 911... Et de là il n'y a qu'un pas pour que mon esprit de passionné commence à rêver d'un Cayman RS. Mais non, ce n'est pas au programme du constructeur.

A l'intérieur

Je me glisse à l'intérieur. Quelques rappels colorés reprenant la teinte explosive de la carrosserie égayent ma vision. Mais surtout je tombe sous le charme des sublimes baquets cuir-alcantara avec dossier en carbone. Leur assise est certes relativement spartiate, le réglage de l'inclinaison brille par son absence, mais je trouve qu'ils collent bien à l'image de la voiture. Tout au long de mon essai, je n'aurai pas souffert du manque de confort que certains de mes passagers ont craint en s'installant dans la voiture. Pas de doute, l'ambiance à bord se veut résolument sportive avec en sus les ceintures de sécurité rouges accordées aux lanières qui remplacent les traditionnelles poignées de porte comme il est de coutume sur les 911 RS. A part cela, je relève principalement l'absence de casquette sur l'instrumentation. Si cet aménagement est spécifique à la version R, il n'apporte pas grand chose en soi puisqu'en fonction de l'ensoleillement, il crée des reflets sur le pare-brise. Au centre, la console centrale très complète - avec radio CD, GPS, climatisation et téléphone, le tout en option bien évidemment - rend la voiture plus civilisée que son "R" veut bien le laisser paraître. Nous sommes bien à bord d'une Porsche, mais il faut reconnaître que la finition et le choix des matériaux sont cependant légèrement en retrait d'une 911. Le volant et la boîte de vitesses, équipée d'un réducteur de course, tombent parfaitement sous mes mains et sont une invitation à tourner la clé de contact. Avant cela, je jette encore un rapide coup d'œil aux coffres, eh oui au pluriel ! Car si le Cayman est une stricte deux places, la position centrale de son moteur permet d'avoir un coffre à l'avant et un à l'arrière. Leurs volumes combinés proposent un total très intéressant de 410 litres, offrant ainsi la possibilité de partir en week-end à deux en tenant compte des casques pour une escapade sur circuit. D'ailleurs, petit dernier détail "racing", le haut du tableau de bord accueille un chronomètre, en option dans le pack Sport Chrono Plus (CHF 1'320.-), qui permettra de mesurer vos temps effectués en piste.

Sous le capot

Le Cayman R reprend le six cylindres à plat de 3.4 l. de cylindrée, mais voit sa puissance passer à 330 CV à 7'400 t/min, soit 10 CV de plus qu'un Cayman S, pour un couple maxi de 370 Nm à 4'750 t/min. Sa position centrale arrière induit une répartition des masses très intéressante et promet un comportement routier exemplaire. De plus, avec un gain de poids de 55 kg par rapport à un Cayman S, selon le constructeur, je m'attends vraiment à prendre beaucoup de plaisir à son volant. Toujours selon les informations officielles, le moteur est plus réactif et plus pointu grâce à une tubulure d'échappement modifiée et une gestion moteur revue. Ma sensibilité de passionné, plus que d'ingénieur, aura été plus facilement envoûté par la ligne d'échappement sport, disponible en option (CHF 3'550.-), que par ces améliorations techniques. Pour moi un tel attribut devrait être de série sur un modèle comme le Cayman R, mais il faut bien préserver les oreilles sensibles de certains clients. Bref, tout au long de mon essai, j'ai dû désactiver l'échappement PSE uniquement pour constater la différence apportée. D'ailleurs si ce dernier chante merveilleusement bien à l'extérieur de la voiture, je l'aurais aimé un peu plus présent à l'intérieur. Encore une fois, le juste milieu entre raison et passion n'est pas toujours pareil selon le pilote qui prend les commandes et à ce jeu il faut reconnaître que la raison n'a que peu de place dans mon esprit. Notre véhicule d'essai était équipé d'une boîte mécanique à six rapports dont le réducteur de course, installé en option (CHF 940.-), propose des débattements très réduits du levier de vitesses procurant un plaisir immense à chaque changement de rapport. Là encore, un bonus supplémentaire pour le passionné, ou devrais-je dire le taliban, de boîte manuelle que je suis. Mais cela était sans compter le petit essai d'un Boxster Spyder équipé de la boîte PDK quelques semaines auparavant. Eh oui, il faut bien reconnaître que sur ces versions "extrêmes" que sont le Cayman R et le Boxster Spyder, le constructeur allemand propose une boîte à double embrayage très rapide et performante. Non non, je ne basculerai pas pour autant dans le camp des aficionados des boîtes robotisées, mais il faut souligner son existence, en option encore une fois (CHF 5'180.-), et je suggérerais à toute personne intéressée par ces voitures de bien essayer les deux modes de transmission avant de faire un choix. Reste à aborder le sujet qui fâche, la consommation d'essence. Bien évidemment quand on considère l'achat d'une Porsche, et de plus un modèle résolument sportif comme le Cayman R, ce point ne devrait pas trop influencer l'acheteur potentiel. Sur les presque 900 km de mon essai, mélangeant tous les styles de routes, j'ai pu mesurer une consommation

moyenne de 13.1 l/100km alors que l'ordinateur de bord en indiquait 12.4 l/100km. Ces valeurs sont supérieures au petit 9.7 l/100km que le constructeur annonce pour une utilisation mixte, mais vous le savez aussi bien que moi qu'il est très difficile, voir impossible, d'atteindre ces chiffres surtout avec 330 CV et la sonorité rauque de l'échappement PSE qui vous poussent à passer du côté obscur de la force à chaque pression de la pédale d'accélérateur.

Au volant

Il est temps de tourner la clé, le flat 6 s'ébroue tranquillement et j'actionne immédiatement le bouton pour activer l'échappement sport. Je quitte gentiment la ville pour retrouver les petites routes de campagne que j'apprécie particulièrement. Facile à prendre en main, maniable et agréable à rouler sur autoroute, le Cayman R est bel un bien une Porsche. Efficace et discret, un peu moins peut-être dans cette couleur, mais relativement passe partout. Voilà, le côté politiquement correct est bien présent, il est temps de voir ce que ça donne quand on réveille le petit démon qui somnole derrière les sièges. Les virolets s'ouvrent devant mes roues et j'écrase la pédale d'accélérateur. Le six cylindres libère ses vocalises et la voiture bondit d'un virage à l'autre avec une précision exemplaire. Une suspension plus ferme, des voies élargies, un châssis surbaissé, un centre de gravité plus bas, tous les ingrédients ont été ajoutés pour transformer le paisible Cayman en une vraie arme de piste. D'ailleurs ça tombe bien puisque c'est en direction du merveilleux tracé du Circuit de Dijon-Prenois que je me dirige. Nous allons profiter de ce lieu magique pour notre séance photo et je me devais de faire quelques tours pour pousser un peu plus ce Cayman R sans risquer mon très cher permis de conduire. Malheureusement les conditions météo auront joué les trouble-fêtes et c'est sans prendre de risque inutile que j'ai avalé les mythiques virages du circuit. Comme le jour précédent à travers le Jura, le Cayman R s'est montré très performant, quasiment pas de prise de roulis, un comportement sain et équilibré avec cependant des sensations à l'accélération relativement contenues. Ayant l'habitude de parcourir cette piste au volant de ma Lotus Elise, j'ai retrouvé une direction très directe et les agréables sensations du moteur central avec certes un peu moins d'agilité, principalement due à la différence de poids en défaveur de la Porsche. Les comparaisons avec l'anglaise s'arrêtent là, même si on les oppose souvent, pour moi le Cayman apporte un plus tant au niveau de l'habitabilité que du confort, certes des points qui n'ont pas vraiment

de valeur sur un circuit mais qui ont leur importance si on ne dédie pas sa voiture à une utilisation piste exclusivement. La pluie battante qui s'abattait sur Dijon ce jour là ne m'aura pas permis d'atteindre des vitesses dantesques, mais j'aurai au moins pu constater l'excellent comportement routier, le très bon travail des suspensions et une motricité suffisamment bonne au vu de l'importante quantité d'eau qui envahissait la piste, probablement le pire moment de cette journée. Des sensations qu'il m'aurait été impossible de ressentir sur route ouverte sans risquer de partir à la faute. C'est donc en toute quiétude que j'ai enchainé quelques tours, à rythme contenu, sans mettre en défaut la voiture sauf en la brusquant. Là où une BMW 1M Coupé sera plus joueuse et sensationnelle, le Cayman R est lui plus efficace et précis, voire presque plus civilisé en fait. Mais alors, ne serait-il pas trop sage ce Cayman ? Je le crains en effet et une piste sèche m'aurait probablement permis de le constater. Toutefois je suis convaincu que je serais arrivé aux limites des pneumatiques avant de trouver une faille dans la tenue de route de ce Cayman R tant les sensations sur route sèche se sont montrées exceptionnelles. Cette dernière version du Cayman propose donc un excellent comportement routier sportif avec en plus le potentiel de participer ponctuellement à quelques virées sur circuit.