Essai – Porsche 718 Cayman GTS : La très bonne élève

Mal aimés dans le monde des Porschistes, les modèles Boxster/Cayman m'ont toujours attiré du fait de leur moteur central. Cette architecture me plait particulièrement pour les sensations et l'efficacité qu'elle propose. Il est temps de voir si cette dernière mouture dotée d'un Flat-4 controversé saura satisfaire mes attentes.

- 4 cylindres, turbo, essence, 2'497 cm^3
- 365 ch à 6'500 t/min
- 430 Nm de 1'900 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses PDK, 7 rap.
- Vitesse maxi : 290 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 1'480 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'393/1'801/1'286
- Conso. mesurée : 11.25 l./100 km
- Emissions de CO_2: 186 g/km (F)
- Dès CHF 101'000.-, mod. essayé CHF 127'470.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings, Sébastien Morand

Est-il vraiment nécessaire de préciser une nouvelle fois que l'entrée de gamme Porsche est maintenant animée par un 4 cylindres ? Je ne pense pas. Après nos premières prises en main des modèles 718 et 718 GTS, puis tout récemment un essai complet de la 718 Boxster GTS, l'information est assimilée. Les puristes parlent de sacrilège, mais c'est l'ère actuelle qui veut ça et le constructeur allemand n'est pas le seul à avoir succombé. Il n'y a qu'à voir Jaguar avec la déclinaison P300 de la F-Type que nous avons essayée il y a quelques semaines.

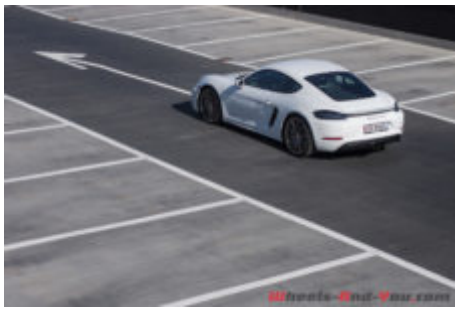
Pour ma part, avant de bloquer sur ce point, c'est surtout le côté trop parfait et lisse des Porsche qui limite mon intérêt pour la marque. De plus, avec l'arrivée d'autos très intéressantes comme la nouvelle Alpine A110, j'attends avec encore plus d'impatience de découvrir cette itération 718.

A l'extérieur

Le Cayman c'est la version fermée de la gamme 718, là encore rien de nouveau. Si, par le passé, j'ai toujours préféré cette déclinaison au Boxster, c'est différent pour cette nouvelle génération. En effet, je trouve que le Boxster offre un look plus sexy que le Cayman. C'est d'autant plus flagrant sur notre voiture d'essai qui ne dispose pas de la configuration la plus réussie. Pour un modèle GTS, j'aurai aimé plus d'audace que simplement du blanc. Pareil pour les jantes qui ne se marient pas idéalement avec la teinte extérieure et qui ne dégagent pas une once d'esprit GTS.

Toutefois, avec des arrêtes franches, notamment sur le capot avant, ce nouveau 718 Cayman affiche des lignes moins féminines. L'ensemble gagne en prestance, c'est plus racé et je me réjouis de voir ce que donnera une hypothétique future version GT4.

Sûrement du fait de la couleur de carrosserie, en observant le masque avant, impossible de ne pas remarquer son lien de parenté avec le prototype Mission E, enfin celle qui sera la Taycan. C'est bien la nouvelle identité Porsche et même si ça perd un peu de volupté, voir d'élégance, le résultat est moderne, plus dynamique tout en gardant le lien avec l'histoire de la marque.

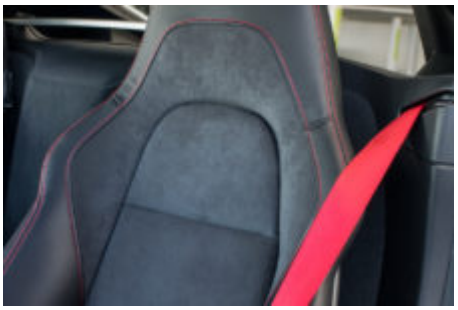


A l'intérieur

Resté plutôt de glace devant sa robe, c'est totalement l'inverse au moment de m'installer au volant. L'habillage spécifique GTS, à savoir un intérieur noir et rouge en Alcantara, est sublime, un savant mélange entre discrétion et sportivité. J'adore ! C'est une option qui manquait sur le Macan GTS essayé l'année dernière et c'était bien dommage.

Les sièges Sport Plus sont confortables et offrent suffisamment de maintien, je suis parfaitement installé derrière le volant. Ce dernier, recouvert d'Alcantara également, est très beau avec une prise en main totalement à mon goût. La présentation générale est sans reproche, avec une qualité et une finition qu'on a l'habitude de retrouver dans une Porsche. Si l'habitacle est relativement confiné, il reste plutôt généreux en espace, même mon copilote de plus 2 mètres se sent à l'aise pendant notre tour à travers les alpes suisses, françaises et italiennes. Une bonne note à relever, tant il est difficile pour lui d'être convenablement installé dans une voiture de sport. Si les rangements à bord sont plutôt limités, il est facile de partir plusieurs jours à deux grâce aux deux coffres, 150 litres à l'avant et 275 litres à l'arrière.

Léger bémol pour le système infotainment que je trouve peu intuitif et en retrait de la production actuelle. Néanmoins, il dispose de tout ce qu'on peut espérer de nos jours et ne souffre d'aucun défaut de fonctionnement. Au final, c'est peut-être une question d'habitude ou du goût.



Sous le capot

Comme mentionné lors de notre essai de la 718 Boxster GTS, le 4 cylindres à plat, greffé d'un turbo à géométrie variable, développe 365 ch à 6'500 t/min. Toutefois, vu que nous disposons d'un véhicule équipé de la boîte à double-embrayage PDK, le couple maximum gagne 10 Nm pour atteindre 430 Nm entre 1'900 et 5'000 t/min. Là encore, plus vraiment nécessaire de vanter les qualités de cette transmission qui offre des performances hors pair. Cependant, si mon collègue l'avait regrettée dans le Boxster, au premier abord moi j'aurais presque aimé un peu plus de fun avec une boîte manuelle. On n'est jamais content de ce qu'on a me direz-vous. Au final, sur la totalité de mon essai, mon constat diffère légèrement tant l'efficacité de la PDK est excellente. Toutefois, et encore une fois surement une question de goût, je trouve que l'étagement des rapports n'est pas optimum.

Pour revenir au moteur, malgré un échappement sport qui propose des vocalises aguichantes, il ne me subjugue pas totalement, sans pour autant que je lui trouve vraiment des défauts. C'est peut-être son côté trop parfait avec un manque de vie évident qui ne satisfait pas ma passion automobile. En tout cas ce ne sont pas ses performances, car les chevaux sont bien présents et en les sollicitant franchement, je me retrouve très rapidement à évoluer à des vitesses non avouables et ce même sur routes sinueuses.

Un des effets majeurs du downsizing, c'est la baisse de la consommation. Sur la fiche technique, en utilisation mixte, ce 718 Cayman GTS promet un petit 8.2

l/100km, soit à peine plus que la Boxster S essayée en 2013 dont le Flat-6 proposait 50 canassons de moins. En réalité, la différence est plus flagrante puisque sur la totalité de mon essai je consomme 11.25 l/100km alors qu'à l'époque avec la Boxster S, j'étais à 14.2 l/100km ! Je peux vous garantir que je n'ai pas été plus sage, mais dès qu'on relève un peu le pied, les effets se ressentent de manière plus radicale. Comme quoi il y a quand même des avantages non négligeables à ce changement vers un 4 cylindres turbo. La raison a pris le dessus sur la passion, je peux le comprendre, même si ça ne correspond pas à mes attentes.

Au volant

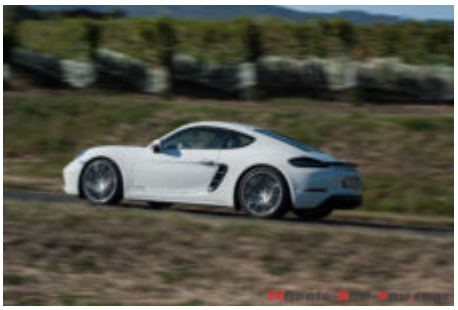
Si la mécanique qui anime ce 718 Cayman GTS ne reflète pas ma vision d'une voiture plaisir, je suis bien obligé d'admettre que cela répond aux souhaits des clients qui eux vont potentiellement rouler tous les jours avec. Et sur ce point, je valide à 100% que c'est totalement envisageable. Très confortable, facile à emmener et équipé de toutes les assistances à la conduite, ce Cayman ne souffre d'aucun défaut lorsqu'on l'utilise au quotidien. Dès lors, il se transforme même en véritable agneau qui me fait oublier qu'il y a, derrière mon dos, 365 étalons prêts à partir au galop.

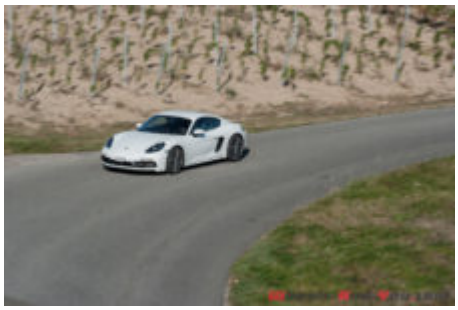
C'est pareil pour un long trajet composé principalement d'autoroute, le reptile se met en mode veille et avale les kilomètres en offrant un confort quasi impérial. Pour le coup, il en devient même un chameau en faisant chuter la consommation. Pour ma part, en reliant Domodossola à Nyon, via le col du Simplon, l'ordinateur

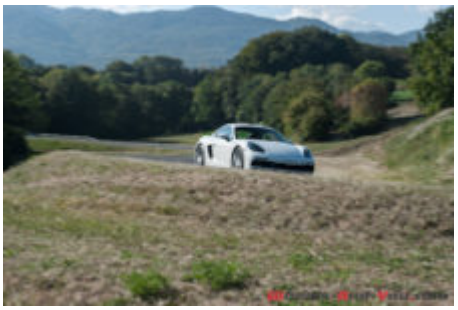
de bord m’a gratifié d’un très honorifique 7.5 l/100km.

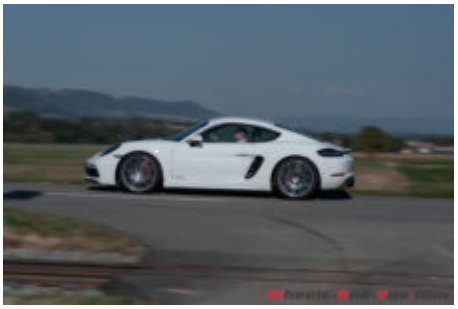
Maintenant que je sais que ce Cayman est un bon élève, voir presque trop pour moi, il est temps de valider qu’il peut aussi se dévergonder afin de confirmer ses origines et surtout son badge GTS. Dois-je vraiment attendre la fin de mon récit pour vous annoncer une efficacité et une précision de conduite exceptionnelles ? Non, je n’y arrive pas, tant j’adore le comportement routier de ce Cayman GTS.

Au fil de mon roadtrip, j’arpente entres autres le Cormet de Roselend, le Petit-Saint-Bernard et le Simplon, sans compter bon nombre d’autres petites routes très sinueuses. En résumé j’avale des virages en quantité astronomique et mon destrier ne demande que ça. Le train avant offre une dextérité chirurgicale et la position centrale du moteur complète à merveille le tableau. Pour ce faire, le passage en mode Sport, voir Sport+, rend le joujou totalement extra. Le ressenti dans le volant est excellent, j’attaque franchement les courbes et j’en ressors ultra rapidement. C’est incisif, sans aucun roulis, je suis bluffé ! Je n’ai pas eu l’occasion de rouler longuement les dernières 911, mais à mes yeux, ce Cayman, et ça serait pareil avec la Boxster, offre un comportement routier bien plus performant et précis. Reste que pour la clientèle, la reine 911 restera toujours le graal de la marque, d’autant plus maintenant que les « petites » s’appellent 718, correspondant au passage au Flat-4. D’ailleurs, le constructeur l’a bien compris en jouant la carte de la surenchère des performances avec des modèles tels que la 911 GT3 RS et la 911 GT2 RS.









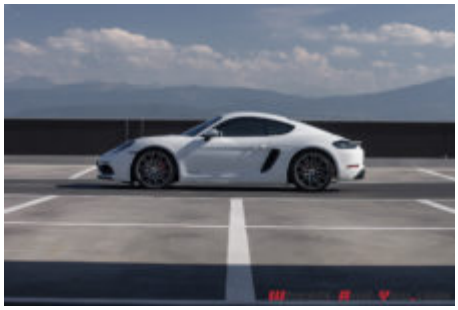
Verdict

De loin pas un inconditionnel Porsche, je ne peux que vanter la qualité remarquable du châssis de ce 718 Cayman GTS. Il permet à l'auto de vous transporter simplement de votre maison à votre lieu de travail, mais aussi de vous procurer des sensations extraordinaires dès que vous devez avaler un col. De plus, sans avoir eu l'occasion de le vérifier, je ne peux qu'être convaincu que ce Cayman doit être une arme redoutable sur un circuit, à faire pâlir ses grandes sœurs 911.

Reste qu'au final, ce côté trop parfait, sans réel reproche, ne me charme pas

totalement, surtout en regard de l'addition que je trouve un peu trop salée. En effet, disponible dès CHF 101'000.- pour cette déclinaison GTS, notre modèle d'essai atteint lui CHF 127'400.- avec un équipement relativement complet. Toutefois, il lui manque des options indispensables comme par exemple l'ouverture/fermeture sans clé et les grands phares automatiques.

Mais tout cela n'engage que moi, un passionné avide de la conduite authentique plus que d'avalanche de puissance ou de confort absolu.



Prix et options – Porsche 718 Cayman GTS

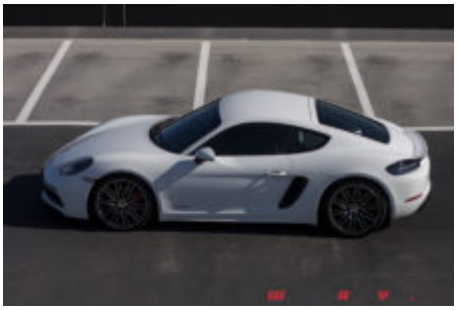
Prix de base : CHF 101’000.-

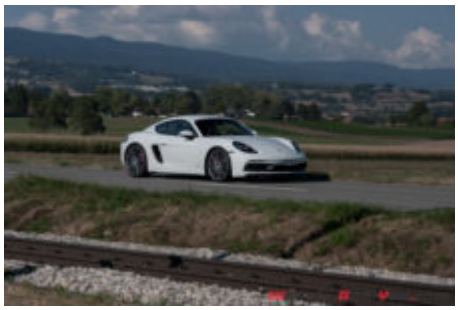
Options : CHF 26’470.-
• Couleur Blanc
• Pack intérieur GTS Noir et Rouge Carmin en Alcantara
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 1’800.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 6’090.-)
(Assistance parking avant et arrière, Pare-brise à bande grise dégradée, Régulateur de vitesse adaptatif incl. Porsche Active Safe (PAS), Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Climatisation automatique 2 zones, Sièges chauffants, Module de navigation pour Porsche Communication Management (PCM), Radio digitale)
• Phares bi-xénon incl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) en noir
• Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement incl. éclairage de courtoisie
• Boite de vitesse PDK à 7 rapports
• Power Steering Plus
• Suspension sport (- 20 mm) incl. Porsche Active Suspension Management (PASM)
• Jantes 911 Turbo 20 pouces
• Pack intérieur GTS
• 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
• Pare-soleil en Alcantara
• Seuils de porte en carbone avec logo du modèle
• BOSE Surround Sound System
• Connect Plus

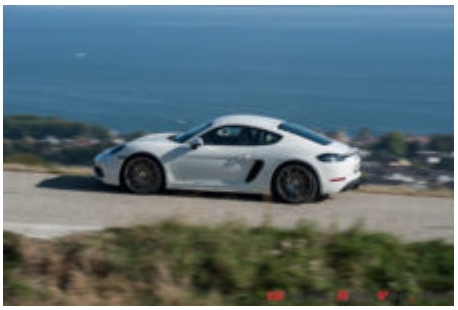
Prix TOTAL : CHF 124’470.-

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, ainsi qu'au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.







A lire aussi

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 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)

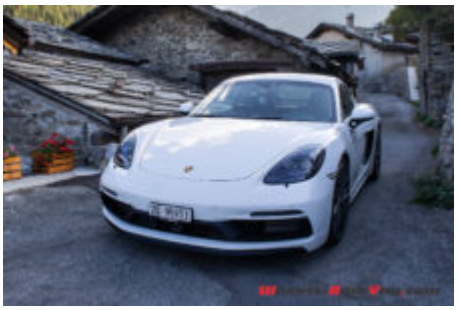
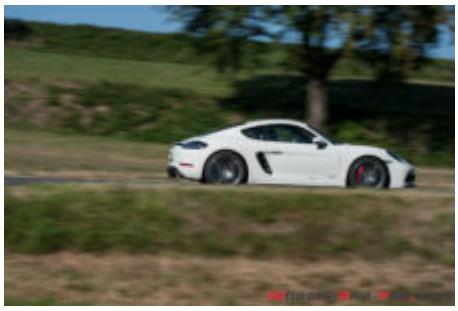
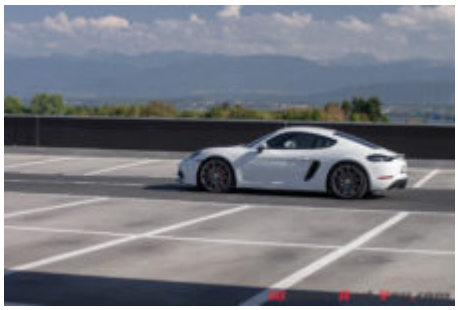
Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

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”