Essai – Porsche 718 Cayman T : T time…

Porsche aime affiner les propositions pour chacun de ses modèles, il devient parfois difficile pour le non-initié de s'y retrouver. Amateur de sportives mais pas foncièrement porschiste dans l'âme, c'est sur le label T comme Touring apposé sur le 718 Cayman que je me penche. Et comme j'ai toujours eu un faible pour ce petit coupé à moteur central, c'est avec un plaisir non dissimulé que je vais en prendre possession pour un essai complet de sept jours.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm^3
- 300 ch à 6'500 t/min
- 380 Nm de 2'150 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 1'396 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'379/1'801/1'276
- Conso. mixte : 10.71 l./100 km
- Emissions de CO_2: 186 g/km (F)
- Dès CHF 83'700.-, mod. essayé CHF 96'400.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

L’appellation T correspond à une démarche de purification de l’expérience de conduite appliquée sur un modèle à motorisation de base. Ainsi, le T qui nous concerne consiste en une apposition de certaines options choisies sur un « simple » Cayman – par ailleurs dépouillé de certains éléments dans un souci d’allégement – non pour en augmenter les performances, mais pour en affiner les prestations et le plaisir conduite.

Ainsi se voit-il greffer de série un différentiel à glissement limité aux roues arrière ainsi que le Porsche Torque Vectoring (PTV). Le châssis sport PASM abaissé de 20 millimètres est également de la partie. Je ne puis que saluer cette approche orientée puriste qu’il me tarde de tester.



A l’extérieur

J’ai toujours aimé les lignes fluides du Cayman et je dois dire que la dernière génération, rebaptisée 718 Cayman s’est, à mon goût, affinée et embellie. La forme générale fait penser à une aile, la fluidité des formes et l’équilibre des proportions règnent. La courbe reliant les ailes avant et arrière est d’une fluidité impeccable et la silhouette imprime, depuis n’importe quel angle de vue, une image plaisante sur la rétine.

Notre modèle de test est habillé d’un superbe Rouge Indien, très seyant sur une sportive. Le bas des portières est souligné d’un autocollant anthracite dont la teinte est reprise par les rétroviseurs. Dessus s’inscrit en négatif la dénomination du modèle et sa ligne vient mourir au bas des ouïes d’aération du moteur qui remontent en courbe vers les poignées des portières. Les feux arrière teintés rehaussent tant la robe écarlate que la signature lumineuse de notre 718. A une station service, on m’a demandé si cette voiture est une Ferrari. C’est sans doute dû aux phares avant qui ne sont pas sans me rappeler ceux de la F430 que je trouve, encore aujourd’hui, très réussis. Ils font plonger le regard du Cayman vers

le centre du capot, accentuant la convexion des lignes et la sportivité de la proue.

La calandre est reprise à l'identique de celle de la version de base. La monte d'hiver sertissant des jantes argentées de 19 pouces nous prive malheureusement des jantes Carrera S de 20 pouces qui équipent d'ordinaire le Cayman T. Ceci dit, ces roues de dépareillent pas l'auto et l'ensemble reste très élégant. A l'œil, et bien que son profil soit effilé, le Cayman me semble plus court que ses presque 4,4 mètres réels. Le résultat dans son ensemble présente une silhouette sportive et racée qui, malgré ses hanches larges et convexes, n'en fait pas des tonnes.








A l'intérieur

Je m'installe aux commandes de notre Cayman T pour constater l'impeccable ajustement des différents éléments. Tout est précis, concis et respire la qualité. Le cuir de la planche de bord et des contre-portes est serti de surpiqûres rouges que l'on retrouve également sur le cuir des coussins des fauteuils tandis que l'assise et le dossier sont en tissu et lignés de rouge également. Nous devons ceci à l'option cuir avec couture contrastante dont est pourvu notre voiture. Le 718 rouge ornant les appuis-tête finit de rehausser cet intérieur de très bon niveau.

Le compte tours trône au centre du trio compteurs comportant le tachymètre à gauche et un écran numérique et paramétrable sur la droite affichant plusieurs infos à choix, parmi lesquelles les jauges, le GPS ou encore des informations sur le trajet en cours. C'est simple, esthétique et fonctionnel. Le volant aux ajours des

branches serties d'aluminium offre une jante qui tient parfaitement en mains. En revanche, la molette permettant de choisir son mode de conduite fait un peu cheap dans cet ensemble léché. La logique et l'accessibilité des fonctions aux comodos sont parfaites.

Les manettes de portes sont remplacées par des lanières rouges et, dans ce même souci d'allègement, j'aurais trouvé logique l'abandon des vitres électriques pour des leviers manuels. En principe, le Cayman T est délesté de l'écran tactile central pour être remplacé par un vide-poches. Dans le cas de notre auto de test, cet écran est de retour via l'option navigation.

Le Bose Surround Sound offre une sonorité de qualité, mais je reconnais ne pas trop l'utiliser, préférant le bruit du moteur. Celui-ci, même s'il n'a pas l'onctuosité d'un six cylindres, propose néanmoins un timbre plutôt sportif, aidé par les clapets de l'échappement. D'autres options telles la climatisation automatique deux zones, le régulateur de vitesses, l'Apple Car Play, les sièges chauffants, la caméra de recul et autre pack intérieur Carrera T agrémentent le cockpit et le confort mais font également gonfler la facture comme le poids.





Sous le capot

C'est en 2016 que les Porsche Cayman et Boxster ont été réunies sous un seul modèle, nommé 718, pour en devenir deux déclinaisons. Elles ont perdu au passage deux cylindres, passant d'une motorisation à six cylindres atmosphérique

à un quatre cylindres turbocompressé.

Ici, c'est le 2 litres de base qui fait avancer notre Cayman T, hennissant 300 chevaux à 6'500 t/min et couplant 380 Nm entre 2'150 et 4'500 t/min. Il est associé à une délicieuse boîte manuelle à six rapports bien dans l'esprit revendiqué par le label T, la PDK étant disponible en option. Cette motorisation est efficace, puisqu'elle permet au Cayman T d'abattre le 0 à 100 en 5,1 secondes et revendique 275 km/h en vitesse de pointe.

La consommation établit une moyenne à 10,71 l/100km au fil des quelques 800 km parcourus toutes conduites confondues. Ce sont bien entendu des chiffres reflétant le cadre d'un test pour lequel je dois mentionner que la part de trajets en ville est faible et que ce sont les modes « Sport » et « Sport + » qui sont essentiellement utilisés.



Au volant

Après m'être glissé dans le baquet de gauche, où plutôt y être descendu, je trouve rapidement la bonne position de conduite. Mon mètre septante trois y trouve largement sa place et ma large carrure ne s'y sent pas confinée, malgré l'exiguïté apparente (et attendue) de l'habitacle.

En quelques tours de roues, je constate la facilité d'utilisation du Cayman en milieu urbain. Sa taille contenue et sa maniabilité lui permettent de s'y faufiler allègrement. Même si l'on y est assis relativement bas, la visibilité et le confort du conducteur sont suffisants pour se sentir à l'aise parmi, la plupart du temps, des véhicules bien plus imposants. Les aides aux parcages, quant à elles, sont efficaces et pertinentes.

Sur autoroute, j'apprécie le confort de roulage à l'avenant pour une sportive de ce type. Je joue un peu du régulateur de vitesse et, à une allure légale et stabilisée, l'ordinateur de bord indique une consommation flirtant avec les 7.0 l/100km. La

voiture étant dotée du réservoir de 64 litres disponible en option (au lieu des 54 litres proposés de série), cela promet une autonomie intéressante.

En approche de la campagne, je pivote le sélecteur de modes sur la position « Sport +». La suspension se durcit, la réponse moteur se fait plus immédiate et le son devient plus rauque. Dès les premières courbes, le Cayman T révèle son talent. Le train avant est précis, communicatif et l'arrière motrice à merveille, malgré la monte pneumatique hivernale.

Rapidement je désactive le PSM – ce qui annule également le rev-matching présent sur les modes « Sport » et « Sport + » – et je sens le travail de l'autobloquant lors des réaccélérations en sortie de courbes rapides. A bonne allure, le moteur fait merveille, pourvu qu'on ne descende pas sous les 2'500 t/min, les reprises sont vives et le châssis encaisse sans peine la puissance et le couple. Passé les 3'000 t/min, le véritable caractère de la mécanique se révèle rageur et emporte l'auto sans s'essouffler jus qu'à l'approche de la zone rouge. Grâce au châssis rabaissé, la prise de roulis minime, l'auto est agile, aidée par son architecture à moteur central et sa répartition des masses équilibrée (environ 45% sur l'avant) n'est sans doute pas étrangère au mordant du train avant.

J'enchaîne sur une montée de col. Hélas, dès que les virages se font plus serrés, je constate un manque de vigueur de la motorisation à bas régimes que pénalise un trop grand espacement des rapports de boîtes. La deuxième notamment est trop longue et ne permet pas de se relancer vigoureusement en sortie d'épingle. C'est bien dommage, car non seulement l'agilité de la voiture aurait mérité plus de punch mais cela aurait été cohérent avec l'esprit du label T. Hélas, à l'issue d'un virage serré, il est souvent nécessaire d'enquiller la première pour se propulser vers la courbe suivante.

En descente, la mollesse de la mécanique à bas régime se fait moins flagrante et je profite alors de tester le freinage, impeccable dans son endurance et sa progressivité, mais manquant un peu de mordant à mon goût. Un collègue me fait remarquer la tendance du moteur à rester dans les tours au lever de pied et, effectivement, cela se ressent sur le frein moteur presque inexistant. A prendre en considération…

L'allonge du deuxième rapport se fait également sentir lorsque l'on veut chercher la puissance maximum : à 6'500 t/min, la vitesse dépasse les 80 km/h, ce n'est

donc légalement atteignable qu'en entrée d'autoroute (ou sur circuit), et c'est bien dommage. Une voiture aussi maniable et aussi agile aurait vraiment mérité des rapports de boîte plus rapprochés, comme c'est le cas sur les 370 chevaux de la 911 Carrera T mais qui dispose, elle, de sept rapports. C'eût été dans l'esprit de ce Cayman T.

La position « Sport » propose les mêmes prestations que la « Sport + » mais avec l'amortissement non durci, bien utile sur route irrégulière. A noter que tant la suspension que les clapets d'échappement ont un bouton spécifique dédié à leur réglage, tout comme la commande de l'aileron. D'un point de vue esthétique, je le préfère rabaissé, mais je ne doute pas de son apport aérodynamique.





Verdict

J'aime bien la démarche consistant à travailler les options du châssis et de l'allègement plutôt que celle de l'augmentation de la puissance. Les constructeurs qui le proposent font souvent la joie des puristes dont je fais partie. Malheureusement, je trouve que le processus n'est pas assez poussé sur le Cayman T. En effet, outre ces rapports de boîte trop espacés, le poids du Cayman T est supérieur à celui du Cayman de base. A quoi bon des lanières commandant l'ouverture des portes (que par ailleurs j'aime beaucoup) si l'on conserve les l'ouverture électrique des vitres latérales ? Je pinaille, mais j'aurais vraiment aimé que Porsche aille un peu plus loin dans son label Touring.

De plus, notre voiture d'essai affiche un tarif qui le place en concurrence directe avec le Cayman S auquel on aura rajouté quelques options choisies. Même si, personnellement, ma préférence irait au Cayman T, malgré son déficit de 50 chevaux, pas sûr que le choix du T, l'emporte sur celui du S par la majorité de la clientèle. L'ennemi est donc intérieur, car pour ce qui est de la concurrence, elle reste, à mon avis, en retrait de ce que propose Porsche avec son 718 Cayman en général. Certes, l'Alpine A110, pour ne citer qu'elle, est plus abordable, mais son comportement est moins chirurgical, on verra ce que nous propose l'A110S que nous essayons prochainement, et elle nous prive de la possibilité d'une boîte manuelle.

C'est donc avec un sentiment mitigé que je restitue ce Cayman T, partagé entre le réel bonheur de la conduire et l'impression qu'il aurait fallu pousser davantage le dépouillement de cette auto pour la positionner plus efficacement auprès des puristes. Ceci dit, avec une progression de 11% des véhicules livrés en Suisse en 2019, soit 3'722 voitures, Porsche démontre l'efficacité de ses propositions sur le marché automobile.








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

Prix de base : CHF 83'700.-

Options : CHF 12'700.-
• Couleur Rouge Indien

• Intérieur tout cuir Noir avec Pack intérieur 718 T avec couleur contrastante Rouge Indien
• 2 + 2 ans de garantie (valeur CHF 2’770.-)
• Porsche Swiss Package (valeur CHF 3’650.-)
(Pare-brise à bande grise dégradée, Rétroviseurs intérieur et extérieurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré, Régulateur de vitesse, Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul, Climatisation automatique 2 zones, Radio digitale)
• Boîte de vitesse manuelle à 6 rapports
• Réservoir d’essence 64 l
• Jantes Carrera S 20″
• Feux arrière teintés
• Pack Design éclairage
• Affichage des limitations de vitesse
• Pack intérieur 718 T
• Sièges Sport Plus (2-way)
• Sièges chauffants
• Kit “fumeur”
• BOSE Surround Sound-System
• Apple CarPlay
• Module de navigation incluant Porsche Connect
• Porsche Communication Management (PCM)

Prix TOTAL : CHF 96’400.-





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

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour le prêt de cette Porsche 718 Cayman T, ainsi qu’au Centre Porsche Lausanne pour leur soutien logistique.











A lire aussi

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 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

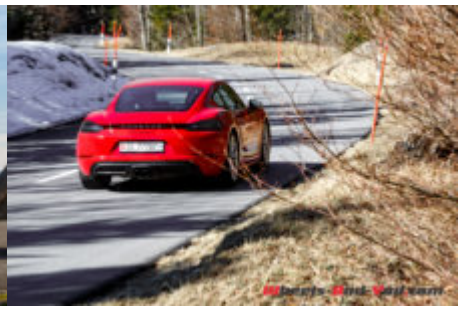
Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”















Wheels-And-You.com