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

Depuis l’apparition de la 718, autant les versions Cayman que Boxster ne disposaient plus que d’un quatre cylindres en ligne turbocompressé, au grand dam des supporters du 6 cylindres à plat qui a fait la réputation de la marque de Zuffenhausen. Il fallait pouvoir s’offrir le Spyder ou le GT4, seules « petites Porsche » à disposer d’un 6 cylindres. Dans la lignée de la première mouture des Cayman et Boxster en 2014, Porsche revient avec une nouvelle version GTS. Wheels And You a été invitée à la découvrir dans la région de Lisbonne.

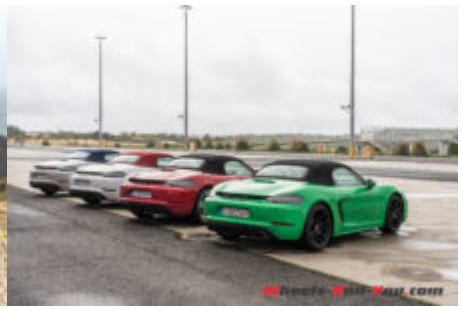


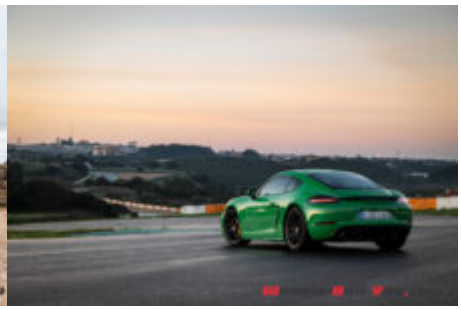
- 6 cylindres, essence, 3’995 cm^3
- 400 ch à 7’000 t/min
- 420 Nm de 5’000 à 6’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 293 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 1’405 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’391/1’994/1’262
- Conso. mixte : 10.8 l./100 km
- Emissions de CO_2: 246 g/km (G)
- Dès CHF 108’200.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Faisant perdurer la tradition du Grand Turismo Sport débutée en 1963 avec la 904 GTS, Porsche propose une 718 GTS 4.0 qui se positionne juste au-dessus de la version S, avant les très exclusifs Spyder et GT4. Ne vous attendez pas à une révolution, les évolutions sont discrètes excepté pour la partie mécanique qui gagne donc 2 cylindres en retrouvant l'architecture boxer.





Esthétique

Extérieurement, les différences par rapport à la version S se limitent aux jantes spécifiques de 20″, au bouclier avant et aux prises d'air latérales modifiés, aux phares teintés et au lettrage noir. Une inscription GTS 4.0 apparaît aussi au bas des portières. La hauteur de caisse est 20 mm inférieure alors que le véhicule dispose des suspensions actives PASM en série et d'un échappement à deux sorties plus écartées. Ce sont là les seuls indices qui vous permettront de la reconnaître de sa devancière. Elle demeure bien sûr disponible autant dans la version coupé Cayman qu'en la version cabriolet Boxster, toutes deux affichant le même poids au kilo près : 1'405 kg.





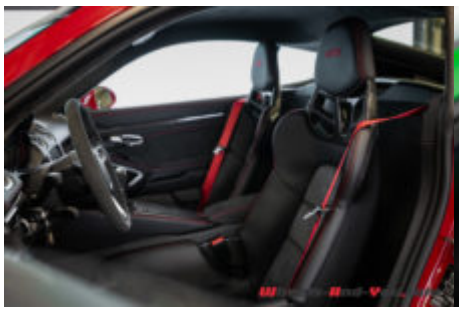




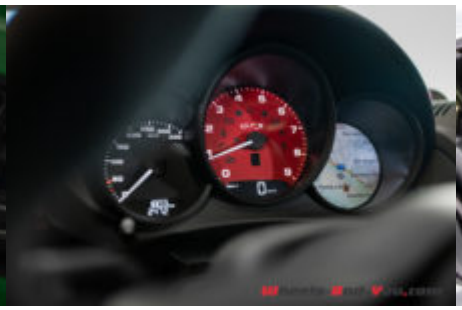




A l’intérieur, c’est la même chose : seul un fond de compte-tours rouge et un volant sport en Alcantara distinguent la GTS. Compteur et compte-tours demeurent mécaniques alors que l’écran central s’agrandit à désormais 10.5’’. En option, les sièges sports cuir-alcantara renforcent le caractère sportif de l’habitacle. Le package Sport Chrono avec mode Switch est lui de série.





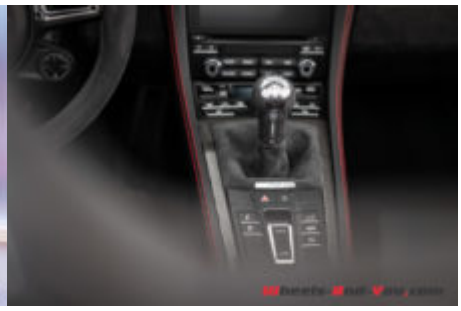

Sous le capot

C'est évidemment sous le capot arrière que se trouve le plus gros changement : un beau flat 6 atmosphérique de 4 litres de cylindrée ! Et croyez-moi, même s'il rend 20 ch à celui qui se trouve dans la 718 Spyder ou le 718 Cayman GT4, les ingénieurs motoristes l'ont travaillé pour maximiser son agrément autant que les sensations qu'il distille.

Il dispose d'une injection directe, d'une admission à résonance variable, d'arbres à cames à calage variable et d'un échappement spécifique avec clapets commandés. Cela en fait un moteur qui plaira certainement aux puristes. Avec ses 400 ch à 7'000 t/min, il propose 50 ch de plus que le 4 cylindres turbo de la version S et le même couple de 420 Nm entre 5'000 et 6'500 t/min. La vitesse maximum est de 293 km/h et le zéro à cent abattu en 4.5 sec, soit 5 dixièmes de mieux que la S. Le mode Sport PSM est entièrement paramétrable.

Pour l'instant, l'auto n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à six rapports. Elle sera complétée à l'automne par une boîte à double embrayage PDK à sept rapports.





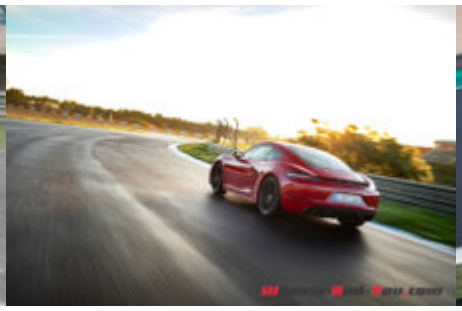




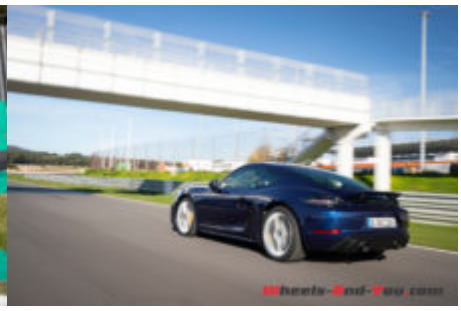

Au volant

C'est sur le circuit d'Estoril, complètement détrempé ce jour-là, que je découvre d'abord cette 718 GTS 4.0 dans sa version Cayman, des conditions idéales pour évaluer le comportement de l'auto puisque cette piste offre peu de grip lorsqu'elle est mouillée. Après quelques tours, les deux qualificatifs qui me viennent à l'esprit son équilibre et homogénéité. En rentrant sur les freins, l'arrière enroule volontiers tout en demeurant facilement contrôlable alors qu'une entrée plus douce mène à un très léger sous-virage facile à inverser à la remise de gaz. Les freins carbone-céramique en option sont toujours aussi puissants et faciles à doser.

Le moteur est plein et plutôt linéaire. S'il semble manquer d'un poil de couple sous 4'000 t/min, il devient rageur au-dessus et prends volontiers les 7'800 t/min du rupteur sans faiblir. Un vrai régal que de retrouver les reprises instantanées d'un propulseur atmosphérique. La boîte à vitesse est précise et rapide, même si je trouve le débattement latéral un peu excessif.





Sur la route, la version Boxster est très agréable et offre un degré de confort tout à fait honnête pour un tel véhicule. Seules les petites bosses prises à basse vitesse me secouent un peu mais dès que le rythme augmente, le compromis rigidité-confort est proche de l'optimal. La capote est fort bien insonorisée et son ouverture plutôt rapide. Aucun problème pour rouler cette 718 découvrable au quotidien. De plus, avec des coffres de 150 litres à l'avant et 120 à l'arrière, partir à deux pour quelques jours s'avère tout à fait possible.

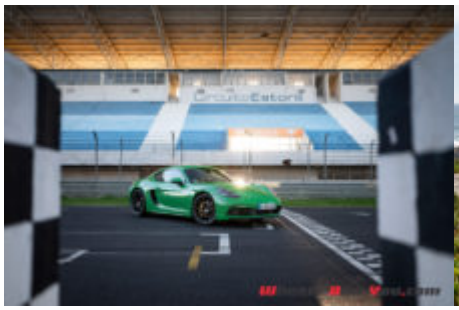
La consommation annoncée, identique pour le Cayman et le Boxster, est de 10.8 l/100 km en cycle mixte et avec 246 g/km de CO_2, le véhicule est en catégorie d'émissions G.



Verdict

Vous l'aurez compris, cette GTS 4.0 est vraisemblablement amenée à devenir le best-seller de la gamme 718, autant par le prestige du 6 cylindres qui manquait à bon nombre d'adeptes que par les sensations qu'elle propose, sans compter que les sportives à moteur non turbocompressé se font rares. Reste qu'il faudra débourser sans option CHF 108'200.- pour le Cayman et CHF 110'900.- pour le Boxster, des prix qui ne sont pas à la portée de toutes les bourses.

En tout cas, merci à Porsche de nous proposer une telle auto, malgré les normes d'émissions de plus en plus sévères.





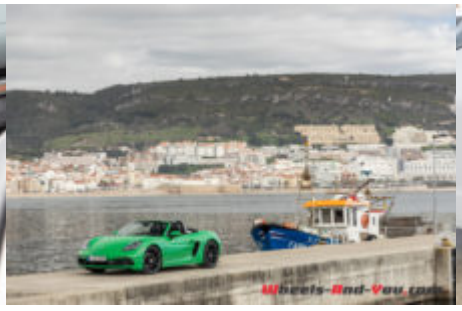






Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Porsche Schweiz AG pour l’invitation aux essais presse de ces nouvelles Porsche 718 GTS 4.0.




A lire aussi

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 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

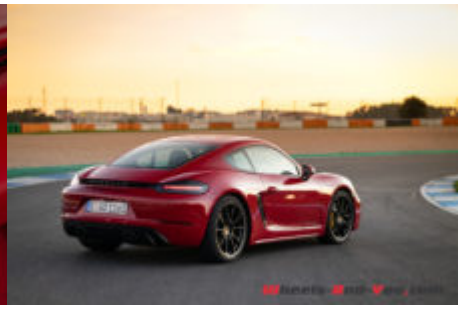
Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

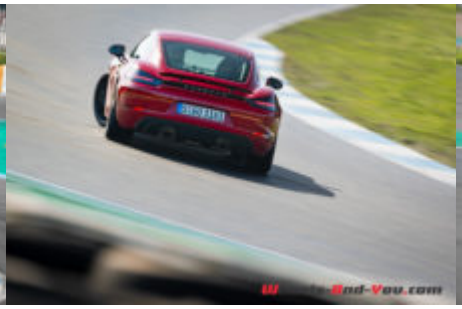
Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”





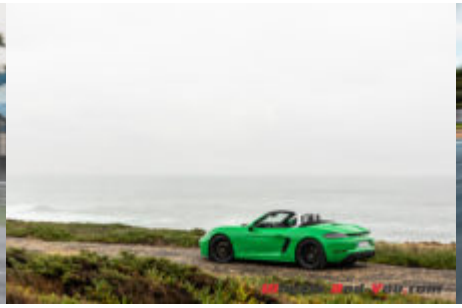





Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com
