Premier contact – Porsche Cayman S : La machine à tailler routes et virages

Avec des ventes en diminution constante depuis sa commercialisation en 2006, il était plus que temps pour Porsche de sérieusement renouveler son Cayman. Baptisée en interne 981, cette seconde génération doit inverser la tendance pour ne pas dire prouver que cette deux places a l'âme d'une Porsche et qu'elle a pleinement sa place dans le portfolio de la marque.

- 6 cylindres, 3'436 cm^3
- 325 CV à 7'400 t/min
- 370 Nm de 4'500 à 5'800 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 281 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'425 kg
- Conso. mixte : 8.8 l./100 km
- Emissions de CO_2: 206 g/km
- dès CHF 88'300.-

Texte et photos : Tony da Silva

Il y a des événements qu'on peut difficilement rater. Quand Porsche a appelé la rédaction pour savoir si nous étions intéressés par l'essai sur trois jours des derniers modèles Porsche en Croatie, j'ai dû rappeler à tout le monde que c'était bientôt mon anniversaire et heureusement, personne n'a osé remettre en question cette date historique !

Quelques semaines plus tard et après un réveil bien matinal, nous sommes une dizaine de journalistes suisses à débarquer à Zagreb, Croatie. Dès notre arrivée, nous sommes pris en charge par l'équipe Porsche et moins de deux heures plus tard, nous assistons tous au briefing du responsable de l'événement et il sait trouver les mots pour nous rassurer : il y a plus de 10 voitures et vous pourrez toutes les conduire durant ces trois jours !

En résumé, sur le parking, toutes les dernières nées sont là, dont le Cayman S ; voici mes premières impressions sur cette dernière née de Stuttgart.

Esthétique

Pour ceux qui trouvaient la précédente Cayman un peu fade ou même inintéressante, je suggère d'ouvrir en grand nos photos. A priori, l'extérieur de la 981 gagne en maturité tout en gardant une ligne très personnelle. L'enveloppe générale se rapproche un peu plus de la mythique 911 mais en même temps, elle se développe pour se distinguer en offrant un style raffiné et un brin plus séducteur. Je ne vais pas tourner autour du pot plus longtemps : j'adore cette nouvelle ligne ! Le modèle précédent me semblait morne et sans réel pedigrée alors qu'ici, j'ai l'impression que l'âme de cette Porsche a enfin trouvé sa robe métallique.

C'est aussi l'avantage d'avoir toutes ces voitures sous les yeux pendant trois jours ; j'ai tout le temps de comparer les modèles entre eux non seulement du point de vue de la conduite, mais aussi au niveau des lignes. Basé sur la Boxster, le châssis du Cayman présente à peu de choses près les mêmes caractéristiques avec une longueur de 4.28 mètres, une largeur de 1.8 mètre et une hauteur de 1.29 mètre. Pourtant, sous cette ligne fluide mais racée, les cotes ne semblent pas bonnes. La Cayman trahit ses mensurations car elle me semble plus courte et plus

agile. Les designers ont réussi leur coup !

Globalement, à l'exception du toit et de la face avant dessinée différemment sur la partie basse du pare-choc avec ses feux de position, l'ensemble de la ligne est très similaire à la Boxster. Tout ou presque se ressemble et ce n'est pas pour me gêner car à mes yeux, la troisième génération de Boxster bénéficie également d'un excellent coup de crayon. Au-delà de ces lignes fluides, j'apprécie particulièrement des détails comme ce très sage béquet intégré dans le coffre qui se marie à la perfection avec les feux de recul. Toutefois, passé les 120 km/h, l'aileron se détache et redessine l'arrière en lui conférant un côté beaucoup plus agressif. Et les petites jupes sous le pare-choc arrière avec les deux sorties d'échappement chromées ? Je n'ai qu'une envie, entendre leur cri quand le moteur sera à la limite de la zone rouge à 7'400 t/min !

Bien entendu, je n'oublie pas l'intérieur et là, l'héritage de la nouvelle 911 est plus que présent car à quelques détails près, c'est exactement la même console centrale. Les boutons, l'écran de navigation et les leviers sont une copie conforme de la 911 et personnellement, je trouve que trop de boutons tuent les boutons. Dans tous les cas, la marque qui se vante d'avoir la plus importante marge dans l'industrie automobile devrait encore gagner quelques points avec cette stratégie.

Sous le capot

Sur le papier, les progrès réalisés du côté de la motorisation semblent modestes puisque le Cayman et sa déclinaison S reçoivent les moteurs de la Boxster. Légèrement retravaillés, ces derniers gagnent faiblement en puissance et permettront, là aussi, d'améliorer encore la marge opérationnelle de Porsche.

En résumé, le modèle de base accueille donc le flat six de 2'706 cm3 qui développe 275 CV (202 KW) à 7'400 t/min (c'est 10 CV de plus et 700 t/min plus haut que la Boxster) et un couple de 290 Nm entre 4'500 et 6'500 t/min. Pour le crocodile plus exclusif, le modèle S donc, la cylindrée a été portée à 3'436 cm3 avec une puissance de 325 CV (239 KW) à 7'400 t/min (c'est aussi 10 CV de plus et 700 t/min plus haut que la Boxster S) et un couple de 370 Nm entre 4'500 et 5'800 t/min.

Comparée à l'ancienne génération, le nouveau Cayman gagne 10 CV et la S, 5

CV ! Autant le dire tout de suite, en lisant ces spécifications, je n'ai pas été aussi séduit que sur la ligne extérieure…

Au volant

Après toutes ces considérations théoriques, il est temps de prendre place à bord et passer à la pratique !

Se glisser à bord du Cayman est une opération aisée et pour ce qui est de l'instrumentation, tout est familier. Je me réjouis déjà du parcours que les organisateurs ont concocté : montagnes, bord de mer, autoroutes, etc., tout y est. Je me cale dans le siège Sport Plus, opte pour le mode automatique sur la boîte à double embrayage et m'engage sur les routes de bon matin.

La première impression qui me vient à l'esprit après quelques kilomètres, c'est que ma monture me semble particulièrement sage et docile. La boîte est une merveille de douceur au changement de chaque rapport et les suspensions semblent filtrer tous les revêtements routiers. Ajoutez à ça la sonorisation Burmeister et je commence à me demander si Porsche a complètement perdu la raison. C'est alors que le parcours m'emmène sur des petites routes sinueuses et bien dégagées. A ce stade, je passe la boîte en manuel, raffermis les suspensions grâce au Porsche Active Suspension Management (PASM) et active le mode Sport histoire d'en avoir le cœur net.

La moindre sollicitation de l'accélérateur se traduit par une danse de l'aiguille des compte-tours et même si la puissance est délivrée de manière très linéaire, le couple est particulièrement prononcé entre 3'500 et 4'500 t/min ce qui se traduit par un petit coup de pied au derrière. Il y a quelque chose d'envoûtant et ma première impression s'efface au fur et à mesure que le moteur éructe sa rage au travers du système d'échappement sport. Après quelques minutes, mes sens sont totalement éveillés et je suis envoûté sur tous les plans ! Le bruit d'abord qui a vraiment été travaillé pour bien refléter l'ADN sportif de la marque mais surtout, les qualités intrinsèques du châssis. L'entrée en courbe est précise y compris lorsque qu'elle est précédée d'un freinage appuyé et la sortie de virage, même pied au plancher, se fait dans une stabilité impressionnante grâce au Porsche Torque Vectoring qui catapulte notre croco hors de la courbe à une vitesse impressionnante. La voiture ne bronche pas, elle ne sous-vire pas et survire

encore moins. Mieux, pour en avoir le cœur net, je déconnecte les différentes assistances électroniques et tente de brusquer et malmener la voiture pour provoquer la faute mais là encore, même quand elle décroche, ce n'est pas violent ou surprenant. Tout se gère aisément et avec une étonnante facilité.

Enfin, malgré tous les commentaires qu'a suscité l'adoption d'une direction électromécanique comme sur la 911, la voiture a tellement progressé que ce point me paraît anecdotique.

Verdict

Je termine cette ballade enivrante de quelques centaines de kilomètres à travers un paysage somptueux et ne peux m'empêcher de sourire. Cette nouvelle Cayman S manquera peut-être un peu de cavalerie sur un circuit rapide mais dans les parties sinueuses et techniques, elle mettra certainement quelques mètres à la référence de la marque, soit la 911 Carrera S. Je suis même persuadé que Porsche a bridé ce nouveau moteur pour ne pas faire trop d'ombre à la légende de la marque car tirer 5 CV de plus d'un moteur sur une nouvelle génération, ça frise l'absurdité. Y aura-t-il un modèle R très méchant ? Avec un moteur atmosphérique, proposer 94 CV au litre de puissance spécifique reste passablement en deçà d'une 911 Carrera S (105 CV/l) ou mieux, une 911 GT3 (125 CV/l).

En résumé, si vous avez toujours rêvé d'une Porsche mais que la nouvelle Carrera S avec ses CHF 141'300.- menace vos conditions de vie, la Cayman S avec un prix de départ fixé à CHF 88'300.- est définitivement un véhicule à essayer avant adoption ! Bien entendu, la Cayman offre une habitabilité et un prestige un peu moins élevés qu'une 911 mais en termes de sensations, elle est tout simplement exaltante.

Enfin, même si elle démarre à CHF 88'300.-, n'oubliez pas la longue liste d'options car certains éléments sont tout simplement indispensables même si vous n'êtes pas obligé de finir à plus de CHF 120'000.- comme notre modèle de test. Comme toujours, les prix pratiqués par Porsche sont élevés mais visiblement, les clients répondent positivement aux nouveautés de la marque puisque les ventes pour avril 2013 se sont arrêtées à 15'232 véhicules, soit une hausse de 21% vis-à-vis de la même période en 2012. Un réel succès si on tient compte de

relative morosité de l’économie mondiale.

Options (principales) :

Peinture métallisée : CHF 1’150.-

Système de contrôle de la pression des pneus (TPM) : CHF 870.-

Phares Bi-Xénon avec PDLS : CHF 980.-

Assistance parking arrière : CHF 720.-

Boîte de vitesse Porsche à double-embrayage (PDK) : CHF 3’940.-

Porsche Active Suspension Management (PASM) : CHF 1’990.-

Porsche Torque Vectoring (PTV) : CHF 1’830.-

Pack Sport Chrono Plus : CHF 2’820.-

Système d’échappement sport : CHF 3’020.-

Volant SportDesign : CHF 590.-

Sièges Sport avec intérieur tout cuir : CHF 4’920.-

Jantes Carrera S 20 pouces : CHF 1’990.-

Burmester High-End Surround Sound System : CHF 5’450.-

Porsche Communication Management (PCM) : CHF 4’380.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette Porsche Cayman S.

A lire aussi

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 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”

Genève 2011 – Porsche 918 RSR

W.A.Y.

PORSCHE
Cayman S
W.A.Y.

W.A.Y.

D66
16:50 82 km
40 m
FM NARODNI
15:14 TP
TUNER
MEDIA
PHONE
NAVI
MAP
SOURCE
SOUND
INFO
TEMP
A/C
A/C
MAX
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

S GO 1318
W.A.Y.

S GO 1318
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

S GO 1318
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.