

981 GTS BOXSTER VS CAYMAN

UN PEU, BEAUCOUP, PASSIONNÉMENT !

LES GTS ÉTANT À LA FOIS PLUS PERFORMANTS ET MIEUX ÉQUIPÉS QUE LES MODÈLES DE BASE ET LES VERSIONS S, NE RESTE PLUS QU'À SE DEMANDER S'IL VAUT MIEUX OPTER POUR LE COUPÉ POUR SA SPORTIVITÉ OU POUR LE CABRIOLET POUR SON AGRÉMENT, SURTOUT QU'ILS COTENT SENSIBLEMENT LE MÊME PRIX AUJOURD'HUI...

TEXTE VINCENT FLANDIN – PHOTOS FLORIAN GROUT

VU DANS **RS** magazine



Disposant d'une lèvre plus prononcée, l'aile du Cayman procure davantage d'appui aérodynamique

Pendant longtemps, on a eu l'impression que Porsche voulait cantonner le Boxster et le Cayman au rôle de "petites voitures de sport sans prétentions ne devant surtout pas faire d'ombre à leur grande sœur 911". Puis sont apparues successivement les versions GTS, le Cayman GT4 et le Boxster Spyder, tous les quatre dotés d'une forte personnalité et d'une sportivité exacerbée, le Cayman GT4 ayant même donné naissance à une version compétition qui fait les beaux jours du championnat de France GT. Mais revenons à nos GTS. Depuis 1963 et la légendaire 904 Carrera GTS, toutes les Porsche qui ont reçu le logo GTS ont bénéficié d'un look soigné et d'un comportement particulièrement sportif. En effet, selon Porsche, le logo GTS signifie à la fois plus de sportivité, plus de performances et plus d'équipements. Tous ces "plus" ne sont

pas antinomiques, mais ils ne font parfois pas bon ménage, les équipements, par exemple, étant source de poids, donc de perte de performance. Rassurez-vous, la prise d'embonpoint des GTS est tout à fait marginale et nuit nullement à l'augmentation des performances et de la sportivité procurés par un moteur plus puissant et quelques options bien choisies. Raison pour laquelle, si vous êtes candidats à l'acquisition d'un Boxster ou d'un Cayman récents au caractère bien trempé, les 981 GTS méritent vraiment le détour.

Les packs GTS

Les Boxster et Cayman GTS se distinguent des modèles de base et des versions S par des boucliers avant et arrière spécifiques, mais si le bouclier avant est commun aux deux modèles, les boucliers arrière sont différents. Celui du Boxster est souligné d'un pli horizontal,



L'habitacle du Cayman GTS est identique à celui du Boxster GTS. A noter, la présence du pack GTS sur le Boxster (photo du haut)

pli qui remonte sur les côtés sur le Cayman. Ils se signalent également par leurs jantes de 20 pouces de diamètre et la double sortie d'échappement noire, mais pour bénéficier du pack GTS comprenant un certain nombre d'éléments peints en noir brillant, il fallait sortir son chèque. En revanche, les logos GTS sur les portes avant étaient d'origine mais pouvaient être supprimés gratuitement. Enfin, même si trois coloris spéciaux étaient au programme, gris argent GT, vert doré métallisé et rouge carmin métallisé, ils n'étaient pas réservés aux modèles GTS. On le voit, si Porsche a renforcé la personnalité des GTS tout en conservant la touche d'élégance, il a laissé la main au client qui désirait aller plus loin : l'occasion au passage d'alourdir un peu plus la facture...

L'habitacle était lui aussi traité avec sobriété avec une sellerie mixte cuir/alcantara noire de série accompagnée des sièges Sport Plus, mais

l'intérieur tout cuir était gratuit pour ceux qui n'aimaient pas l'alcantara. Tout comme pour l'extérieur, il fallait faire appel au pack GTS pour bénéficier d'un intérieur un peu plus personnalisé, ce pack comprenant les broderies GTS sur les appuie-têtes, les surpiques, les ceintures de sécurité et les fonds de compteurs assortis, sans oublier les inserts en carbone sur la planche de bord et la console centrale ainsi que les tapis de sol gansés de cuir noir. Le pack GTS était proposé en deux coloris au choix : rouge ou gris afin de pouvoir être assorti aux différentes teintes de carrosserie.

15 ch et 10 Nm

Mécaniquement, en partie grâce à l'échappement sport livré en série (sans les sorties sport, va comprendre, Charles), les versions GTS bénéficient d'un surcroît de puissance de 15 ch par rapport aux versions S avec 330 ch (Boxster) et



Avec 330 mm à l'avant et 299 mm à l'arrière, les freins sont identiques sur les deux modèles



Les sièges sport sont de série, mais les broderies GTS contrastées sur les appuie-têtes font partie du pack GTS

« LES BOXSTER ET CAYMAN GTS SE DISTINGUENT DES MODÈLES DE BASE ET DES VERSIONS S PAR DES BOUCLERS AVANT ET ARRIÈRE SPÉCIFIQUES »



Le bouclier arrière du Boxster est souligné d'un pli horizontal, pli qui remonte sur les côtés sur le Cayman

340 ch (Cayman), mais les régimes de puissance maxi demeurent inchangés tandis que le couple gagne 10 Nm, là aussi à des régimes inchangés. Sur le papier, cela se traduit par un gain de 2 km/h en vitesse de pointe et d'un dixième de seconde de 0 à 100 km/h. Pas de quoi révolutionner la hiérarchie des sportives, certes, mais ce petit surcroît de puissance ne se refuse pas, d'autant que le pack sport chrono était livré en série. Quant au comportement routier, il était largement à la hauteur puisqu'outre les jantes de 20 pouces déjà évoquées, les Boxster et Cayman GTS étaient équipés en série des amortisseurs pilotés PASM.

On aura fait le tour des options livrées en série sur

les GTS en citant les phares bi-xénon PDLS et le châssis sport proposé gratuitement, tout comme le volant SportDesign doté de palettes lorsque la voiture est équipée de la boîte PDK. Il suffit de trouver des routes quelque peu sinueuses pour pouvoir pousser les Boxster et Cayman GTS dans leurs retranchements et dégager leurs différences de personnalités, routes que Bruno Londeix, le patron de Prestige Consulting qui nous a confiés ces autos connaît comme sa poche.

Le chant de l'échappement sport

La première chose que l'on apprécie dès que l'on enfonce l'accélérateur un peu plus que de

« TOUT COMME POUR L'EXTÉRIEUR, IL FALLAIT FAIRE APPEL AU PACK GTS POUR BÉNÉFICIER D'UN HABITACLE UN PEU PLUS PERSONNALISÉ »



LA COTE RS MAGAZINE

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 130.

981 Boxster GTS	
Millésime	2015
Très bon état	74 000 €
Etat d'usage	63 000 €

Millésime	2016
Très bon état	85 000 €
Etat d'usage	74 000 €

981 Cayman GTS	
Millésime	2015
Très bon état	72 000 €
Etat d'usage	63 000 €

Millésime	2016
Très bon état	81 000 €
Etat d'usage	71 000 €



Les arceaux et le saute-vent du Boxster protègent bien l'habitacle des remous d'air



Les feux de jour du Boxster GTS sont identiques à ceux du Cayman GTS contrairement aux autres versions de ces deux modèles

coutume, c'est le rugissement de l'échappement sport qui incite à rétrograder plus souvent que nécessaire pour profiter encore davantage des vocalises des moteurs, des vocalises logiquement un peu plus présentes sur le Boxster

« LES GTS AFFICHAIENT UN SURCROÎT DE PUISSANCE DE 15 CH PAR RAPPORT AUX VERSIONS S AVEC 330 CH (BOXSTER) ET 340 CH (CAYMAN) TANDIS QUE LE COUPLE GAGNAIT 10 NM »

en raison de sa configuration "plein air". Lorsque l'on n'a pas envie de profiter de cette musique parfois envahissante, une simple touche sur la console centrale permet de couper l'échappement sport et de rendre les GTS aussi discrets qu'une petite citadine... mais pas tout à fait avec la même sonorité, il ne faut pas exagérer ! Tous les réglages châssis sont identiques à ceux des versions S, à l'exception du PASM Sport de série et des jantes de 20 pouces de diamètre pour 8 pouces de large à l'avant et 9,5 pouces à l'arrière montées avec des pneus de 235/35

et 265/35. L'abaissement de la voiture de 10 mm par rapport aux suspensions normales et la rigidité des flancs des pneus à taille basse améliorent sensiblement l'adhérence latérale, donc les vitesses de passage en courbes.

La boîte PDK 7 rapports accompagnée de l'indispensable volant SportDesign à palettes si vous souhaitez piloter la boîte manuellement de façon efficace était une option que certains jugent incontournable, mais il faut savoir qu'elle pénalise la voiture de 30 kg. En revanche, non seulement elle permet d'améliorer les accélérations en faisant gagner de 2 à 3 dixièmes de secondes sur toutes les mesures, mais elle rend aussi la voiture moins gourmande en carburant tout en étant autant, voire plus efficace que la boîte manuelle



Contrairement aux 911, le PCM n'était pas livré en série dans les Boxster et Cayman, même en version GTS

Le coffre arrière du Cayman est deux fois plus grand que celui du Boxster !



FICHE TECHNIQUE
BOXSTER GTS
(CAYMAN GTS)

Moteur	6 cylindres à plat en alliage Refroidissement liquide 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam + 3 436 cm³ 97 x 77,5 mm 12,5:1
Cylindrée	330 ch à 6 700 tr/mn (340 ch à 7 400 tr/mn)
Al. x course	370 Nm de 4 500 à 5 800 tr/mn (380 Nm de 4 750 à 5 800 tr/mn)
Taux de comp.	Injection directe
Puissance	Boîte manuelle 6 rapports ou PDK 7 rapports
Couple	McPherson triangulé Amortisseurs PASM Direction à assistance électrique
Alimentation	Train avant
Transmission	McPherson triangulé Amortisseurs PASM
Train avant	Train arrière
Freins	4 disques ventilés percés 330x28 mm à l'avant 299x20 mm à l'arrière Assistance, ABS 9.0 et PSM Etriers 4 pistons en alu 8j x 20 à l'avant 9,5j x 20 à l'arrière
Jantes	Pneus
Pneus	235/35 zr 20 à l'avant 265/35 zr 20 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 404 x 1 801 x 1 273 (1 284) mm
Empattement	2 475 mm
Réservoir	64 l
Coffre	150 / 130 (275) l
Cx	0,32 (0,31)
Poids	1 345 kg
Poids/puiss.	4,08 (3,95) kg/ch

« L'ABAISSMENT DE LA VOITURE DE 10 MM PAR RAPPORT AUX SUSPENSIONS NORMALES ET LA RIGIDITÉ DES FLANCS DES PNEUS À TAILLE BASSE AMÉLIORENT SENSIBLEMENT L'ADHÉRENCE LATÉRALE, DONC LES VITESSES DE PASSAGE EN COURBES »

Même poids, même combat ?

L'absence de toit du Boxster GTS ne permet pas de gagner le moindre kilo puisque le Boxster et le Cayman GTS affichent exactement le même poids sur la balance : 1 345 kg avec la boîte manuelle ou 1 375 kg avec la boîte PDK. En revanche, côté tarif, le Boxster était sensiblement moins cher avec 73 670 € contre 76 190 € pour le Cayman GTS, celui-ci justifiant ainsi ses

10 ch et 10 Nm de couple supplémentaires, mais paradoxalement, aujourd'hui, la cote du Boxster est légèrement plus élevée que celle du Cayman, tout au moins pour les modèles en très bon état.

Sur route ouverte, malgré l'absence de toit, le Boxster GTS ne semble pas moins rigide que le Cayman, les deux voitures réagissant aussi sainement et efficacement dans tous les types de virages, qu'il s'agisse d'épingles ou de

grandes courbes négociées à vive allure. Il n'y a que sur très mauvais revêtement que le Boxster peut afficher quelques mouvements de caisse dont est dénué le Cayman, mais cela n'affecte en aucun cas le comportement routier.

Le châssis est bien maintenu par les suspensions pilotées et les jantes de 20 pouces de diamètre apportent une précision de conduite tout à fait satisfaisant avec un équilibre que seul peut apporter un moteur central. En revanche,





PERFORMANCES ET CONSOMMATION

	Boxster GTS	Boîte PDK	Cayman GTS	Boîte PDK
Vitesse maxi	281 km/h	279 km/h	285 km/h	283 km/h
0 à 100 km/h	5,0 s	4,9 s (4,7 s)*	4,9 s	4,8 s (4,6 s)*
0 à 200 km/h	17,3 s	17,2 s (17,0 s)*	16,9 s	16,8 s (16,6 s)*
400 m DA	13,0 s	12,9 s (12,7 s)*	12,9 s	12,8 s (12,6 s)*
80 à 120 km/h	6,7 s (5ème)	3,0 s	6,5 s (5ème)	2,9 s
Conso mixte	9,0 l/100 km	8,2 l/100 km	9,0 l/100 km	8,2 l/100 km
Emission CO2	211 g/km	190 g/km	211 g/km	190 g/km
*Mode Sport Plus				

les Boxster et Cayman n'aiment pas être brusqués comme une 911 et ils le font vite sentir. Ils préfèrent nettement une conduite coulée et c'est là qu'ils se montrent le plus efficaces. Mais au-delà de leurs performances, ce qui m'a le plus enthousiasmé durant cet essai où j'ai pu reprendre contact avec ces modèles en passant d'une voiture à l'autre sur le même itinéraire, c'est la polyvalence des Cayman et Boxster GTS à l'aise en toutes circonstances. Certes, les amateurs de circuit préféreront logiquement le Cayman GT4 et les inconditionnels

du roadster sportif choisiront le Boxster Spyder, mais ces versions s'adressent à une clientèle très particulière et les prix sur le marché de l'occasion n'ont rien à voir ! Quant à départager le Boxster du Cayman GTS, ce ne sont pas les performances, sensiblement identiques sur route ouverte qui feront la différence mais bel et bien le fait que l'une soit décapotable et l'autre non. Pour certains, le cabriolet est incontournable, pour d'autres, c'est rédhibitoire. Cela tombe bien, Porsche a tout prévu en déclinant les deux carrosseries sur la même base... ■

« IL N'Y A QUE SUR TRÈS MAUVAIS REVÊTEMENT QUE LE BOXSTER PEUT AFFICHER QUELQUES MOUVEMENTS DE CAISSE DONT EST DÉNUÉ LE CAYMAN, MAIS CELA N'AFECTE EN AUCUN CAS LE COMPORTEMENT ROUTIER »



Le fond de compteur rouge fait partie du pack GTS optionnel

Les GTS étaient livrés avec des jantes de 20 pouces en série, mais plusieurs versions étaient proposées en option