



GT Short

ssus du moule Cayman 2e génération, les GTS et GT4 sont destinés aux conducteurs exigeants. Pour autant, leur philosophie est différente. Avec le GTS, la sportivité est aussi une affaire de compromis pour garder un confort et surtout une véritable polyvalence. Bref, une auto tournée vers les gentlemen drivers. À l'inverse, le GT4 n'a qu'une raison d'être : les performances. En recevant le flat-six de la 991, il se transforme en vraie boule de nerfs et l'architecture à moteur central prend tout son sens. Avant de continuer dans le jeu des différences, commençons par la version GTS. Mais au fait, savez-vous d'où vient l'appellation? Les férus de l'histoire Porsche se rappelleront que l'acronyme GTS a été utilisé pour la première fois par la marque en 1963 afin de renommer à la hâte la 904 suite au différend opposant le constructeur allemand à Peugeot. La même raison avait également

obligé Porsche à changer le nom de sa nouvelle 901 pour... 911! Dans les années 80 et 90, les 924 et 928 ont tour à tour ranimé cette appellation avant qu'elle ne disparaisse. En 2007, elle a été ressuscitée sur le Cayenne avant de recroiser le chemin de la 911. La Panamera et le Boxster y auront aussi droit.

dynamique et ne tient pas à malmener les occupants, l'autre chasse directement sur les terres de la GT3. Nous avons décidé

d'opposer ces deux versions mordantes le temps d'un essai. Récit de l'expérience.

## **Performances** et prestations haute couture

Appliquée au Cayman, la recette GTS lui permettait de devenir le plus puissant et le plus rapide de la gamme (avant l'apparition du GT4). Animé par le 6 cylindres à plat de 3,4 litres, qui sert également aux Boxster S et Cayman S, les ingénieurs ont réussi à tirer une puissance supplémentaire de 15 ch. En conséquence, le Cayman GTS dispose de 340 ch (alors que le Boxster GTS affiche 10 ch de moins). Une légère progression, certes, mais le





1 Cuir, carbone et surpiqures apparentes apportent une vraie délectation visuelle.

Plaisante et redoutablement précise, la boîte PDK fait des merveilles su le GTS.



déficit de puissance face à la 991 a été fortement diminué. Au niveau de la transmission, Porsche proposait la boîte manuelle (six rapports) ou automatique à double embrayage PDK (sept rapports). Même si elle est moins rapide et plus astreignante dans les bouchons, la boîte manuelle colle mieux, selon certains, à l'esprit du GTS... Dans la réalité, tout dépend de l'usage. Si l'on aime les sorties régulières sur piste, elle est en effet à privilégier. Dans le cas contraire, la PDK saura vous satisfaire et se marie à merveille à une conduite sportive. Le modèle recevait d'office le pack Sport Chrono afin que le conducteur abaisse le temps d'accélération de 0-100 km/h de 4,9 à 4,6 secondes. Le constructeur annonçait aussi une vitesse de pointe supérieure de 2 km/h aux versions S, soit 285 km/h dans le cas présent. La suspension active PASM (Porsche Active Suspension Management) était livrée de série, de même que les roues en alliage Carrera S de 20" formidablement mises en valeur par la suspension abaissée de 10 à 20 mm, selon la configuration retenue. À l'instar des autres modèles GTS de Porsche, ce coupé biplace recevait des sièges sport et un habitacle habillé de cuir avec empiècements d'Alcantara. Extérieurement, le GTS marque sa différence avec ses boucliers exclusifs, ses blocs optiques avant et arrière (avec phares bixénon) à boîtier noirci, de même qu'un lettrage extérieur noir brillant. En automne 2015, le GTS a été détrôné dans la famille Cayman par le GT4.

## Cavman + 911 Carrera S = GT4

Plus qu'une version haute performance, Porsche a entièrement redéfini les codes de l'auto avec une idée bien précise : créer la parfaite alchimie entre un coupé haute performance et un véhicule (presque) polyvalent. En partant de l'excellent châssis du Cayman, le constructeur a intégré le moteur six cylindres en ligne de 3,8 litres de la Carrera S pour 385 ch. Pourquoi moins que la 911 ? Tout simplement parce qu'il a fallu procéder à quelques modifications pour l'installer sur l'étroit berceau moteur : volant moteur allégé et surtout admission d'air plus torturée, ce qui conduit à cette perte de puissance. Tout ceci est bien évidemment anodin, puisque ce moteur a 200 kg de moins à emmener par rapport à la 911. Résultat : Une auto légère, maniable... et insolente avec les 100 km/h avalés en seulement 4,4 secondes. Poussée à fond, elle peut d'ailleurs atteindre 295 km/h sur circuit. Le circuit, justement, c'est sa raison d'être. Soucieux de plaire aux amateurs de pilotage, Porsche a aussi pris la sage décision de n'offrir son Cayman GT4 qu'avec une transmission manuelle. La boîte héritée du GTS est donc à six rapports, mais ces derniers ont été raccourcis pour l'occasion. Techniquement, l'auto reprend différents éléments mécaniques de la 911, dont certains empruntés directement à la GT3 comme le système de frein surdimensionné et le train avant. On retrouve également





- 3 En ouvrant la porte, on sait d'emblée où on se trouve.
- À haute vitesse, l'aileron apporte plus de stabilité.
- 5 Les flancs sculptés respirent le sport.
- 6 Pour voir le moteur du Cayman, il faut se lancer dans un fastidieux démontage.





## PORSCHE CAYMAN GT4 2016

MOTORISATION	
TYPE	6 cylindres à plat
DISPOSITION	Longitudinale centrale arrière
ALIMENTATION	Injection directe
CYLINDRÉE	3 800 cm <sup>3</sup>
NOMBRE DE SOUI	PAPES 24
<b>PUISSANCE MAXI</b>	385 ch à 7 400 tr/min
COUPLE MAXI	420 Nm de 4 750 à 6 000 tr/min
TRANSMISSION	
TVDE	P 11

TYPE Propulsion
BOÎTE DE VITESSES Manuelle 6 rapports

SUSPENSIONS AV/AR

Jambes de force
de conception allégée, barre stabilisatrice,
suspension du châssis en partie avec rotules

FREINS AV/AR Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins autoventilés et ajourés SYSTEME DE STABILISATION Porsche Stability

Management (PSM) entièrement désactivable en 2 temps, ASR, ABD, MSR et ABS 9.0

ROUES	
JANTES	20"
PNEUS AV/AR	245/35 ZR20 et 295/35 ZR20
PERFORMANCES	
VITESSE MAXI	295 km/h
0 À 100 KM/H	4,4 s
<b>DIMENSIONS POI</b>	DS CAPACITES
LONGUEUR	4 438 mm

LONGUEUR	4 438 mm
LARGEUR	1 817 mm
HAUTEUR	1 266 mm
EMPATTEMENT	2 484 mm
POIDS	1 340 ka



1 L'habitacle est plus sportif, mais pas dépouillé à l'extrême.

Seule la boîte manuelle à 6 rapports est disponibe sur le GT4.



trois entrées d'air à l'avant, des écopes latérales repensées, ainsi qu'un énorme aileron fixe à l'arrière pour un meilleur aérodynamisme. Comparé au Cayman GTS, le GT4 est plus large de 13 millimètres et plus bas de 30 millimètres. Ses roues de 20" sont chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2 (en 245/35 à l'avant et 295/30 à l'arrière) semi-slicks avec un grip extrême. Mais l'autre particularité du GT4, c'est aussi un allègement de 30 kg pour atteindre 1 340 kg sur la balance. Cela fait donc 15 kg de moins que le GTS, mais surtout 51 ch de plus. Comme la RS en son temps, les poignées de porte intérieures ont été remplacées par un bout de tissu! La climatisation est pour sa part offerte avec le véhicule, mais elle pouvait être retirée sans frais à la demande du propriétaire, encore une fois pour abaisser le poids. Porsche aurait toutefois pu pousser plus loin la radicalité en simplifiant contre-portes et garnitures. La suspension PASM, elle, comporte deux niveaux de réglage : Normal pour les routes sans réelle difficulté ou sur circuit rapide, et Sport pour les tracés techniques. Afin de satisfaire les plus exigeants, diverses personnalisations sont par ailleurs possibles. Une vraie voiture de course homologuée route.

## Deux esprits distincts

On commence en « douceur » avec la version GTS. À bord, tout est raffiné, confortable et garni de cuir

Alcantara sur les sièges, ce qui contribue à améliorer encore l'aspect raffiné, mais sportif de la voiture. Porsche n'a pas soumis la belle à un allégement drastique. Les sièges fournissent un soutien incroyable tout en restant confortables, tandis que la position de conduite est prometteuse. Le tableau de bord et la console centrale ressemblent en tous points aux Porsche haut de gamme, c'est à dire fantastique. À froid, le 6 cylindres se réveille dans un son rauque, presque exagéré. Mais ne rechignons pas, c'est un bonheur pour les oreilles, d'autant que le moteur reste très velouté et impatient de grimper dans les tours. À l'accélération, la puissance vient sans effort, la poussée est toujours intense et expressive. Équipé de la boîte PDK, notre modèle jouit donc de rapports plus rapprochés, ce qui explique qu'elle retranche un dixième de seconde aux accélérations de 0 à 100 km/h (4,8 secondes contre 4,9) par rapport à la boîte manuelle. Au fil des kilomètres, le Cayman GTS se comporte à merveille, quels que soient les cas de figure, sans donner l'impression de se forcer. Les automobilistes modernes apprécieront aussi la combinaison luxe, confort et performances qui n'empêche pas de transiter de la route à la piste. Dans les faits, c'est la même chose avec le Cayman de base et la S, mais le GTS se montre plus rapide et plus stylé. Sur la route, la suspension abaissée n'affecte pas trop le confort, même sur chaussée dégradée.





3 Les sièges baquet intégraux en option sont constitués d'une coque en polymères renforcés de fibres de carbone. Superbe.

4 L'aileron est imposant et fixe.

Les écopes latérales sont équipées d'un bourrelet supplémentaire pour mieux guider l'air.

6 Le Cayman GT4 est à l'aise haut dans les





Comme souvent dans les comparatifs, il est difficile de trancher solennellement. Tout va dépendre de l'usage, ou plutôt de votre usage. Si vous souhaitez une auto nerveuse, parfaitement équilibrée, polyvalente, premium jusqu'au bout des ongles, qui ne rechigne pas à quelques sorties sur piste... le GTS est un choix judicieux. À l'inverse, si vous voulez profiter d'une mini GT3, tournée exclusivement vers les performances, quitte à sacrifier de la polyvalence, le GT4 saura vous ravir à tous les niveaux. Le prix, lui, peut également peser dans la balance. D'occasion, le GT4 est affiché entre 115 000 et 130 000 € alors que le Cayman GTS se négocie entre 75 000 et 100 000 €.







À vive allure, l'auto enfile les virages sans hésiter et offre une tenue de route étonnante. C'est rassurant et cela invite à hausser le rythme... En face, le GT4 paraît encore plus décomplexé, et perd tout logiquement en polyvalence avec une assiette basse et un pare-chocs qui n'aime pas vraiment les entrées de parking souterrain et les ralentisseurs démesurés. Mais l'auto n'a pas été étudiée pour se promener en ville. Les paysages dégagés et la piste sont son quotidien. À bord, l'accent est tout logiquement placé sur le sport avec de superbes baquets carbone (option à 2 826 €) empruntés à la 918. Pour le

reste, Porsche n'a pas été trop drastique sur le dépouillement, et les garnitures sont encore bien en place. Sur les routes secondaires, on est surpris par un châssis ferme, mais pas fatigant. Même constat pour l'embrayage. Sur route ouverte, le Cayman n'est pas pris en défaut et n'impose de toute façon pas de prise de risque pour profiter de son tempérament sportif. Il se comporte comme tous les flat-six atmo : creux en bas, il se réveille à partir de 4 000 tr/min où la poussée devient exponentielle puis explosive au-delà de 6 000 tr/min. Il se conduit donc dans les tours et n'a pas peur des courbes avec son



équilibre parfait et son assise à couper le souffle. Sur piste, on comprend un peu mieux le mode d'emploi. Le GT4 se révèle plus pointu que prévu et nécessite une certaine expérience pour le maitriser. Les disques céramique-composite de 410 mm à l'avant (7 380 € en option) assurent un freinage ultra puissant, mais semblent finalement nécessaires pour profiter de l'agilité du

DEUX PHILOSOPHIES DIFFÉRENTES, MAIS UN MÊME PLAISIR

véhicule. Plus on arrive fort, plus il faut planter l'avant en entrée de courbe. Si l'on est trop timide, l'auto a tendance à tirer tout droit. Le tempérament est spontanément sous-vireur au départ alors que le survirage intervient très tard et brutalement... Ce qui peut conduire à des dérobades. Dans ce cas, un certain coup de main est nécessaire pour rattraper tout ça.