

Porsche Cayman - 1/1

Si la gamme Porsche a longtemps tourné autour de la seule 911, l'arrivée successive du Boxster et du Cayenne. Le Cayman se positionne sur le marché très concurrentiel des "petits" coupés sportifs. Toutefois, avec son potentiel dynamique, le Cayman S se positionne d'emblée dans le peloton de tête...

Car c'est aussi ça l'avantage du moteur central à plat : offrir deux coffres généreux (410 L au total) aux deux heureux voyageurs ! Les bagages peuvent même être maintenus dans le coffre par deux filets. Un agrément que connaissent déjà bien les propriétaires de Boxster. Ils ne seront d'ailleurs pas non plus dépaysés par la planche de bord largement héritée du Boxster 2004 à l'exception de la visière des compteurs. Et ce n'est pas une mauvaise nouvelle car la qualité de fabrication et les matériaux utilisés sont absolument remarquables, tout comme l'ergonomie globale et la position de conduite. On se sent rapidement à l'aise et prêt à avaler les kilomètres au volant de cette GT de poche. Toutefois, comme à l'habitude, la liste d'options semble un peu mesquine pour une auto à plus de 60000 euros de base... Enfin rien de grave rassurez-vous, on trouve tout l'essentiel pour une voiture moderne, à savoir ABS, airbags, sellerie cuir/alcantara, autoradio 4HP et climatisation. Les voyages à bord du Cayman S ne seront donc jamais un calvaire !

Design

Visuellement, il est impossible de ne pas assimiler instantanément le Cayman S à la gamme Porsche. L'air de famille, subtilement entretenu repose sur un mélange de gènes de 911, de Carrera GT et de Boxster, bien évidemment puisque c'est lui qui sert de base technique au Cayman. La face avant leur est d'ailleurs quasiment identique. Légèrement plus long (12 mm) et plus haut (13 mm), le Cayman est plus "muscleux" que le Boxster. Il est aussi plus aérodynamique, avec un très bon Cx de 0,29 et Scx de 0,57. Porsche annonce un appui optimisé sur le train arrière du Cayman via un aileron redessiné. Escamotable en fonction de la vitesse à partir de 120 km/h, il procure 14 Kg d'appui supplémentaire à 270 km/h. A travers le pare-brise, on peut contempler les ailes bombées, trait caractéristique de toutes les Porsche ou presque. La partie arrière totalement spécifique se démarque aussi par des ailes rebondies intégrant des entrées d'air latérales redessinées. Le hayon de coffre plongeant qui dégage un vaste accès à l'espace de rangement arrière est aussi un élément de style fort du Cayman. Une solution très "pratique" que nous n'avons plus vue depuis l'arrêt de la Porsche 968.

Conclusion

Pas si cher dans l'absolu, surtout comparé à la 911, le dernier petit coupé de Porsche est pourtant une vraie voiture plaisir parfaitement aboutie et qui distille un grand plaisir de conduite. Au final, il semble tellement parfait que nous restons comme avec un goût de trop peu ! Le potentiel du châssis et la facilité de conduite de la Porsche Cayman S permettrait d'ajouter une bonne cinquantaine de chevaux sans nuire à l'homogénéité globale. Combinant cela avec quelques kilos en moins, nous obtiendrions certainement la dose de piment supplémentaire qui rendrait ce Cayman S définitivement irrésistible...