

CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?



Un peu coincé entre le Boxster et la 911, le Cayman est pourtant une Porsche pétrie de qualités qui mériterait davantage d'attention. A tel point que le Cayman est dans bien des cas le meilleur choix qui s'offre à vous !

TEXTE : THOMAS SCHENCK
PHOTOS : ARCHIVES PORSCHE

orsque Porsche a présenté le Boxster, beaucoup de monde a commencé à y penser : vu le succès du cabriolet, il n'y aurait qu'un pas à franchir pour que Porsche décline le modèle Boxster en une version coupé pour ceux qui ne sont pas de grands amateurs de cabriolets. Une Porsche sportive à moteur central et toit rigide ? Par tous les saints, ne serait-ce pas l'arme fatale ? Il a fallu être patient, mais Porsche l'a fait en 2006. C'était l'époque où la marque arrivait encore à garder le secret sur ses nouveaux modèles, pratiquement jusqu'à leur sortie, et en guise d'amuse-bouche nous n'avions guère que quelques photos de crocodiles tapis dans l'eau, publiées sur le site internet du constructeur. Tout comme le Boxster, le Cayman a changé la face du marché des voitures de sport. Aucun autre constructeur n'était capable de proposer une sportive à moteur central, la noblesse d'un six cylindres, des performances de premier plan ainsi qu'un blason aussi prestigieux que celui arboré par la firme de Zuffenhausen. Bien sûr, il était plus coûteux qu'une Audi TT ou qu'une Mercedes SL, mais le Cayman n'avait pas d'équivalent sur le marché. La recette est quasi parfaite, la proposition de valeur exemplaire et les critiques à son égard étaient élogieuses. Depuis ce premier Cayman, que de chemin parcouru. Avec le 718 GT4 RS, une nouvelle étape a été franchie et le Cayman a de moins en moins l'air d'une sportive d'entrée de gamme. A bien des égards, il manque encore d'image. Mais n'est-il pas malgré tout l'une des meilleures Porsche à mettre dans votre garage ? Ouvrons le débat. →

CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?



/// Quel est le profil des acheteurs de Cayman ?

Quand on compare le volume de production des Boxster et celui des Cayman, il n'y a pas photo : le Boxster s'est beaucoup mieux vendu, et le phénomène se poursuit sur le marché de l'occasion. **Pascal Petitjean**, gérant de First Automobiles du côté de Strasbourg, reconnaît que le Cayman n'est pas le modèle pour lequel il a le plus gros stock, même s'il se vend bien. Le fait est que la demande est moins soutenue que pour d'autres modèles. En fait, il faut comprendre que le Cayman répond à un usage bien précis : généralement, il s'adresse à des personnes qui n'aiment pas vraiment les cabriolets, ou qui estiment que le côté « frime » du cabrio n'est pas trop pour eux. Ils sont souvent plus enclins à faire un peu de piste, ce qui sied mieux au Cayman. Les fans de l'esprit cabriolet iront vers le Boxster, et ils sont nombreux à apprécier cela pour une voiture plaisir. Et n'oublions pas que les acheteurs se laissent aussi séduire par l'architecture et le côté pratique du Cayman : plus facile à prendre en mains qu'une 911 grâce à son moteur central, il offre aussi un volume de chargement bienvenu lorsque vous envisagez de partir en week-end avec. **Nicolas Wack**, gérant de Wack Automobiles à Haguenau, note aussi que l'aspect budget peut aider le client à s'orienter vers un Cayman plutôt que vers une 911, mais nous verrons que c'est de moins en moins le cas. Disons plutôt que lorsque vous recherchez une première Porsche, le choix du Cayman sera plus logique en fonction de votre budget.

Vous aurez moins de mal à faire de telles figures avec un Cayman qu'avec une 911. Il est vissé au sol mais reste très joueur.

En 2006, cette ligne de toit fuyante et ces jantes à 5 bâtons, on les attendait depuis longtemps. Un classique.



/// Le Cayman, plus fun à conduire ?

Parmi les raisons qui justifient l'achat d'un Cayman, le plaisir de conduite procuré par ce modèle est à considérer très sérieusement. Le hasard du calendrier veut que ce dossier soit publié en même temps que notre essai de la gamme GTS et vous verrez que le Cayman GTS 4.0 a remarquablement tiré son épingle du jeu face à la 911. Si vous n'êtes pas fan des cabrios, que vous cherchez une voiture de sport efficace et qui vous donnera l'impression d'être un pilote, le Cayman est fait pour vous. En sautant d'une 911 à un Cayman, vous pourrez vous en rendre compte : il est vissé au sol, très précis et vous sentirez le parfait équilibre des masses.

« Les 911 sont devenues de grosses GT, les sensations distillées par ces modèles sont plus feutrées que sur les sportives à moteur atmo » constate **Nicolas Wack**. Cela est surtout vrai sur les modèles les plus récents, surtout depuis l'avènement des moteurs turbocompressés. De leur côté, les Cayman proposaient un caractère plus facile et plus joueur que la 911.

Cela suffit-il à dire que le Cayman offre plus de plaisir de conduite ? Disons qu'il est plus facile de prendre du plaisir avec le Cayman, et à des vitesses moins élevées, alors qu'il faudra plus de doigté pour s'amuser avec la 911. Par les temps qui courent, le fait de pouvoir profiter des sensations de conduite même à faible allure est presque indispensable. C'est toute la force du Cayman : il est facile à prendre en mains, joueur, et quelle que soit la boîte de vitesses que vous choisirez, vous allez beaucoup vous amuser. Un reproche, peut-être ? **Nicolas Wack** est moins enthousiaste concernant les petits moteurs et préfère s'orienter vers des modèles S (pour les 987 et les 981) ou GTS, qu'il juge sous-motorisés : « Il faut vraiment aller dans les tours pour qu'ils soient énergiques, ce sont des moteurs qui manquent un peu de couple. Mais je conçois tout à fait qu'il y ait une clientèle pour ces modèles également. » Et il est vrai que le Cayman est si bien né que l'on sent qu'il pourrait encaisser beaucoup plus de puissance. Si vous pilotez un Cayman R 987 sur piste, vous vous en rendrez compte : ses 330 ch fonctionnent très bien, mais le Cayman serait aussi à son aise avec 380 ch. Ce n'est peut-être pas un hasard si Porsche continue de pousser le bouchon avec les modèles GT4 et GT4 RS. Qui aurait pu croire que la marque oserait un jour mettre 500 ch dans un Cayman ? Pour conclure sur ce chapitre, retenez que le Cayman est très plaisant à conduire, très accessible même pour les pilotes moins expérimentés. Et tant qu'à faire, vous en profiterez davantage avec les versions les plus haut de gamme.



/// Le Cayman, dans l'ombre de la 911 ?

Difficile de passer ce point sous silence : le Cayman manque d'image face à la 911, et on oserait même dire face au Boxster. **Eric Goertz**, gérant du spécialiste indépendant PZRO, constate que Porsche a la chance d'avoir un produit phare comme la 911, mais c'est également un produit qui leur « colle aux baskets ». « Ils ont beau sortir des produits exceptionnels, les gens parleront toujours de la 911. Dans 50 ans, si Porsche n'existe plus, on ne se rappellera que de la 911 » Pas faux. Et du coup, le problème n'est pas que le Cayman manque d'image, mais plutôt qu'il pâtit de la comparaison avec la 911. Et **Nicolas Wack** d'enfoncer le clou en nous relatant l'anecdote sur un nouveau client qui franchit les portes de son showroom, tourne longuement autour d'un Cayman avant de s'exclamer « elle est super, cette nouvelle 911 ! » Le Cayman manque d'image, c'est un fait. Un peu coincé entre la prestigieuse 911 et la voiture plaisir au grand air qu'est le Boxster, le Cayman a certainement un peu souffert des vagues- →

Le Cayman R a été le premier Cayman vraiment orienté sur la performance et la piste. Il aurait pu encaisser bien plus de puissance.

Les 981 ont permis aux Cayman de gagner en maturité et de changer de statut. Ce n'est plus une petite Porsche.



CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?

hésitations de Porsche concernant son positionnement. D'abord proposé plus cher que le Boxster et prétendument un peu plus sportif, la marque a fait machine arrière avec le 718, admettant à demi-mot que les clients ne comprenaient pas que le coupé Cayman soit plus cher que sa déclinaison cabriolet. Là où l'affaire devient intéressante, c'est que ce prétendu manque d'image ne se vérifie finalement que face à la 911. Comparez le Cayman au reste de ses concurrentes et vous verrez qu'il n'y a pas photo. Alpine ? Lotus ? Audi ? On pourra nous taxer de subjectivité, mais difficile de faire mieux que Porsche. Et ce, d'autant que depuis le lancement du Cayman GT4 et plus encore du GT4 RS, plus personne ne rigole : le Cayman est en train de changer radicalement d'image et de catégorie. Le manque d'image du Cayman est donc tout relatif. Oui, par rapport à une 911, il y a match. Et encore, mettez un GT4 RS face à une 992 Carrera GTS, on en connaît une qui va rougir, ce n'est donc qu'une question de contexte.

Sur le marché de l'occasion, les prix tiennent bon

Un très bon point pour le Cayman, qui vaut pour la plupart des modèles récents : les prix tiennent bon. Vous avez certainement pu lire dans notre dossier sur le prix des Porsche, paru le mois dernier, que les gammes Cayman ont vu leur cote monter au cours de l'année écoulée. Les modèles 987 (2006-2013) sont en légère hausse, les modèles 981 (2013-2016) sont à la fête, et même les 718 ne se tiennent pas si mal puisque le malus sur les modèles neufs fait que les volumes de ventes ont été assez faibles. Personne ne



sait ce que vont devenir les prix des Porsche et nous serions bien mal avisés d'annoncer que les prix vont continuer de grimper, mais le fait est que ces prix se tiennent plutôt bien. Pour celui qui ne roule pas sur l'or et qui a envie de se faire plaisir, cela rend la décision un peu plus rationnelle : dans le pire des cas, vous savez que vous pourrez revendre votre voiture à un bon prix sans perdre trop d'argent. On n'observe pas de différence significative entre le prix des Boxster et le prix des Cayman sur le marché. Pascal Petitjean estime que les différences de prix se font plutôt « en fonction de la configuration et des options. Sinon, ce sont à peu près les mêmes tarifs. » Finalement, c'est assez logique puisque ce sont quasiment les mêmes voitures, et le fait que le Cayman ait pu être plus cher à l'achat ne s'est pas forcément traduit de la même façon sur le marché de l'occasion. Sans dire que le Cayman est la bonne affaire du moment, il faut quand même admettre que vous en aurez pour votre argent, surtout quand l'on voit à quel point le prix des 911 a flambé. Le rapport prix-prestations des Cayman en fait vraiment une excellente proposition dans le monde de la Porsche et des voitures de sport en général. →

Domage que les modèles 987 aient vu leur réputation ternie par ces problèmes de cylindres rayés...

Le Cayman S Sport fait partie des modèles recherchés, surtout s'il est peint en Vert ou en Orange.



SERVICE PORSCHE EXCLUSIF *récentes et anciennes*

Une équipe de techniciens spécialisés pour tous les modèles :
356, 911 toutes générations, Boxster, Cayenne,
Cayman, Macan, Panamera et hybrides.

Diagnostic, outillage et pièces originales Porsche.

La garantie d'un service de qualité en matière de mécanique,
carrosserie, pneus, soins auto, stockage et transport.



AUGUST
PORSCHE ADDICTION
WWW.AUGUST-PORSCHE.BE

CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?

/// Quels sont les modèles favoris des acheteurs ?

On pourrait séparer par génération, mais faisons simple. Dans la génération 987, Pascal Petitjean note que ce sont les éditions limitées qui sont sous le feu des projecteurs. Rien d'étonnant à cela puisque dans la gamme Porsche, il y a toujours une prime de popularité aux éditions limitées, et les Cayman 987 n'avaient pas été avarés en séries spéciales : Cayman S Sport, Cayman S Porsche Design Edition 1, Cayman Black Edition, il y a de quoi trouver son bonheur. La génération 981 a été beaucoup moins généreuse en éditions limitées, puisqu'il n'y en a eu absolument aucune ! Mais les clients se rattrapent en formulant une demande soutenue pour le modèle GTS. Et **Nicolas Wack** d'enfoncer le clou sur la version encore plus sportive qu'est le GT4 : « *Un GT4 faiblement kilométré avec pack Clubsport, ça ne fait pas long feu* ». De toute façon, toute la gamme 981 est fortement demandée, et c'est presque enfoncer une porte ouverte que de dire que certains modèles 981 sont recherchés. La situation des 718 est plus ambivalente. D'ailleurs, les professionnels que nous avons interrogés ne le mentionnent qu'à la marge, preuve qu'il peine encore à trouver sa place face à son petit frère à moteur atmosphérique qui, décidément, lui mène la vie dure...

La demande pour les GT4 de chaque génération est très forte. Cela n'a rien de surprenant tant ces modèles sont exceptionnels.



L'intérêt du Cayman 987 Phase 2 ? Vous pouvez l'avoir en PDK !

/// Y a-t-il des soucis de fiabilité, des pièges connus ?

On ne peut pas parler de piège pour les Cayman, on peut seulement aborder un sujet qui a causé quelques soucis aux générations 987 produits entre 2006 et jusque 2008 : les cylindres rayés. Pour résumer, l'un des fournisseurs de l'usine chargé du traitement de surface des cylindres a appliqué une pellicule protectrice trop fragile. Avec le frottement, des micro-débris se sont parfois formés entre le cylindre et le piston, et ils ont fini par rayer la paroi du cylindre, ce qui peut entraîner une casse. « *Avec le temps, les problèmes se sont largement réduits* » précise **Eric Goertz**. D'autant que beaucoup de propriétaires et de professionnels effectuent désormais des interventions préventives. « *Le contrôle n'est pas très compliqué, explique Nicolas Wack, il faut démonter les bougies et faire une endoscopie en passant une caméra*



HORS SÉRIE Porsche Boxster / Cayman

Encyclopédie

TOME 1

WWW.FLAT6MAG.COM
RUBRIQUE ANCIENS NUMÉROS

dans les cylindres. » Il y a donc de bonnes raisons de ne pas être exagérément inquiet : si vous avez besoin de vérifier, un bon professionnel saura faire. Et si vous voulez effectuer une intervention préventive, c'est possible également. Autrement, les Cayman sont des modèles qui n'ont pas rencontré de problèmes de fiabilité. La gamme 987 est globalement très fiable une fois que l'on exclut ces histoires de cylindres rayés, et les 981 sont d'une fiabilité exemplaire. Au risque de répéter l'évidence, on n'achète pas une Porsche pour passer son temps à régler des problèmes, on l'achète pour se faire plaisir. Alors, savoir que l'on peut compter sur son Cayman à chaque coup de démarreur a quelque chose de rassurant. Attention à un point tout de même : le fait qu'un modèle soit fiable ne vous exempt pas de rechercher une auto parfaitement entretenue, qui aura effectué ses entretiens dans les temps et qui sera accompagnée d'un solide dossier d'entretien.

/// Le Cayman, est-ce pour celui qui n'a pas les moyens de s'offrir une 911 ?

Ce n'est pas tout à fait comme cela qu'il faut présenter la chose, c'est un peu péjoratif. En fait, dire qu'un client achète un Cayman parce qu'il n'a pas les moyens d'acheter la 911, ce n'est pas vrai. Un beau 987 Cayman S coûte plus cher qu'une 996 Carrera, et les

Cayman 981 démarrent autour de 50 000 €, soit le prix d'une 997 Carrera bien entretenue. Pour le prix d'un Cayman, vous pouvez donc vous payer une 911. Là où le débat s'installe, c'est sur le niveau de prestations proposé par ces modèles, à budget équivalent. Quand vous avez environ 60 000€ de budget, vaut-il mieux s'offrir un Cayman S 981 moderne, bien équipé, facile à conduire, ou une 997 phase 1 plus ancienne et un peu moins facile ? Tout est une question d'usage et certains ne se posent pas la question. Mais il en faut pour tous les goûts. Disons qu'avec 60 000 €, vous avez une Porsche sportive à moteur central →

Avec le GTS 4.0, le moteur atmosphérique a fait son retour dans le 718 Cayman. Dommage que les malus soient passés par là...



CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?



avec des prestations de plus haut niveau, et le choix de se « rabattre » vers le Cayman semble plus logique que d'essayer d'acheter une 991 phase 1 de même génération que le Cayman 981, mais qui vous coûtera 25 000 € de plus. Après, peut-on dire que des clients se rabattent sur le 718 Cayman GT4 parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter une 992 GT3 ? Peut-être, mais c'est déjà ce qu'on appelle un problème de riche (on plaisante, on plaisante). Ajoutons bien sûr, mais cela tombe sous le sens, que les deux petites places arrière de la 911 seront un élément essentiel pour certains, le côté stricte deux places du Cayman étant juste inenvisageable si on a des enfants.

/// Le Cayman est-il la bonne affaire du moment ?

« Ce n'est pas plus une bonne affaire qu'une autre chose » constate **Eric Goertz**. Tout simplement parce que toutes les Porsche modernes font actuellement l'objet d'une demande soutenue. Le temps où il existait des modèles un peu ignorés et sous-cotés est révolu. Les Porsche sont à leur prix et font l'objet d'une forte demande. Il y a une autre chose dont il faut tenir compte : nous avons pu nous faire confirmer par une source très haut placée chez Porsche que les futurs 718 seront « électrifiés ». Électrifié, cela veut tout dire et rien dire : cela peut signifier qu'ils seront entièrement électriques, ou qu'ils seront hybrides rechargeables, ou encore qu'ils bénéficieront d'une motorisation électrique partielle pour apporter de la performance. Nous n'en savons rien ! Mais

si (nous disons bien « si ») Porsche venait à passer au tout électrique, **Eric Goertz** estime que les modèles thermiques vont s'arracher. Personne ne peut vraiment le savoir à l'avance, donc. Et nous allons nous en tenir à ce que l'on dit en permanence : faites-vous plaisir, personne ne peut savoir ce que le marché va devenir. De toute façon, acheter pour spéculer ne vous mènera pas loin.

Si vous savez faire cela avec votre Cayman GT4, bravo à vous. Il ne vous reste plus qu'à passer au Cayman GT4 RS, si toutefois vous pouvez passer commande.

Conclusion

Le Cayman, une pépite encore méconnue

Vous pourriez dire que j'exagère en parlant de pépite mais non, je le pense vraiment. Au moment où j'écris ces lignes, l'expérience du roulage dans le Cayman GTS 4.0 à Vallelunga est encore très fraîche et la comparaison avec la 911 m'a permis de bien mesurer la qualité du châssis et du comportement du Cayman. Il y aura toujours les inconditionnels de la 911 pour une question de prestige, d'image, d'usage ou de comportement, et cela n'est absolument pas critiquable. Mais si vous hésitez, si vous envisagez le Cayman sans bien savoir s'il s'agit du bon choix, je ne peux que vous inviter à vous installer à bord d'un Cayman, et l'essayer ! Essayez, et il y a de grandes chances que vous en sortiez avec une fort bonne impression. Le Cayman est une vraie Porsche plaisir qui reste utilisable au quotidien, qui est fiable et presque pratique grâce à son important volume de chargement. Et en plus, les budgets pour accéder aux Cayman restent raisonnables. Alors qu'est-ce qu'on attend ?

Les stars du marché



Les Cayman 987

Ce sont les premiers Cayman produits, mais les Cayman 987 sont déjà un grand cru. On va distinguer deux versions : les gammes produites entre 2006 et 2009, puis les modèles produits entre 2009 et 2012. Il y a une vraie différence puisqu'à partir de 2009, vous pouviez avoir la boîte PDK à double embrayage. Ces premières PDK ont quand même 13 ans, donc elles ont pris un petit coup de vieux par rapport aux nouvelles versions, surtout qu'à l'époque, il n'y avait pas encore le volant à palettes. Les boîtes manuelles ont donc encore leur mot à dire. Il faut savoir que l'on peut mettre à jour le logiciel de la PDK (mais les spécialistes qui en sont capables sont très rares). Cherchez plutôt un modèle bien équipé, cela fera la différence en termes d'agrément à l'usage. Les phase 1 sont d'excellents choix aussi, il faudra néanmoins être plus vigilant sur la problématique des cylindres rayés.

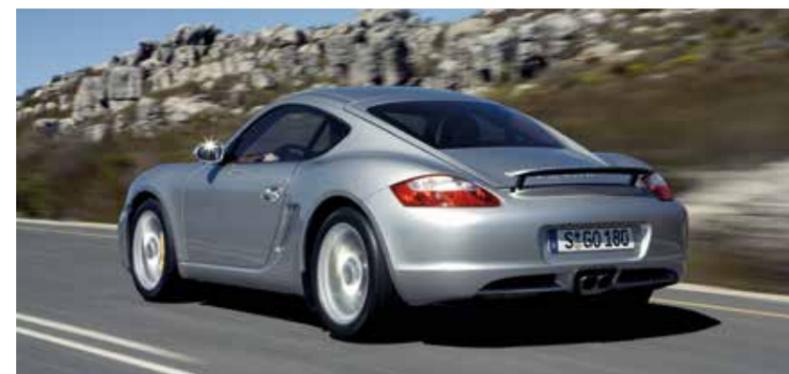
LES PLUS

- Cote qui reste abordable
- Beaucoup d'éditions limitées
- Très fun à conduire
- Toujours moderne
- Les modèles à partir de 2009 ont la boîte PDK

LES MOINS

- Les soucis de cylindres rayés qui ont touché les modèles 2006 à 2008
- Peu de versions différentes
- Pas de toit ouvrant
- Les versions d'entrée de gamme manquent de peps
- Les premières PDK ont quand même pris un coup de vieux

| MODÈLES | ANNÉES | PUISSANCE | COTE FLAT 6 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-------------|
| Cayman 2.7 | 2007-2009 | 245 ch | 23 000 € |
| Cayman S | 2006-2009 | 295 ch | 28 000 € |
| Cayman Sport | 2008 | 303 ch | 44 000 € |
| Cayman S Porsche Design Edition 1 | 2009 | 303 ch | 35 000 € |
| Cayman 2.9 | 2009-2012 | 265 ch | 30 000 € |
| Cayman S | 2009-2012 | 320 ch | 36 000 € |
| Cayman S Black Edition | 2011-2012 | 330 ch | 44 000 € |



CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?



Les Cayman 981

Les modèles 981 demeurent aujourd'hui les plus appréciés en raison non seulement de leur modernité, mais surtout de leur moteur 6 cylindres atmosphérique. Ceux qui ont conduit le GTS vous le diront : la sonorité est extraordinaire et on se demande même comment Porsche a réussi à homologuer cela. Ce sont de vraies machines à plaisir qui semblent indémodables, bien aidées en cela par leur image de « derniers moteurs atmo » de la gamme. On privilégiera encore les modèles les mieux équipés, et c'est d'ailleurs ce que recherchent les acheteurs en priorité. Grandes jantes, intérieur tout cuir, échappement sport et boîte PDK font partie des demandes les plus courantes. La boîte PDK a vraiment pris le dessus en matière de ventes et même si la boîte 6 manuelle a encore des amateurs, la PDK fait vraiment sens dans ce modèle.

LES PLUS

- Sonorité
- Moteurs des S et GTS pleins d'énergie
- Le dessin a gagné en maturité
- Modernité
- Grande fiabilité

LES MOINS

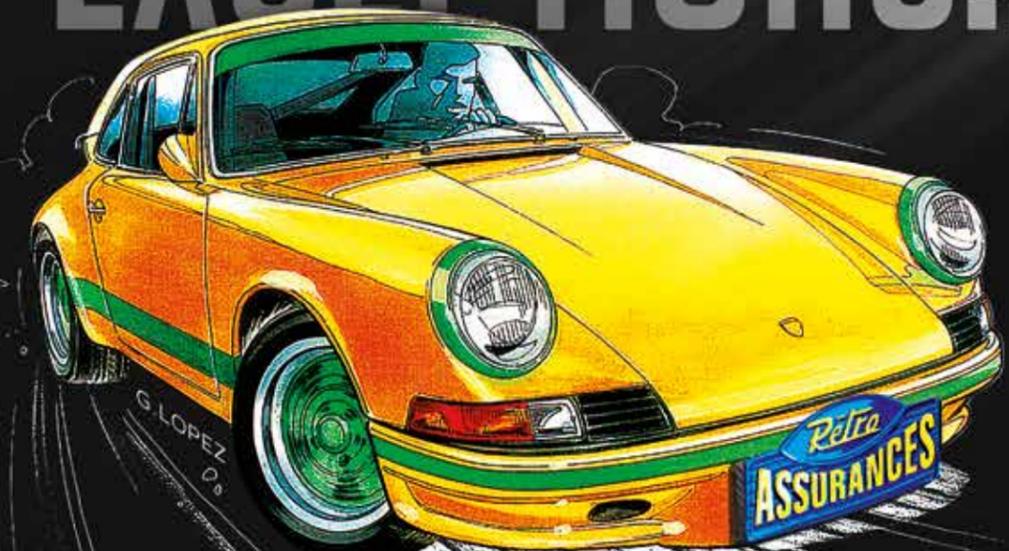
- La version d'entrée de gamme manque d'image et de peps
- Les prix ont beaucoup monté
- Mieux vaut un modèle bien équipé
- Toujours pas de toit ouvrant



| MODÈLES | ANNÉES | PUISSANCE | COTE FLAT 6 |
|------------------------------|-----------|-----------|-------------|
| Cayman 981 2.7 | 2013/2016 | 275 ch | 47 000 € |
| Cayman 981 S | 2013/2016 | 325 ch | 58 000 € |
| Cayman GTS | 2013/2016 | 340 ch | 72 000 € |
| Cayman 981 2.7 Black Edition | 2015/2016 | 275 ch | 52 000 € |



COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



« Nous en prendrons grand soin ! »

Création : designe.fr

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé
05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr | www.retro.fr



RETRO Assurances est un nom commercial de Courtaige d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtaige en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 126 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350694846. N° ORIAS : n°07001752 - www.orias.fr.

CAYMAN "Baby 911" LE BON CHOIX ?



Les 718 Cayman

A sa manière, le 718 pourrait lui aussi être le « dernier ». La probabilité est encore faible, mais le 718 pourrait bien être le dernier Cayman à moteur thermique avant un passage au tout électrique, mais rien ne nous permet de l'affirmer. Il souffre d'une image moins brillante que le 981 car le 718 est passé au 4 cylindres turbo. Porsche s'est bien rattrapé avec le 6 cylindres atmosphérique du GTS 4.0, encore faut-il avoir les moyens de se l'offrir, car il est sujet au malus écologique maximal (40 000 €). A l'usage, les 718 n'ont pourtant pas d'équivalent : avec un couple énorme disponible à bas régime et le top de la modernité en matière d'équipement, il vous emmènera partout. Et croyez-nous, il a de l'énergie à revendre. La bande son est moins réjouissante mais côté performances, il est imbattable.

LES PLUS

- Souplesse d'utilisation grâce au couple disponible très bas dans les tours
- Modernité
- Performances et comportement routier

LES MOINS

- Le moteur et la sonorité manquent d'âme
- Le moteur 4 cylindres manque d'image
- Les modèles neufs ne se vendent plus à cause du malus
- Intérêt de la version T un peu limité

| MODÈLES | ANNÉES | PUISSANCE | COTE FLAT 6 |
|--------------------|-----------|-----------|-------------|
| 718 Cayman | 2016... | 300 ch | 49 000 € |
| 718 Cayman S | 2016... | 350 ch | 54 000 € |
| 718 Cayman GTS | 2018-2021 | 365 ch | 79 000 € |
| 718 Cayman T | 2019... | 300 ch | 53 000 € |
| 718 Cayman GTS 4.0 | 2021... | 400 ch | 95 000 € |



Les Cayman GT4

es GT4, c'est le sommet de la gamme. La version piste, la plus aboutie et la plus sportive. Le GT4 a contribué fortement à rehausser l'image des Cayman et les acheteurs ont parfaitement compris qu'aujourd'hui, le Cayman GT4 reste un outil très abouti et l'un des meilleurs compromis que l'on puisse imaginer en termes de performances, de prix et de comportement. Les modèles 981 s'arrachent, la demande est soutenue aussi pour les 718, mais les budgets sont plus élevés. Il faut compter aux alentours de 91 000 € pour un 981, et 120 000 € pour un 718 GT4. Les livraisons des GT4 RS n'ont pas encore commencé, mais les critiques à son égard sont d'ores et déjà élogieuses. ●

LES PLUS

- Sonorité, performances et châssis
- Image au top
- La cote se tient très bien
- Reste utilisable sur route

LES MOINS

- GT4 RS inaccessible (prix avec malus et production faible)
- Il faut faire des compromis sur le confort
- Pas si facile à utiliser au quotidien
- Baquets fermes

| MODÈLES | ANNÉES | PUISSANCE | COTE FLAT 6 |
|-------------------|-----------|-----------|-------------|
| Cayman GT4 981 | 2015/2016 | 385 ch | 91 000 € |
| 718 Cayman GT4 | 2020... | 420 ch | 120 000 € |
| 718 Cayman GT4 RS | 2022 | 500 ch | — |

