



Boxster... 200% Porsche!

À l'occasion de la 4^{ème} édition du Flat 6 Rallye, excellemment bien relaté par Thomas Schenk dans les pages précédentes de ce numéro de juin, je voulais revenir sur une auto-phénomène lancée par Porsche en 1996, le Boxster. Quasiment 30 ans d'une success-story qui s'apprête à vivre un gros chambardement avec l'arrêt définitif du thermique, au profit d'une toute nouvelle génération 100 % électrique attendue dans les mois à venir.

Texte : Grégory Galiffi - Photos : DR

En effet, durant quelques jours, j'ai eu le plaisir de réessayer dans des conditions exceptionnelles, le chant du cygne du Boxster. La version qui restera dans les annales par ses performances et son efficacité sur route et sur circuit, le modèle à collectionner et à garder, le fameux RS Spyder. Mais durant ce vrai moment de « plaisir automobile » (à condition de ne pas avoir à capoter ou décapoter la bête), rouler avec une telle auto a été, en toute objectivité, un grand moment de bonheur ! Je ne reviendrai pas sur le mariage extravagant entre ce cabriolet et la mécanique de la GT3, car cela a été longuement commenté et documenté dans les pages de votre magazine préféré. Ce que j'ai envie de partager avec vous, c'est ce nouveau coup de foudre que j'ai eu en roulant et en observant les autres participants qui roulaient eux aussi, lors du Flat 6 Rallye, en Boxster.

Boxster, la Porsche plaisir par excellence

En les côtoyant et en voyant l'efficacité de leurs machines, souvent moins puissantes que leurs grandes sœurs 911 présentes, je me suis dit qu'ils avaient tout compris ! Clairement en matière de performances, sur routes ouvertes, l'agilité de ce roadster et sa grande polyvalence

font merveille. Cette auto sait absolument tout faire et elle le fait très bien. Elle procure un grand confort, offre une place incroyable pour les bagages des deux occupants et elle fait preuve d'une frugalité encore plus impressionnante que les 911, déjà très vertueuses en la matière. Côté moteur, sur les quatre générations, l'offre a été pléthorique et même sur les tous premiers modèles, on arrive déjà à se faire extrêmement plaisir, comme j'ai pu le constater en papotant lors de notre rallye. Ayant été également propriétaire d'un 987 Black Edition, il y a quelques années, c'est une auto que je connais aussi très bien. Et j'ai remarqué, car j'ai aussi eu ce léger comportement, que les propriétaires de Boxster sont parfois un peu plus « low profil » dans les concentrations de porschistes. On doit se dire que l'on n'a pas encore de 911, et donc que ce serait inutile de se frotter aux grandes sœurs. Bah croyez-moi, ce que j'ai vu durant ces jours entre Sardaigne et Corse, ce sont des Boxster survoltés qui arrivent à tenir des cadences très soutenues sur la route. Je fais bien sûr abstraction de mon RS Spyder. Là, il s'agit d'une auto hors normes à 160 000 euros, hors options et malus, avec un moteur de 500 ch ! Mais que dire des autres « petites » Porsche présentes avec notamment les blocs 2,7 et →



Le 718 RS Spyder clôture près de 28 ans d'une incroyable carrière thermique pour le Boxster. À cette occasion, les ingénieurs sont allés au bout du bout de leur folie en implantant le bloc 4 litres de la GT3 !

Le coup de cœur de Grégory Boxster... 200 % Porsche !

3,4 litres qui avaient fait le déplacement. Eh bien, chers amis, malgré des puissances respectables mais loin d'être stratosphériques, allant de 250 à plus ou moins 300 ch pour schématiser, les "Baby Porsche" ont fait sacrément parler la poudre, et il m'était clairement difficile de les doubler à la régulière. Les moyennes tenues par nos acolytes m'ont redonné le coup de foudre pour cette auto qui a clairement été décriée par certains lors de sa présentation au salon de Paris 1996.

Un point sur le marché

Mais qu'en est-il aujourd'hui du marché ? La fin annoncée des Boxster thermiques va-t-elle bouleverser les cotes ? Car il faut savoir que le premier réflexe que j'ai eu en rentrant du Flat 6 Rallye, c'est d'aller jeter un coup d'œil sur les petites annonces, à la recherche pourquoi pas d'une pépite à moins de 15 000 euros, comme je le pensais. Et là, oh surprise... en l'espace d'un an ou deux, les Boxster ont pris pour certains entre 5 et 15 000 euros d'augmentation, comme me l'explique **Éric Goertz**, fondateur de Pzro, et spécialiste indépendant de la marque depuis longtemps : « *Le Boxster devient aujourd'hui de moins en moins une Porsche d'appel, car les prix grimpent tous les jours. Mais ça reste une bonne affaire et ça reste encore une Porsche relativement accessible. De plus, je suis certain que le tout électrique va booster les prix, donc c'est le moment de les acheter. Personnellement, même avec 800 ch, je n'achèterai pas de Boxster électrique, donc forcément ça monte et ça va continuer ! Je ne lui trouve qu'un défaut, il n'a que de deux places sinon le reste est nickel* ». Pour **Benoît Bourgoin**, le patron de Porsche Poitiers, en qui j'ai également une confiance absolue sur son expertise et sa connaissance, le son de cloche semble assez proche : « *C'est une super auto qui, à travers les différentes générations, s'est toujours améliorée. On oublie même une chose très importante la concernant. Elle a sauvé Porsche à la fin des années 90, en relançant la marque dont les ventes ont doublé à l'époque. En France, le Boxster a représenté jusqu'à 45 % de nos ventes* ». Et effectivement, quand on roule en Boxster, on ressent les gênes du sport auto dans ses veines et intrinsèquement, c'est une auto jouissive à emmener. Progressivement, l'objectivité sur ses qualités prend le pas sur l'aura toute puissante de la 911 et on se rend compte vraiment de la super auto que l'on a sous les yeux. D'ailleurs, ça ne vous rappelle pas une histoire similaire ? Un autre vilain petit canard, la fameuse 914, décriée à son époque et aujourd'hui plébiscitée par certains, notamment dans les courses historiques où son agilité et son équilibre font merveilles ? **Benoît Bourgoin** : « *Il y a aussi un autre élément que l'on oublie, c'est que l'histoire même de Porsche a commencé en partie avec une auto sportive découvrable à moteur central, la mythique 550, bien avant de faire des 911. Cette architecture fait partie intégrante de l'ADN du constructeur* ». Alors forcément, sur quatre générations, ce trait de caractère a été perfectionné, amélioré jusqu'à sortir des autos phénoménales à rouler comme le RS Spyder que j'avais entre les mains lors du Flat 6 Rallye. 986, 987, 981 et 718, et des dizaines de milliers d'exemplaires vendus de par le monde, l'offre est donc aujourd'hui riche et variée. Encore faut-il ne pas se tromper !

Alors, quel Boxster choisir ?

Éric Goertz : « *Les porschistes, que je conseille depuis plus de vingt ans, achètent avant tout une auto-plaisir avec du caractère, et le 981 a clairement ma préférence. Même si le 718 est devant partout en matière de performances, il procure selon moi moins d'émotions. En revanche, ce 4^{ème} opus est, à mon sens, encore un peu sous-coté. On fera sûrement une meilleure affaire avec un 718, mais on ne le saura que le jour de la revente, je n'ai malheureusement pas de boule de cristal (rires). Ensuite, pour moi, l'intérêt*



est dégressif du 718 au 986 ». Pour **Benoît Bourgoin**, il semblerait que ce soit un 718 ou rien : « *Avec le 718, on a le bruit d'une 356 au ralenti grâce au gros quatre cylindres et ça marche super fort. Perso, c'est vraiment le Boxster que je préfère ! Le 718 est gavé de couple avec le turbo, ça repart vraiment à bas régime, en 3^{ème} sur un filet de gaz à la sortie d'un village. Et puis, lorsque l'on fait les analyses moteurs à l'atelier, on se rend compte que les versions turbo sont moins secouées que les atmo. Les autres motorisations ont été davantage sollicitées et donc mécaniquement parlant moins fraîches. D'ailleurs, c'est un constat que l'on fait aussi sur les 911. Par exemple, entre une première et une deuxième génération de 991, les santés mécaniques sont souvent très variables, car les conduites ne sont pas les mêmes, à cause du couple plus ou moins disponible à bas régime* ».

Après cette analyse technique de nos deux experts, et malgré la récente augmentation des prix de toutes les Porsche, quels que soient l'année et le modèle, il apparaît que l'on peut toujours se faire plaisir en roulant en Boxster, avec n'importe quel budget. Les nostalgiques, comme moi, iront peut-être sur les toutes premières séries avec les clignotants orange et le petit bloc 2,5 litres de 204 ch. La puissance peut paraître un peu juste aujourd'hui, mais c'est quand même celle des dernières 911 3.0 litres SC, pour un poids très proche, 1250 kilos contre 1170 kg pour la SC. Et à l'usage, on se rend compte que c'est extrêmement plaisant à emmener sur des petites routes sinueuses, avec une tenue de route diabolique. Pour

25 ans séparent le premier Boxster type 986 de la version 718 « 25^{ème} anniversaire » limitée à 1250 exemplaires. Ici le combo de couleur est parfait avec une teinte gris « Argent GT » associée à un cuir rouge. Cette version a même droit à des jantes Or spécifiques.

l'opus suivant type 987, qui n'est autre qu'une évolution de la 986, personnellement, j'irais sur les toutes dernières avec le bloc 3,4 litres, extrêmement fiable et musical. Les puissances peuvent même dépasser les 300 ch. Les performances sont toujours très convaincantes même si vous allez vous frotter aux grandes sœurs 911. Avec les 981 et 718, le Boxster a débarqué dans une ère plus moderne, en matière de style et de prestations. Pourtant les derniers souffrent encore un peu aujourd'hui de l'image du moteur quatre cylindres à plat turbocompressé, à part sur les versions 4 litres, qui restent fidèles aux 6 cylindres à plat. **Éric Goertz** : « Le fait d'avoir six cylindres est aujourd'hui déterminant dans le choix des clients, ils veulent goûter à la magie Porsche, même si encore une fois, le 718 est vraiment plus performant. À titre perso, j'ai un 981 GTS et je ne le vendrai pas pour un 718. Il est pourtant très bien mais n'a pas le caractère du 981, le bruit est à des années lumières même la version GTS qui récupère un flat 6 ». Et j'avoue que beaucoup de porschistes partagent cet avis, avoir un 6 cylindres et rien d'autre, comme ces deux propriétaires de 981 GTS, rencontrés lors du Flat 6 Rallye. Malgré une puissance de « seulement » 330 ch, le bloc 3,4 litres « non-fapé » est ici comme un poisson dans l'eau. Cette auto jouit d'une superbe sonorité d'origine, et elle marche particulièrement fort, même si aujourd'hui, elle le fait payer cher ! **Éric Goertz** : « Sur ces GTS, les prix deviennent totalement délirants, on peut atteindre 85 000 euros, c'est plus cher que le neuf, et surtout à ce prix-là, on peut aussi s'offrir une belle 997 phase 2 voire

une 991 ». Alors forcément, des prix pareils, cela fait réfléchir et l'on s'éloigne du coup de l'idée de départ, de rendre la marque accessible, comme cela avait été imaginé par Porsche au départ de cette saga. **Benoît Bourgoïn** : « En 1997, c'était l'équivalent d'une Z3 ou du TT, mais au fur et à mesure, les prix sont montés. L'accès à la marque a forcément suivi l'évolution du prix du neuf des 911 ».

Quid des premières générations ?

Les 981 s'envolent, les 718 restent assez chers mais pour ceux qui veulent une auto moderne et méga performante, cela reste un excellent choix encore un peu sous-évalué financièrement. Mais alors quid des premiers Boxster, les générations 986 et 987 ? **Benoît Bourgoïn** : « Elles sont globalement de qualité, et elles partent vite à la vente, on n'est pas aujourd'hui frileux à les racheter, bien au contraire. Mais il faut être vigilant car, globalement, tous ces premiers Boxster sont concernés par le problème de roulement d'arbre intermédiaire au niveau de la distribution. Il est impératif de bien vérifier l'étanchéité moteur et le test Piwi. Ces mécaniques souffrent si le temps de chauffe n'est pas bien respecté... c'est primordial ! Pour ce qui est du choix des moteurs, je trouve le 2,5 litres un peu juste, surtout en couple. Le 2,7 litres en 220 ch marche suffisamment et le 3,2 est vraiment bien. Les moteurs suivants plus puissants ont, à mon avis des valeurs de couple trop haut-perchées, et cela nuit à l'agrément ». Qu'en est-il pour notre expert indépendant, **Éric Goertz** : « On a eu des soucis de fiabilité, en gros →

Présentée au salon de Genève 2012, la troisième génération, type 981 aura marqué une vraie montée en gamme du Boxster et un agrément en nette progression.



des années 2000 à 2005 incluse... avec l'IMS. C'est un problème de conception fait par Porsche, c'est le vrai point noir. L'entretien est donc impératif sur ces modèles, et surtout il ne faut jamais tirer dessus à froid. Il faut laisser chauffer le moteur, surtout l'huile qui se réchauffe moins vite que l'eau. Ensuite, une fois l'entretien limpide vérifié, il faut toujours choisir chez Porsche des autos bien optionnées. Les packs Sport avec des roues majorées ou l'échappement sport sont à privilégier. Sur les générations suivantes, la boîte PDK est davantage recherchée que les boîtes méca, moins chères. En revanche, il ne faut pas se focaliser sur la présence ou pas du GPS, qui 15 ou 20 ans après est devenu une brouette (rires) ».

Spyder coup de cœur

Dernier pan de l'histoire du Boxster, la version Spyder, apparue en 2009 sur la génération 987. Personnellement, j'avoue avoir toujours eu un penchant stylistique pour ce modèle plus exclusif et plus radical aussi. Version qui se permettait aussi de reprendre une légendaire appellation provenant de la mythique 550. D'ailleurs, je vous rappelle que lors de ce quatrième Flat 6 Rallye, j'avais l'immense honneur de rouler dans l'ultime version, le fameux RS Spyder qui embarque, je vous le rappelle, le moteur 4 litres atmo de la GT3, fort de 500 ch. Bien sûr le ou les Spyder ont toujours été des autos folles à conduire, mais elles sont aussi contraignantes à utiliser. Le maniement de la capote peut vite s'avérer un véritable casse-tête comme sur la RS, où l'on frise la caricature en la matière. Croyez-moi, ne me lancez pas sur le sujet, car je pourrais devenir désagréable. Le niveau sonore sur les Spyder peut également faire partie des gros désagréments, car les capotes minimalistes imposent de faire certains sacrifices. Sur de longs trajets, ça peut vite devenir assez pénible, sentiment que partage **Éric Goertz** : « Sur ce modèle, il faut déjà aimer l'histoire de la capote, et surtout il ne faut pas être surpris par un orage ou faire une pointe sur une autobahn allemande car la capote ne le supportera pas. C'est bien pour le cruising en Californie. C'est tout sauf polyvalent, donc il faut vraiment en être conscient ». Plus exclusives à vivre et plus onéreuses à s'offrir, les Spyder s'éloignent peut-être alors de la philosophie même du Boxster, voulue à l'époque

par Wendelin Wiedeking, alors Président du directoire du constructeur.

En conclusion

À mon sens, ce qui fait le gros du charme du Boxster, et d'une Porsche en général, c'est sa grande polyvalence. On aime ces autos car on peut tout envisager avec : Partir en vacances, s'amuser sur piste ou flâner à basses vitesses. Elles savent tout faire et elles le font bien, à commencer par ces Boxster qui sortent de plus en plus du bois pour prendre la lumière qui leur revient de droit. Cette « Baby-Porsche » aura donc eu une carrière thermique haute en couleur, et je pense sincèrement qu'il ne va pas falloir trop attendre pour en « coffrer » une dans son parking avant qu'il ne soit trop tard. De 204 à 500 ch, le plus difficile sera peut-être de faire un choix, mais je suis sûr que vous trouverez la bonne chaussure, à condition de ne pas laisser passer votre chance. ●



Première série spéciale en 2004 avec le Boxster S 550. Il sera produit à seulement 1953 exemplaires, en référence à l'année de présentation du 550 Spyder. La teinte est ici l'Argent GT repris à la Carrera GT. Les jantes sont peintes du même coloris et le cuir ainsi que la capote reprennent un coloris marron dit Cocoa.