

BOXSTER SPYDER

# A CONSOMMER SANS MODÉRATION !

SI VOUS AIMEZ LES PLAISIRS DE LA VIE, VOUS AUREZ DU MAL À RÉSISTER AU BOXSTER SPYDER QUI SEMBLE AVOIR ÉTÉ CONÇU POUR METTRE TOUS LES SENS EN ÉMOI DÈS QUE L'ON OUVRE LA PORTE DE SON GARAGE, ET MÊME SI SA COTE SE MAINTIENT À UN HAUT NIVEAU, IL SERAIT VRAIMENT DOMMAGE DE NE PAS EN PROFITER SUR LA ROUTE...

TEXTE DIDIER BLANC - PHOTOS FLORIAN GROU





**PERFORMANCES ET CONSOMMATION**

	Boîte méca	Boîte PDK
Vitesse maxi	<b>267 km/h</b>	<b>265 km/h</b>
0 à 100 km/h	<b>5,1 s</b>	<b>5,0 s</b>
0 à 160 km/h	<b>10,8 s</b>	<b>10,6 s</b>
0 à 200 km/h	<b>17,5 s</b>	<b>17,3 s</b>
80 à 120 km/h	<b>6,1 s (5<sup>ème</sup>)</b>	<b>3,0 s</b>
Conso mixte	<b>9,7 l/100 km</b>	<b>9,3 l/100 km</b>
Emission CO <sup>2</sup>	<b>228 g/km</b>	<b>218 g/km</b>

**S**i le Boxster a toujours été perçu comme un roadster bourré de qualités - sobre, économique, sportif, performant, joli et polyvalent - certains lui ont longtemps reproché le manque de ce petit grain de folie qui le rendrait autrement irrésistible, bref, de passion ! Ce grain de folie tant attendu a justement fait son apparition avec le Boxster Spyder apparu en 2010 qui a su jouer sur la corde sensible des passionnés, celles des sensations. Il faut dire que Porsche a appuyé sur les bons boutons pour transcender le Boxster : allègement poussé, optimisation du comportement routier, augmentation de la puissance et look "ravageur" qui ne laisse personne indifférent. Bref, le cocktail détonnant que beaucoup espéraient !

Sur le Boxster 987 Spyder, premier du nom qui sera suivi du type 981 en 2016, le look et l'allègement ont été travaillés de concert via la suppression de la capote et de son mécanisme de fonctionnement électrique. Cette "amputation" a permis de gagner 21 kg tout en abaissant le centre de gravité puisque le poids supprimé se trouvait dans la partie haute de la voiture. Pour remplacer cette capote et son mécanisme aussi complexes que lourds, Porsche a doté son Spyder d'une capote

simplifiée composée de deux éléments distincts. Le premier comprend une toile qui se fixe au sommet du pare-brise et se tend à l'aide de deux extensions fixées sur des crochets placés sur les côtés du capot arrière. Cette toile protège du soleil et des légères ondées, mais ne rend pas l'habitacle du Boxster Spyder totalement étanche, même si en remontant les vitres latérales redessinées, l'avant de l'habitacle est efficacement protégé du vent et des intempéries. Pour bénéficier d'un habitacle fermé, il faut alors installer la seconde partie de la capote qui se fixe autour des arceaux de sécurité. Cet ensemble, relativement rudimentaire, est aussi léger que simple à manipuler avec un peu d'entraînement. Il assure une étanchéité correcte mais, dixit Porsche, ne supporterait pas les vitesses supérieures à 200 km/h... ce que nous n'avons pas cherché à vérifier sur ce très bel exemplaire prêté par David Marciano de Speedstar !

Donc, si vous voulez rouler (très) vite au volant du Boxster 987 Spyder, il faut le faire décapoté, ce qui permet d'atteindre 267 km/h. Une vitesse légèrement en retrait par rapport au Boxster S (- 7 km/h) qui s'explique par un Cx dégradé du fait de l'absence de capote.

**Esprit Carrera GT**

En parallèle, Porsche a complètement redessiné le capot arrière en aluminium qui s'étend désormais de l'arceau au pare-chocs avec deux longs bosselages positionnés dans la continuité des appuie-têtes. Il descend ensuite en pente douce jusqu'au bouclier intégrant un aileron fixe tandis que le troisième feu stop placé entre les bosselages n'est pas sans rappeler celui de la Carrera GT, ce qui donne encore plus de caractère au Boxster 987 Spyder.

Si 21 kg ont été gagnés grâce au remplacement de la capote, on est loin du compte puisque le Boxster 987 Spyder pèse 80 kg de moins que le Boxster Turbo 987 S dont il est dérivé. Pour atteindre ce chiffre, Porsche s'est essentiellement concentré sur l'habitacle en commençant par remplacer les portes en acier du Boxster par celles de la 997 Turbo qui sont en aluminium afin d'économiser 15 kg supplémentaires. Les sièges baquet en carbone, identiques à ceux de la 997 GT2, procurent pour leur part un gain de 12 kg chacun tout en assurant un maintien et un confort parfait. L'allègement s'est poursuivi par la suppression des porte-gobelets et des vide-poches de portes

« DANS LE BOXSTER 987 SPYDER, TOUT EST RELEVÉ À POINT, À COMMENCER PAR LA LIGNE : QUELLE RÉUSSITE ! »



« COMME LA POSITION DE CONDUITE EST ABSOLUMENT PARFAITE GRÂCE À L'EXCELLENT MAINTIEN QUE PROCURE LE BAQUET ET AU VOLANT RÉGLABLE, ON N'A QU'UNE ENVIE, ROULER ! »



LA FICHE TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres à plat en alliage Refroidissement liquide 2 doubles arbres à cames en tête 4 soupapes par cylindre Variocam +
Cylindrée	3 436 cm <sup>3</sup>
Al. x course	97 x 77,5 mm
Taux de comp.	12,5:1
Puissance	320 ch à 7 200 tr/mn
Couple	370 Nm à 4 750 tr/mn
Alimentation	Injection directe Gestion intégrale
Transmission	Boîte manuelle 6 rapports Ou PDK 7 rapports
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	McPherson triangulé
Freins	4 disques ventilés percés 318x28 mm à l'avant 299x24 mm à l'arrière Etriers 4 pistons en alu PSM 8.0 intégrant l'ABS
Jantes	8,5j x 19 à l'avant 10j x 19 à l'arrière
Pneus	235/35 zr 19 à l'avant 265/35 zr 19 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 342 x 1 801 x 1 231 mm
Voies Av / Ar	1 486 / 1 528 mm
Empattement	2 415 mm
Réservoir	54 l
Coffre	130 + 150 l
Cx	0,30w
Poids	1 275 kg
Poids/puiss.	3,98 kg/ch
Prix neuf (2010)	64 741 €



LA COTE RS MAGAZINE DU BOXSTER 987 SPYDER

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figurent en page 132. Cette cote s'applique aux voitures dotées d'un équipement standard.

Millésime	2010 / 2011
Très bon état	76-82 000 €
Etat d'usage	64-68 000 €

tandis que la poignée d'ouverture traditionnelle a été remplacée par une sangle rouge ou noire selon la couleur de l'habitacle. Mais avec le Boxster 987 Spyder, Porsche ne s'est pas contenté de travailler l'esthétique et le poids, il a aussi rajouté des chevaux grâce à l'adoption du moteur du Cayman 987 S délivrant 10 ch de plus que celui du Boxster S, soit 320 ch à 7 200 tr/mn pour un couple de 370 Nm à 4 750 tr/mn. Certes, on ne gagne "que" 10 ch et 10 Nm, mais on bénéficie surtout d'une plage d'utilisation élar-

gie avec 600 tr/mn de plus au niveau du régime de puissance tandis que le régime de couple a augmenté de 350 tr/mn. Derrière le moteur, physiquement et mécaniquement, on trouve une boîte 6 rapports dotée d'un autobloquant en série ou, en option, la boîte PDK 7 rapports comme sur cet exemplaire, de surcroît dotée des palettes, une option également. Le Boxster Spyder était livré en série avec des jantes de 19 pouces de diamètre et des suspensions sport, les amortisseurs pilotés PASM n'étant



Le volant à palettes est le complément indispensable de la boîte PDK



Le volant en alcantara à jante épaisse et les compteurs sans casquette sont livrés en série



La capote est simplement fixée par ces petits crochets rouges intégrés au capot arrière



Les sangles d'ouverture des portes contribuent à l'ambiance sportive



Mode Sport Plus et échappement sport permettent d'apprécier pleinement la sportivité du Spyder



« L'ALLÈGÈMENT ET LES SUSPENSIONS SPORT ONT TRANSFIGURÉ LA TENUE DE ROUTE EN RENDANT LE SPYDER INCISIF ET RÉACTIF AU MOINDRE COUP DE VOLANT »

pas disponibles sur ce modèle où tout a été mis en œuvre pour gagner du poids tout en recherchant des sensations de pilotage "authentiques".

### A déguster nature

Cette auto, elle se déguste nature, pas besoin d'assaisonnement pour masquer une éventuelle fadeur de l'ingrédient principal. Dans le Boxster 987 Spyder, tout est relevé à point, à commencer par la ligne qui est encore plus séduisante dans la réalité qu'en photos. De dos ou de profil, qu'il soit ouvert ou capoté, le Boxster 987 Spyder ne séduit pas, il envoûte ! Il attire et donne l'envie irrésistible de s'en approcher et d'en ouvrir la porte. Celle-ci dévoile un habitacle familier, mais son traitement résolument sportif incite à se glisser dans le baquet pour démarrer le moteur et enclencher la première. Malgré la capote surbaissée, on n'a pas le sentiment d'étouffement que l'on aurait pu redouter. Au contraire, on a même l'impression d'avoir plus d'espace que dans le Boxster S. Et comme la position de conduite est absolument parfaite grâce à l'excellent maintien que procure le baquet et au volant réglable dans tous les sens, on n'a qu'une envie... rouler !

Dès les premiers tours de roues, on ressent l'impact de l'allègement sur le comportement du Boxster Spyder tandis que les suspensions sport se font totalement oublier. La capote allégée

remplit parfaitement son rôle et se révèle plus étanche que l'on ne pourrait s'y attendre. Jusqu'à 160 km/h, elle ne laisse passer ni air ni sifflements, que ce soit en configuration fermée ou avec la lunette arrière démontée. En revanche, si on veut baisser les vitres, mieux vaut ne pas dépasser les 130 km/h sous peine de devoir composer avec des turbulences désagréables. Quant au démontage et à la mise en place de cette capote "light", c'est un véritable jeu d'enfant qui ne nécessite ni entraînement ni talent particulier, même si la manœuvre prend quelques minutes et s'avère plus aisée à deux.

Côté comportement, il n'y a vraiment rien à reprocher au Boxster 987 Spyder : l'allègement et les suspensions sport ont transfiguré la tenue de route en le rendant incisif et réactif au moindre coup de volant, sans la "lourdeur" que l'on ressent sur le Boxster 987 S dont les réglages de trains sont certainement beaucoup moins sportifs.

Mais le plus séduisant avec le Boxster Spyder est qu'il n'est pas nécessaire d'aller vite pour trouver du plaisir à son volant. Que ce soit dans Paris, sur une autoroute où sur une départementale de montagne, on n'a jamais envie de s'arrêter car le plaisir est toujours présent, et cela, ça n'a pas de prix ! Enfin presque, car le Spyder se monnaie tout de même de l'ordre de 70 000 € pour un bel exemplaire... ■