

► AUTOMOBILE

PORSCHE 718 : SPORTIVE PAR ESSENCE

Son moteur de 300 chevaux en position centrale arrière lui garantit une répartition idéale des masses, meilleure même que sur une 911 où le moteur est en porte-à-faux arrière. Mais ce n'est qu'une stricte 2 places...

Par vroom.info

C'est le revers de la médaille. Avec un moteur placé juste derrière les deux sièges avant, il n'y a même pas un strapontin pour les enfants à l'arrière. La 718 est une stricte 2 places alors que la 911 est une 2+2. Le but des ingénieurs allemands n'est pas de commercialiser une « petite » Porsche mais de proposer aux amateurs de sensations fortes une nouvelle expérience de pilotage, en misant sur la légèreté. L'autre originalité de la 718 est son moteur, qui rappelle furieusement celui d'une... Subaru ! En effet, il ne s'agit pas du « flat six » emblématique de la marque de Stuttgart, mais d'un... 4 cylindres ! Porsche a déjà produit des 4 cylindres par le passé : les 924 et 944. Mais ici, ce n'est pas un « 4 en ligne » mais un « flat four » (4 cylindres à plat opposés, deux à gauche, deux à droite), autrement dit, une architecture moteur identique à une Subaru, dont tout le monde reconnaît le bien-fondé.



La 718 attire une nouvelle clientèle en raison de son tarif abordable : la moitié de ce qu'il faut déboursier pour la plus petite des 911 !

UN CLIN D'ŒIL À UNE LÉGENDE... DE 1957

Evidemment, on ne pourra pas empêcher certains « porschistes » d'ironiser et dire que c'est un flat six auquel il manque deux cylindres. Ce à quoi les vrais connaisseurs rétorqueront que Porsche a déjà produit des moteurs de ce type, dans les années 50, notamment une 718, une voiture de course qui donne d'ailleurs son nom à ce nouveau modèle. Elle a notamment été pilotée par Graham Hill et Stirling Moss, deux pilotes de légende, et a remporté les 24 heures du Mans en 1957.

Les ingénieurs de Stuttgart ont pris toutes les précautions nécessaires pour obtenir de ce « petit » moteur une sonorité à l'échappement conforme à la marque, mais, surtout, ils lui ont ajouté un turbo qui permet de prendre 7 500 tours/minutes et atteindre 300 et même 350 chevaux, selon la version (2 litres turbo classique ou 2,5 litres turbo à géométrie variable), sans aucun temps mort à l'accélération. Les deux énormes prises d'air sur chaque flanc servent au refroidissement du turbo et de l'échangeur d'air.

DE 0 À 100 KM/H EN 4,2 SECONDES

Il n'empêche : ce « flat 4 » est quand même un coup de poker de la part de Porsche, ce qui explique pourquoi Kolors Automobile dispose d'une 718 de démonstration, chose totalement nouvelle. En effet,

d'habitude, le client Porsche dit « je veux ça », il signe le chèque et il attend la livraison, car on n'est jamais déçu par une Porsche. Là, il faut convaincre les hésitants, surtout s'ils viennent pour la première fois. La 718 attire en effet une nouvelle clientèle en raison de son tarif abordable : la moitié de ce qu'il faut déboursier pour la plus petite des 911 !

Le moteur étant à l'arrière, sous le capot avant de la 718 se trouve un petit coffre à bagages, comme sur une 911. Mais comme le moteur est très compact, il y en a aussi un second coffre à bagages à l'arrière ! Le moteur de la 718 est en fait totalement invisible, il faut se mettre à quatre pattes et regarder sous la voiture pour espérer l'apercevoir. Mais il est bien là et le chrono le prouve : de 0 à 100 km/h en 4,2 secondes pour la version S de 350 chevaux avec boîte de vitesses automatique PDK, et 4,7 secondes pour la version de 300 chevaux.

DIABOLIQUE SUR ROUTE SINUEUSE

Par rapport au Boxster ancienne génération, les suspensions ont été améliorées, de même que le freinage (disques et étriers de 911 Carrera sur le Boxster S).

Grâce à son centre de gravité recentré, son poids plume et son châssis, la 718 est diabolique sur route sinueuse.

Et la 718 est une pure propulsion, alors que la plupart des 911 sont devenues des intégrales pour pouvoir exploiter toute la puissance.



Le but des ingénieurs allemands n'est pas de commercialiser une « petite » Porsche mais de proposer aux amateurs de sensations fortes une nouvelle expérience de pilotage, en misant sur la légèreté.



La forte horizontalité donne au tableau de bord un design épuré, simple, en assurant par ailleurs l'ergonomie de mise chez Porsche.



Le moteur étant à l'arrière, sous le capot avant de la 718 se trouve un petit coffre à bagages, comme sur une 911. Mais comme le moteur est très compact, il y en a aussi un second coffre à bagages à l'arrière.