



PORSCHE

Boxster 3.2 S



C'est en 1996 que Porsche renouait avec le moteur central arrière, architecture délaissée pendant de nombreuses années. Le Boxster (ce nom serait la contraction de Boxer —cylindres opposés à plat— et de



Roadster) a le mérite de démocratiser l'accès au monde légendaire des Porsche. La "Baby" Porsche reste un membre à part entière de la grande famille, sans aucunement démeriter. Il est bon de rappeler que plus de quarante pour cent des pièces constituant le Boxster sont identiques à celles des 911 Classiques.

Le Boxster se décline en deux motorisations six cylindres : le 2.7 et le 3.2 litres. Deux boîtes de vitesses également : les six manuelles et la Tiptronic.

Le modèle testé que vous avez vu quelques minutes au parking était la 3.2 avec la boîte manuelle. De la puissance à revendre (260 cv) et une consommation contrôlée inférieure aux dix litres aux

cent. Pour autant que les vitesses réglementaires soient respectées. Porsche adopte dans ses voitures des solutions technologiques avancées comme le système de gestion électronique du moteur VarioCam. Celui-ci permet un calage vari-

able angulaire en continu sur 40° des arbres à cames d'admission. Sont pris en considération le régime du moteur, la position de l'accélérateur, le débit d'air, la température d'huile et de liquide de refroidissement, le rapport engagé...

Sur la route, la musique des six cylindres est omni-

Cabriolet sportif	
Prix du modèle testé :	51.909 €
TMC :	4.957 €
TR :	794 €
Autonomie : 64 litres = 700 km	

présente. La réponse immédiate du moteur à toute sollicitation à l'accélérateur est un régal. De plus, à allure soutenue sur des routes au revêtement dégradé, la rigidité du Boxster n'est jamais prise en défaut. La précision de la direction assure des trajectoires impeccables dans un confort appréciable pour un



roadster. Le freinage est digne des performances du bolide. Les étriers fixes de conception monobloc à 4 pistons en aluminium, sont ventilés et ajourés. Ils assurent un temps de

réponse optimal même en usage intensif. La capote s'escamote exclusivement quand le frein à main est tiré. La commande électrique impose de conserver le doigt sur le bouton pendant quelque 12 secondes. Tant à l'ouverture qu'à la fermeture. Cette

capote est parfaitement tendue et le confort acoustique est appréciable. Elle est complétée d'une lunette arrière en verre dotée d'un dégivrage. Les deux coffres sont faciles d'accès, l'ouverture peut être commandée à distance. Celui de devant est étroit et profond alors que l'arrière est

large et peu épais. Ils sont de mêmes contenances.

À l'intérieur, la finition est impeccable. Un double porte-gobelets apparaît lors d'une légère pression sur le tableau



de bord. Comme pour toutes les Porsche, la clef de contact s'insère à gauche. Juste une question d'habitude. Il est possible de programmer trois informations qui apparaissent à l'écran au milieu des compteurs. En donnant l'importance désirée à l'information préférée. Le choix : la consommation moyenne, le kilométrage total ou partiel, la vitesse moyenne depuis la dernière remise à zéro, l'autonomie restante avec le carburant encore embarqué... Toutes les commandes sont à portée du conducteur.