

Comparatif

# BESOIN D'ÉVASION

## BOXSTER 981 GTS

## **VS** 997 S CAB PH2



Nous avons tous grande hâte que cette longue période de restrictions touche à sa fin. Besoin d'évasion, envie de liberté ? L'heure est au choix de votre prochain cabriolet, et comme toujours, nous allons vous aider à faire un choix pas forcément évident : Boxster ou 911 ? Vaste débat, surtout quand il s'agit de choisir entre deux générations différentes...

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



# Comparatif

Il ne s'agit donc pas d'un nouveau comparatif Boxster-911 comme nous avons pu en faire dans le passé, opposant des modèles neufs, style Boxster S contre 911 Carrera "de base"... Car cette fois, nous avons d'abord instillé le facteur prix. Pour la même somme, disons autour des 65 000€, on peut aujourd'hui hésiter entre un Boxster 981 GTS et une 997 S cabriolet phase 2. Nous avons donc décidé de confronter ces deux modèles, ce qui fut bien plus compliqué que prévu ! A cela une explication : les occasions récentes, et particulièrement en 997, partent très vite et ne restent pas longtemps dans les show-rooms. Dans ma recherche, je suis ainsi plusieurs fois tombé sur des professionnels ayant en vente ou en clientèle des Boxster GTS, mais impossible de mettre en face, au même endroit, la 997 ! J'ai même failli renoncer et chercher une autre idée, jusqu'à ce que je passe un coup de fil à Patrick Pugin, d'Art Restoration. Bien que spécialisé en anciennes, le garçon a un réseau important d'amis porschistes, toutes générations. Il m'a d'abord répondu qu'il avait un Boxster GTS sous la main, et pas n'importe lequel : le sien ! Voilà déjà un bon pas de franchi. Motivé, il a ensuite fini par trouver un cabriolet 997 S dans son réseau. Un grand merci à lui ! Du coup, direction l'Alsace, où il fait toujours bon retourner, histoire de prendre un bon bol d'air en cabriolet. Signalons que nous avons été accompagnés toute la journée par Christophe Stucki, une vieille connaissance du monde de la Porsche, récemment recruté par Patrick Pugin pour développer l'activité ventes, y compris vers des récentes, disons jusqu'à la 997. Voilà une bonne nouvelle de plus. Et à lui aussi, un tout grand merci !

## ESTHÉTIQUE

Mettons tout de suite les choses au clair : vous savez combien votre serviteur aime les Boxster ! Mais cela (du moins je l'espère) ne m'a jamais rendu aveugle ou impartial. Je le dis et le répète : la 911 reste LA Porsche, et cela n'est même pas discutable. Et si je vous dis cela en abordant le chapitre esthétique, ce n'est pas un hasard : comment départager



1. Les phares ronds restent la propriété de la 911. Un peu plus moderne, le 981 dispose de l'option suivi de faisceau en courbes
2. L'appellation Carrera aura toujours plus d'impact que Boxster, c'est indéniable. Mais les lettres GTS ajoutent incontestablement quelque chose
3. Côté feux arrière, on est dans le très beau : sculptés sur le Boxster GTS, arrondis par le bas sur la 911. Deux œuvres d'art

sur ce point deux modèles aussi beaux ? C'est un creve-cœur, et le côté subjectif ne peut que doublement agir : d'une part, les préférences esthétiques sont propres à chacun d'entre nous, d'autre part, nous sommes tellement imprégnés de la culture 911 que celle-ci ne peut qu'agir sur nous, même de manière inconsciente. S'ajoute à cela, dans ce comparatif, un élément important : la 997, surtout en phase 2, reste une référence esthétique dans l'histoire de la 911. Comme me le disait récemment un ami : "j'ai beau retourner le truc dans tous les sens, j'ai l'impression que mon intérêt pour la 911 s'est arrêté avec la 997 !" Difficile d'analyser ce phénomène, si ce n'est par le fait que la 997 semble encore être "à taille humaine de porschiste". Ses proportions sont parfaites, son arrière tout rond comme on les aime, elle est terriblement attachante, très 911. Notre exemplaire d'essai, blanc carrara avec jantes de Turbo, a de la classe, on ne peut qu'être sous le charme. En face, surtout dans cette couleur jaune racing, le Boxster 981 GTS en impose et fait plus agressif (pas seulement à cause de sa couleur, soit dit en passant). Ses lignes sont parfaites, je suis totalement fan. D'autant que la génération 981 du Boxster lui a permis d'afficher un nouveau statut, mieux

accepté des porschistes en général. Bref, en passant cette journée en compagnie de ces deux top-modèles, j'avoue avoir eu les yeux de Chimène pour le Boxster, mais en restant objectif (autant qu'on puisse l'être sur ce chapitre, en tout cas), force est de reconnaître que la 997 est d'une beauté intemporelle et classique que rien ne peut emporter ni ébranler. D'où le petit avantage qui lui revient.

## PETIT AVANTAGE 997

## ÉQUIPEMENT-CONFORT

Nous l'avons dit, l'un des intérêts de ce comparatif n'est pas seulement d'opposer un Boxster à une 911, mais bien plus de faire s'affronter deux générations différentes. Pour ceux qui ont besoin qu'on leur rafraîchisse la mémoire, rappelons que la 997 phase 2 correspond aux années 2009 à 2011, alors que le 981 GTS court de 2014 à 2016. A génération égale, un Boxster vaudra toujours moins cher qu'une 911, ici, si on met l'axe principal sur le budget, cela permet donc d'avoir un Boxster plus récent, donc mieux équipé. C'est d'autant plus vrai que nous avons affaire à un GTS, le top du top de la gamme Boxster si l'on exclut le Spyder. Alors bien sûr, quand on saute de l'un à l'autre, on se dit que le Boxster est mieux équipé, du moins plus moderne dans son équipement. Le PCM est plus grand et plus abouti, la forme de la console et la disposition des différents boutons offrent une meilleure ergonomie. Et puis le GTS a droit à de l'alcantara un peu partout, y compris sur le volant, ainsi qu'à des sièges sport plus de série. En une génération, on a déjà basculé dans un autre monde, sans encore atteindre des excès. La capote s'ouvre en roulant en un temps légèrement plus court que la 997 (9" seulement pour le Boxster), il y a deux coffres, et divers éléments propres au Boxster qui lui donnent aussi quelques avantages. Mais



1. Déjà à l'avant, la capacité du coffre du Boxster est supérieure : 150 litres contre 135 à la 997
2. Au choix, vous avez un coffre à bagages supplémentaire à l'arrière dans le Boxster, ou un moteur dans la 911. Toute la différence de philosophie est là !
3. 330 ch dans le GTS, 385 dans la 997, force reste à la 911

face à cela, il y a un "défaut" rédhibitoire et qui fera que bon nombre d'entre vous ne pourront jamais hésiter entre les deux modèles : les deux petites places arrière de la 911. D'entrée de jeu totalement éliminatoire pour ceux qui ont des enfants et qui veulent partager leur passion en famille. Le Boxster se vit seul ou à deux, mais jamais plus. Et puis il y a aussi ceux qui vous diront que dans une 911, on a cinq compteurs, d'autant plus visibles et lisibles sur une 997 qu'ils utilisent encore peu le numérique. Le Boxster, lui, a trois compteurs, mais le troisième, dit multifonctions, offre plein d'informations, dont certaines amusantes, mais il faut aller d'une page à l'autre pour les lire. Du coup, au final, je suis plutôt ennuyé au moment de rendre un verdict sur ce chapitre. Car si, clairement, le 981 GTS est mieux équipé et plus moderne que la 997, il reste cette histoire des deux sièges arrière. Mais la différence est trop →



FICHE TECHNIQUE		
CARACTÉRISTIQUES	BOXSTER 981 GTS PDK	997 S CAB PHASE 2
Cylindrée	3 436 cm <sup>3</sup>	3 800 cm <sup>3</sup>
Puissance	330 ch à 6 700 t/mn	385 ch à 6 500 t/mn
Couple	370 Nm de 4 500 à 5 800 t/mn	420 Nm à 4 400 t/mn
Boîte	PDK 7 vitesses	PDK 7 vitesses
Poids	1 375 kg	1 510 kg
Performances	279 km/h	300 km/h
0-100	4,7 s	4,7 s
0-200	17,0 s	15,7 s
Consommation cycle mixte	8,2 l	10,3 l
Emission de CO <sub>2</sub>	190 g/km	242 g/km
Cote	65 000 €	62 000 €



# Comparatif

importante pour que cet aspect l'emporte. On sait de toutes façons que si on hésite entre ces deux modèles, c'est qu'on n'est plus vraiment concernés par l'histoire des enfants, car si on l'est, on ne lit même pas ce comparatif. Ou alors on le lit pour le plaisir de le lire, ce qui me permet de vous remercier d'être là !

## PETIT AVANTAGE BOXSTER

### MUSIQUE

C'est un des points forts du Boxster 981 GTS, et un des points faibles de la 997 phase 2 ! Pas de chance pour celle-ci. Commençons par elle, puisque nous y sommes. Il est connu et reconnu que la 997 phase 2 a marqué le pas sur ce plan par rapport à la phase 1, tout bêtement parce que Porsche n'a pas pris le temps, sur cette génération, de s'adapter aux nouvelles normes. Trop accaparés par la création de la PDK, ou un peu négligents sur ce coup, c'est selon. Il y avait pourtant bien un échappement sport, en option, mais il était un peu aphone par rapport à celui de la phase 1. Bien sûr, tout est relatif. Mettez un non connaisseur à bord de cette 997, et il se réglera de sa sonorité, assez rauque. De l'extérieur, et je peux de nouveau en témoigner pour avoir suivi quelques instants la 997, elle se fait d'ailleurs joliment entendre. Mais je dirais que sa sonorité n'est pas celle qu'on attend d'un échappement sport sur un flat 6 atmosphérique, ce serait plutôt celle, réussie, d'un échappement normal. Ce qui est déjà très bien. Le problème est qu'elle a, face à elle, une des plus jolies musiques émises par une Porsche de ces dernières décennies. La sonorité du 981 GTS est un argument d'achat à elle seule : dès la mise en route, le vroom impressionne, chaque accélération vous emmène dans des tonalités de plus en plus aiguës, et très course, vraiment étonnantes, et chaque décélération vous offre une giclée de backfire totalement grisante. Quel régal ! Le tout, et il est important de le dire, sans jamais être envahissant : sur autoroutes et en conduite normale, il sait se montrer discret, et on peut traverser villes et villages sans gêner personne. Certes, le GTS n'atteint pas les sommets lyriques et déjantés du Spyder, mais il n'en est pas loin, tout en offrant une musicalité légèrement différente. Un must, qui renvoie du coup la 997 à ses chères études.

## AVANTAGE BOXSTER

### MOTEUR-PERFORMANCES

Il y a quand même 55 ch d'écart entre les deux, au bénéfice de la 997. D'entrée de jeu, on se dit que la 997 doit avoir l'avantage, jusqu'à ce qu'on compare les rapports poids-puissance : 4,17 kg pour le Boxster, 3,92 kg pour la 997. Et là, on se dit que l'écart n'est finalement pas si énorme. Hélas, nous n'avons jamais chronométré un cabriolet 997 S phase 2, mais notre tableau vous donnera quand même quelques indications, en reprenant les chronos réalisés avec une C4S, légèrement plus lourde. Même ainsi, la 911 est devant, et



1. De série, le Boxster GTS est équipé des sièges sport plus avec alcantara, alors que la 997 avait juste les modèles confort

2. La disposition des boutons est parfaite sur le Boxster GTS, qui dispose de tout en série, alors que sur la 997, les touches sport, sport plus et échappement sport sont optionnelles

3. Echappement sport de série (et de folie !) sur le GTS, en option sur la 997

assez nettement si on parle du 100/200, abattu en mode sport plus en 11" pour la 911, et 11"9 pour le Boxster 981 GTS. Attention, il faut quand même relativiser, car le Boxster avait été chronométré sous une température bien plus chaude que la 997 (23° contre 4° à la 911), ce qui influe sur les résultats. Et surtout, en reprenant mes écrits de l'époque, j'avais bien noté que le GTS du parc presse ne donnait pas encore toute sa mesure, avec des chronos un peu décevants. Ce seront donc les données usine qui feront la différence. De 0 à 200 km/h en PDK et Sport plus, le GTS a besoin de 17", là où la 997 réclame 15"7. Force reste au gros moteur 3,8 litres, les chronos usine corroborant finalement les nôtres.

Restent les sensations au volant. Notre 997 n'avait pas roulé depuis un moment, et avait besoin de respirer un peu, mais même ainsi, on sent quand même que le 3.8 a un peu plus de coffre que le 3.4. Profitons-en pour rappeler les chiffres de couple : 420 Nm à 4400 t/mn pour la 997, 370 Nm entre 4500 et 5800 t/mn. La différence se situe là aussi, tout en rappelant que la PDK efface un peu les différences de couple et de souplesse. Ce sont en tout cas deux moteurs particulièrement agréables à utiliser, qui ont tout à disposition : la souplesse, la puissance, l'allonge, et un côté furieux en haut des tours : vous ne vous →



En haut, l'intérieur du GTS, avec son volant alcantara à palettes, mais on note qu'il n'a pas le pack intérieur GTS. En bas, la 997, avec son volant multifonctions en finition cuir-carbone (optionnel). Les deux modèles ont l'option boîte PDK







1

ennuiez pas une seconde au volant, car même si on a fait mieux depuis, ces flat 6 ont du "peps" à revendre !

### PETIT AVANTAGE 997

#### BOÎTE

Tous deux avaient la PDK en option, et nos deux exemplaires d'essai en sont équipés. Voilà qui facilite notre tâche, mais rappelons que les boîtes manuelles de ces deux Porsche sont du genre irréprochables. Précises, rapides, un régal. Au point qu'il serait difficile de les départager si on ne parlait que de cette boîte, sauf à dire que le GTS offre un petit plus, avec le coup de gaz automatique au rétrogradage en mode sport. Pour ceux qui ont toujours été fâchés avec le talon-pointe. Mais si on parle de l'option PDK, il faut savoir deux choses : d'abord, nouvelle génération oblige, celle du 981 est un peu plus moderne, rapide et réactive. Pas dans des proportions énormes, mais cela est quand même perceptible. Ensuite, et surtout, le GTS a l'avantage d'être

1. Performant, très vif, très agile et très musical, le Boxster 981 GTS est un véritable régal à utiliser

2. La 997 a pour elle d'être une 911, avec tout ce que cela implique

équipé en série du pack sport chrono, donc des boutons sport et sport plus. Qui, on le sait, modifient nettement la réactivité de la boîte, entre autres fonctions. C'est un vrai avantage, car on peut tomber sur une 997 en PDK, mais sans cette option (ce n'était heureusement pas le cas ici). Auquel cas on se retrouve avec une PDK de base, sans mode sport ni sport plus, ce qui est un peu triste. Sinon, chaque fois que j'utilise ces PDK, je me dis qu'elles sont vraiment bien faites, tout en offrant un vrai plaisir d'utilisation. A se demander ce qu'il reste aux boîtes manuelles. Mais tout en disant cela, je sais que si, dans la foulée, je me retrouve au volant d'un modèle identique en boîte manuelle, je me dirais aussi combien elles sont géniales... Comme quoi...

### PETIT AVANTAGE BOXSTER

#### CHÂSSIS-COMPORTEMENT

Nous sommes allés faire des photos sur les crêtes vosgiennes. Ce qui m'a permis de monter avec l'une et de redescendre avec →



2

### FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	BOXSTER 981 GTS PDK	997 C4S CAB PHASE 1	718 GTS PHASE 1 PDK	991 CARRERA T
Puissance	300 ch	385 ch	365 ch	370 ch
Poids/Puissance	4,17 kg	4,14 kg	3,84 kg	3,85 kg
Jantes	20"	19"	20"	20"
Temp. extérieure	23°	4°	8°	30°
80 à 150	—	—	—	3"8
80 à 150 Sport	6"3	5"9	—	—
80 à 150 Sport +	6"0	5"9	5"3	—
100 à 200	—	—	—	5"7
100 à 200 Sport	12"3	11"0	—	—
100 à 200 Sport +	11"9	11"0	10"1	—

# PORSCHE CASTING

DEAUVILLE  
25, 26 & 27 JUIN 2021



Informations & Inscriptions  
[www.normandie-porscheclub.fr](http://www.normandie-porscheclub.fr)







1

l'autre. J'ai choisi de démarrer avec la 997, très vite enthousiasmé par son comportement, ravi de la redécouvrir. Elle se place au millimètre, elle est agile, précise, virevolte d'un virage à l'autre, faisant totalement oublier son moteur en porte-à-faux arrière, qui reste fort heureusement la particularité essentielle de la 911. On l'aime pour ça, elle apprend à piloter différemment, et à constamment tenir compte de ce "handicap" qui devient vite un avantage en termes de motricité. On sent le train arrière toujours prêt à décrocher, si on a été trop généreux, ou si on l'a souhaité, mais il ne décroche quasiment jamais, en tout cas sur le sec, tant la rigueur de conception est parfaite. Bien sûr, à l'un ou l'autre moment, j'ai quand même ressenti que j'étais au volant d'une génération dont la conception remonte à la moitié des années 2000, soit il y a 15 ans. Notamment avec un train avant un peu trop souple, qui se cherche par moments. Mais dans l'ensemble, c'est un zéro faute. Le PASM, de série, travaille parfaitement, les freins sont largement à la hauteur, l'équilibre entre le confort et la performance est excellent, rien à redire. A ce stade, on se dit qu'il est difficile de faire mieux. Et on monte dans le Boxster GTS ! Dès les premiers virages, on comprend que le match est plié : le toucher de volant, la précision, l'efficacité, l'agilité, la légèreté, tout est un cran au-dessus. Sans parler de l'équilibre général qui, grâce au moteur en position centrale arrière, ne peut qu'être supérieur. Sur ces petites routes, il est réellement facile d'aller plus vite en Boxster GTS, lequel, en plus, ne secoue pas son équipage et reste très confortable. Rappelons qu'il avait droit au PASM de série, avec des réglages plus typés sportifs.

J'en vois déjà au moins deux, au fond de la classe, en train de ricaner. Je les connais, ce sont deux fans exclusifs de 911. Pour eux, une Porsche doit se piloter et se gérer avec un moteur en porte-à-faux arrière. Trop facile, le Boxster, "pas une voiture d'homme" qu'ils disent. Cet argument ne tient pas dans ce

1. Ces deux Porsche valent aujourd'hui le même prix, ce qui peut faire beaucoup hésiter au moment du choix

2. Jantes 20" Carrera S de série sur le GTS. Ici la 997 a l'option jantes Turbo 19"

chapitre, car ici on ne parle que d'efficacité pure, laquelle, notons-le, n'exclue pas le plaisir ! Celui d'être toujours plus performant et efficace. Et sur ce plan, le Boxster GTS ne peut qu'emporter ce chapitre.

#### PETIT AVANTAGE BOXSTER

#### SUR CIRCUIT

Ni l'une ni l'autre ne sont a priori conçues pour aller tailler de la piste. Mais toute Porsche doit en être capable, et on rencontre souvent, dans des sorties de clubs sur circuit, des passionnés qui ont envie d'aller s'y amuser un peu, quelle que soit leur monture. Nous avons mainte fois, dans le passé, démontré que les cabriolets étaient capables de belles performances en piste : la seule vraie restriction pourrait venir d'un usage trop assidu, qui finirait peut-être par faire vieillir prématurément la rigidité d'un cabriolet, mais on sait de toutes façons que ceux qui voudront vraiment cibler un usage circuit n'achèteront pas ces modèles. Pour une meilleure compréhension, n'hésitez pas à reprendre notre enquête du mois dernier : une Porsche pour chaque usage. Ce chapitre s'adresse donc à ceux qui voudront occasionnellement tâter de la piste. Avec



2

le GTS, sur le stadium d'Abbeville, nous avons fait 1'20"9, un chrono qui m'avait un peu déçu car je m'attendais à mieux, mais il faisait chaud et, comme évoqué plus haut, notre exemplaire d'essai manquait un peu de rodage. Pour la 997 phase 2, trouver un repère dans nos archives n'est pas évident : pas d'essai complet du cabriolet S, et lors de celui réalisé avec le cabriolet 4S, la piste était gelée et impraticable, du moins pour faire un chrono. Reste le temps réalisé avec le coupé S : 1'20"5. On pourrait donc considérer que le cabriolet est un peu derrière, et à peine devant le Boxster GTS. Et inutile de compter sur des chronos usine, ils n'ont mesuré ni l'une ni l'autre. Cependant, il est facile d'imaginer que là où la 997 reprendra le Boxster sur des accélérations ou des circuits où la pleine charge est souvent réclamée, l'inverse se produira sur des circuits plus tortueux où l'agilité sera de mise. Mais surtout, s'il fallait choisir un des deux modèles pour s'amuser un peu en circuit, nous recommanderions le Boxster GTS, plus moderne, plus affûté, plus "posé par terre", et doté d'équipements de série rendant l'ambiance plus sportive. Cela ne devrait normalement pas faire aller plus vite, il n'empêche que psychologiquement, cela joue. On pouvait même le commander avec l'option sièges baquets, ce qui était impossible avec la 997. Un petit avantage revient donc ici au Boxster.

#### PETIT AVANTAGE BOXSTER

#### CONSOMMATION

Au moins sur des modèles de ces périodes, on peut encore comparer les consommations : le débat est donc réduit à sa plus simple expression : si l'on reste sur la boîte PDK, la 997 S Cabriolet était annoncée à 10,3 litres, contre 8,2 litres au Boxster GTS. Moins puissant, plus léger et plus moderne, il a tout bon dans ce domaine. Bon, entre nous, il sera difficile de réaliser de tels chiffres de consommation avec le GTS, tant il pousse à s'amuser. Et puis ces normes sont déjà d'un autre temps, et ne reflètent pas la réalité.

#### PETIT AVANTAGE BOXSTER

#### IMAGE

Voici un chapitre où la 997 va pouvoir se "refaire" un peu. Car sur ce point, on a beau tourner et retourner la question dans tous les sens : l'image d'une 911 reste très forte, et imbattable dans la gamme Porsche. Du coup, quand vous avez une 911, quelle que soit la version et la génération, vous serez toujours plus "valorisé" en termes d'image, par rapport à un Boxster, fusse-t-il un GTS. C'est ainsi, et j'ajouterai : c'est très bien ainsi. Toute la légende de Porsche s'est bâtie sur la 911, et pour le commun des mortels, comme évoqué au début de ce comparatif, c'est LA Porsche. Rien à ajouter.

#### AVANTAGE 997

#### FACILITÉ D'ACHAT

Nous sommes sur un comparatif occasions, certains critères apparaissent donc, absents de nos comparatifs habituels entre nouveautés. Dont la facilité d'achat. Nous avons ici affaire à deux modèles dont la



1

1. Le plaisir est au bout de la route, comme dans toute Porsche. Mais en 981 GTS, c'est du "plaisir plus" !

2. Remarquablement proportionnée, la 997 cabriolet phase 2 fait partie des plus jolies 911

production n'est pas spécialement faible, ce ne sont donc pas des raretés, même si on imagine qu'il s'est produit plus de 997 S cabriolet que de Boxster 981 GTS. Nous n'avons hélas pas les chiffres (grrrrrr), mais l'écart doit quand même être conséquent. Ceci étant dit, comme évoqué en introduction, nous avons eu bien plus de mal à trouver la 997 que le Boxster. Hasard ? Peut-être. Mais pas que. Le fait est qu'elles partent très vite, qu'elles sont recherchées, et donc qu'il ne faut pas traîner quand vous en voyez une qui vous convient. Mais c'est un peu pareil pour les 981 GTS, qui sont aussi très recherchés. Le fait que celui illustrant ce comparatif ne soit pas à vendre va d'ailleurs dans ce sens. Du coup, ils seront renvoyés dos à dos sur ce chapitre, car globalement dans le même cas de figure.

#### EGALITÉ

#### FACILITÉ D'UTILISATION

Ici aussi, égalité ! Nous avons affaire à deux Porsche très faciles à vivre, utilisables au quotidien, rien ne peut les départager sur ce →



2



# Comparatif

plan. On les appréhende sans difficultés, elles sont conduisibles sans besoin d'avoir fait une école de pilotage (du moins tant qu'il s'agit de les utiliser normalement) se décapotent sans aucune difficulté, disposent toutes les deux d'un coupe-vent, bref, tout va bien, vous pouvez rouler tranquille sans vous poser la moindre question !

## ÉGALITÉ

### COÛT D'ENTRETIEN/FIABILITÉ

Non non je vous assure, rien n'est truqué dans ce comparatif, et nous ne sommes pas à l'école des fans, où tout le monde est ex-aequo. Reste qu'ici aussi, il est impossible de les départager, car côté fiabilité, leur réputation est excellente à toutes les deux : ce sont deux modèles sans aucun gros défaut récurrent connu, on peut affronter les kilomètres et le temps sans inquiétudes. Et leur coût d'entretien est très proche également, avec des révisions tous les 30 000 km ou deux ans, et des factures tout à fait comparables. Ce n'est donc pas ici que nous pourrions les départager. On pourrait certes argumenter que les 997 phase 2 sont plus anciennes que les Boxster 981, et qu'on pourrait donc avoir plus rapidement des petits soucis, mais ce n'est pas un critère suffisamment parlant entre ces deux modèles pour faire pencher la balance.

## ÉGALITÉ

### BUDGET

Rappelons-nous que ce comparatif est basé, dès le départ, sur le fait que le prix de ces



1. Le filet anti-remous condamne les places arrière, mais se démonte facilement, laissant ainsi à la 911 un de ses incontournables points forts : ses deux petits sièges supplémentaires

2. Tour de manège ou envie de voyager, ces deux Porsche-là ont toutes les qualités

deux Porsche est le même. Cependant, si on reprend notre cote telle qu'elle est ce mois-ci, nous affichons la 997 à 62 000€, et le Boxster à 65 000€. Cette cote n'est peut-être plus tout à fait à jour, car il semble que le marché ait beaucoup bougé cet hiver, repartant à la hausse, (ces deux modèles ont dû monter un peu), mais sans doute avec le même écart. Reste donc un petit avantage à la 997.

### PETIT AVANTAGE BOXSTER

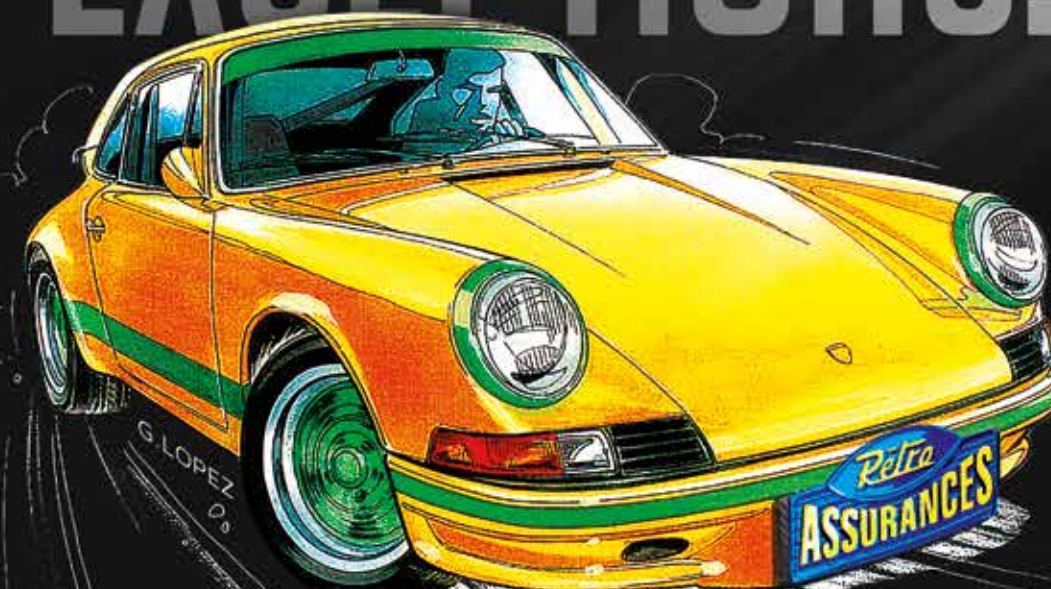
### COTE

Il s'agit donc ici de l'avenir de la cote. Pour le moment, on peut dire qu'il est bon pour les deux modèles. Pour plusieurs raisons : concernant le GTS, c'est un modèle très recherché, car le dernier en atmo avant l'arrivée du 718 (et bien avant le retour de l'atmo sur le GTS, mais beaucoup plus cher, donc non comparable). Il a une cote d'amour très élevée, du fait de son look un peu plus sportif, et de sa sonorité diabolique. Sa cote devrait donc bien se maintenir. Quant à la 997, son statut de phase 2 et son image parfaite →



Rétro  
ASSURANCES

# 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](mailto:prestige@retro.fr)

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification



N° FR020282-1



lui confèrent également un statut qui devrait lui offrir un bel avenir. Par ailleurs, pour les deux modèles, la répercussion du super-malus à 30 000€ se fait déjà sentir : plutôt que d'acheter du neuf hors de prix, on se précipite vers les occasions récentes attractives, et sur ce point, les deux en bénéficient, avec quand même un petit plus pour le GTS, car autant, pour les amateurs de 911, le cabriolet S est finalement un modèle comme les autres, autant pour les amateurs de Boxster, le GTS est une vraie référence qu'on risque de convoiter longtemps encore. D'où un petit avantage pour celui-ci, sachant qu'on ne peut pas jouer l'égalité partout.

### PETIT AVANTAGE BOXSTER

### LE CHOIX DU JOURNALISTE

Vous le savez, mon choix se fera toujours sur le plaisir pur ressenti au volant. Sur cette base, si j'avais à choisir entre les deux, mon cœur pencherait forcément vers le Boxster GTS. C'est vraiment un modèle qui donne la banane (et ce n'est pas parce qu'elle est jaune !), de la joie de vivre, et du plaisir de manière très très généreuse. Vraiment difficile de ne pas craquer quand on est au volant. En même temps, quand j'écris cela, je ne peux m'empêcher d'avoir un peu de tristesse pour

RECAPITULATIF		
CRITERES	BOXSTER 981 GTS	997 S CAB PHASE 2
Esthétique	0	1
Equipement-confort	1	0
Musique	2	0
Moteur-Performances	0	1
Boîte	1	0
Châssis-Comportement	1	0
Sur circuit	1	0
Consommation	1	0
Image	0	2
Facilité d'achat	0	0
Facilité d'utilisation	0	0
Coût d'entretien/fiabilité	0	0
Budget	0	1
Cote	1	0
Le choix du journaliste	1	1
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>5</b>

la 911, que j'aime presque autant, mais il faut bien faire un choix. Je serai le plus heureux des hommes à partir en vacances au volant d'une 997 S Cabriolet phase 2, tout en elle n'est que bonheur de conduire, mais le côté joyeux et déluré du Boxster GTS renvoie la 997 à son côté rigoureux et sérieux. On ne peut pas tout avoir...

### PETIT AVANTAGE BOXSTER

# CONCLUSION

## Victoire Boxster 981 GTS : 9 pts à 5

La victoire du Boxster GTS est donc assez nette. A ce stade, il est important de rappeler que ce comparatif, basé sur des prix identiques, nous a permis d'opposer deux modèles de génération différente, ce qui explique en grande partie le résultat. Ce phénomène est d'autant plus accentué que nous opposons une finition S à une GTS, celle-ci étant toujours plus attractive. Si l'on avait choisi un Boxster 981 S, le résultat aurait été différent, mais le prix l'aurait été aussi. Ici, l'équation est simple : vous avez 65 000€ à mettre dans un cabriolet pour cet été, parce que vous ne supportez plus le confinement, laquelle de ces deux Porsche vaut-il mieux acheter ? Vous avez notre réponse, à vous de vous faire la vôtre

sur cette base, sachant que pour un bon nombre d'entre vous, c'est une 911 ou rien, soit parce que c'est LA Porsche, soit parce que vous avez des enfants. Mais pour tous les autres, la question se pose, et nous connaissons bien des propriétaires de Boxster 981 GTS qui ne l'échangeraient pour rien au monde. A vous de choisir, mais au final, l'important est surtout de vous évader en Porsche : en 997 Cabriolet S ou en Boxster 981 GTS, le plaisir sera au bout de la route !

**Un grand merci à Patrick Pugin et Christophe Stucki (Art Restoration), pour leur aide précieuse ! La 997 est à vendre. Tel : 0388 281 992 ●**

