Essai – Porsche 911 Carrera GTS : Final en apothéose

Alors que la nouvelle 911 (type 991) a été présentée la semaine dernière avant sa première sortie publique au salon de Francfort, nous vous proposons l'essai de l'ultime évolution du type 997, la 911 Carrera GTS en deux roues motrices, qui clôt un chapitre important devenu une référence dans la saga 911 du constructeur de Zuffenhausen.

- 6 cylindres à plat, 3'800 cm^3
- 408 CV à 7'300 t/min
- 420 Nm à 4'200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 306 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'495 kg
- Conso. mesurée : 15.7 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 250 g/km (G)
- dès CHF 159'300.-
  modèle essayé : CHF 177'950.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Passé maître en matière de séries et déclinaisons spéciales de sa 911, Porsche présentait lors du Mondial de Paris en octobre 2010 la 911 Carrera GTS. Vingt-deuxième (!) rejeton de la lignée 997 de l'emblématique modèle de la marque, la Carrera GTS vient chapeauter l'offre atmosphérique au sein de la gamme, se positionnant ainsi en « remplaçante » de feu la GT3. Cerise sur le gâteau, Porsche propose sa GTS autant en propulsion qu'en traction intégrale, en coupé comme en cabriolet.

A l'extérieur

Conservant l'essentiel de la classieuse sobriété d'une 911, la mouture Carrera GTS y ajoute cependant, et avec grâce, quelques muscles ne nuisant en rien à son élégance. Le bouclier avant se dote de larges ouvertures, les jupettes latérales se sont gonflées et parées de noir tandis que l'arrière accueille un diffuseur abritant les quatre sorties de l'échappement sport. Hormis le siglage « Carrera GTS » au bas des portes et sur le capot moteur, ce sont la voie arrière élargie de 32 mm, jusqu'alors réservée uniquement aux versions quatre roues motrices et Turbo, ainsi que les jantes « RS Spyder » de 19 pouces à écrou central, qui signent cette version. En outre, la GTS jouit d'un réglage plus affûté du châssis qui se traduit visuellement par une assiette abaissée de 10 mm de série (20 mm avec le PASM – Porsche Active Suspension Management en option, comme notre modèle d'essai).
Magnifique dans cette livrée « Argent Platine », l'esthétique de cette 911 Carrera GTS traduit parfaitement son positionnement : savant dosage de sportivité et d'élégance, un cœur de feu sous une robe haute couture.

A l'intérieur

Les immuables codes stylistiques de la 911 sont bien entendu présents dans l'habitacle. Je retrouve avec plaisir le volant droit, les cinq cadrans de l'instrumentation, la clé de contact à gauche de la colonne de direction et cette façade de la planche de bord fine et verticale.
Sportivité oblige et puisant son inspiration auprès de ses grandes sœurs limeuses de pistes, la Porsche 911 Carrera GTS dispose d'un intérieur sobre, voire épuré.

Mais rassurez-vous, nous ne sommes pas à bord d'une GT3 RS, le confort reste de mise. L'alcantara est omniprésent, sur la planche de bord, le volant, le levier de vitesses, les contre-portes, se mariant subtilement avec les tentures de cuir surpiqué. Les équipements ne manquent pas, avec notamment le module PCM (Porsche Communication Management) de série, comprenant le GPS, le système audio et la téléphonie sur son grand écran. Les sièges sport à l'avant sont du plus bel effet, tout comme le nouveau volant à trois branches et jante épaisse qui offre une prise en mains idéale. La grande surprise provient de l'arrière où les sièges ont tout simplement été supprimés, en série, afin d'alléger la caisse. Point de chichis. D'un point de vue pratique, cet espace vous offrira un complément bienvenu au petit coffre de 105 litres caché sous le capot avant lors des départs en vacances ou en week-end à deux. Mais vous souhaitez malgré tout emmener vos enfants à l'école ? Qu'à cela ne tienne, le rajout des strapontins est une option gratuite à la commande. Point de chichis, bis.
L'intérieur de cette Porsche apporte tout le confort d'une GT, dans une ambiance sportive et cossue dont la qualité tant des matériaux que de la présentation ne souffrent d'aucune critique. Les plus tatillons d'entre vous verront à redire lorsque je mentionnerai le réglage manuel en hauteur et longitudinal des sièges, tandis que celui du dossier reste électrique. Un compromis qui ne m'a pas dérangé outre mesure et qui s'inscrit une fois encore dans l'esprit de cette 911 : confortable, mais pas trop.

Sous le capot

Il suffit d'un quart de tour de clé pour comprendre ce qui fait de la 911 une voiture unique. Le râle rauque et métallique, si caractéristique du Flat 6 s'ébrouant, dériderait un Shar Pei… D'une cylindrée de 3.8 litres, ce bloc est doté de l'injection directe d'essence, technologie adoptée avec la phase II de la 997. La puissance maximum de 408 CV à 7'000 t/min est atteinte grâce à un nouveau système d'admission, une gestion électronique revue et la modification des culasses. Le couple reste identique à celui de la Carrera S, 420 Nm, et est disponible dès 4'200 t/min jusque vers 5'500 t/min.
Plein, formidablement souple dans les bas régimes, ce moulin est hargneux et ne rechigne pas à s'envoler vers la zone rouge sans s'essouffler, dans une symphonie mécanique envoûtante distillée par l'échappement en mode « sport ». Je comprends pourquoi Herbert von Karajan ne jurait que par Porsche…

La boîte manuelle six rapports accouplée au moteur est un modèle de précision et de rapidité. Son étagement parfait permet d'exploiter toutes les ressources du bloc 3.8 litres avec douceur ou brutalité, selon votre humeur, que ce soit dans les bouchons urbains ou sur les grands rubans d'asphalte.
Pour les « flemmards » du pied gauche, la boîte à double embrayage PDK est également disponible en option. Oubliez les boutons-poussoirs sur les branches du volant, les ingénieurs de Stuttgart ont enfin opté pour des palettes conventionnelles placées derrière le volant. Ainsi équipée, la GTS perd certainement un peu de sportivité en mode tout automatique. Mais je dois reconnaître, pour avoir testé cette transmission sur une 911 Turbo en marge de cet essai, que l'efficacité de cette boîte est redoutable en conduite sportive, ne rendant que peu de terrain à la référence en la matière, la Ferrari 458. C'est une option certainement à envisager pour une utilisation occasionnelle en circuit.
Ma dernière expérience au volant d'une Carrera S date un peu, mais selon mes souvenirs, je n'ai pas ressenti d'énorme différence en termes de puissance. L'agrément de la GTS provient surtout du couple qui déboule un poil plus bas dans les tours pour surtout durer jusqu'au-delà des 5'500 t/min, là où la petite sœur est déjà bien essoufflée.
En termes de consommation, mes calculs à la pompe m'ont révélé une moyenne de 15.7 l/100 km. Sachant que sur le millier de kilomètres couverts lors de cet essai je ne me suis pas privé d'exploiter le potentiel de feu de cette 911 sur tous types de tracés, c'est une valeur honorable. Il est par ailleurs très aisé de descendre en-dessous des 10 l/100 km à vitesse stabilisée sur autoroute.

Au volant

Dans ce domaine également, la GTS fait preuve d'une polyvalence rare. La belle offre à ses passagers, en conduite coulée et mode « Sport » déclenché, un confort de berline. L'amortissement piloté PASM absorbe sans broncher les irrégularités et le niveau sonore général reste très acceptable, une discrétion bienvenue en ville ou lors des longs trajets à vitesse constante. De ce point de vue, la GTS reste fidèle à la réputation de GT de tous les jours dont jouit la 911.
Mais actionnons justement ce bouton « Sport », qui modifie le tarage des amortisseurs, la réponse de l'accélérateur et rend le correcteur de trajectoire PSM plus permissif. Ouvrons également les valves d'échappement au moyen de l'interrupteur dédié. Bien calé dans les sièges sport, la position de conduite est

idéale et l'ergonomie des commandes parfaite. J'ai le sentiment de faire corps avec la machine et suis prêt à me lancer à l'assaut du goudron. Premier, deuxième, troisième rapport, la bête répond prestement. Le réducteur de course du levier de vitesses dont est dotée notre monture permet les passages à la volée. L'exercice demande cependant une coordination plus que parfaite entre la main droite et le pied gauche car la course de la pédale d'embrayage est trop longue à mon goût. La tenue de cap de l'auto est impériale tant sur route plate que bosselée. La direction, parfaitement calibrée et ultra précise, transmet avec fidélité ce qui se passe sous les roues avant. Très vite les virolets sautent sur mon pare-brise. La 911 Carrera GTS fait honneur à la réputation du freinage Porsche ; progressif, puissant et surtout endurant, nul de besoin de vous saigner pour l'option carbone-céramique. J'attaque le premier virage en entrant sur les freins pour bien positionner l'avant, petit coup de volant et l'auto plonge à la corde sans broncher. En sortie, pied droit collé à la moquette, la GTS s'extirpe de la courbe dans les mélopées grisantes de son échappement tout en laissant glisser son train arrière avant que le PSM ne vienne remettre tout ce petit monde à l'ordre. Mazette ! L'agilité de cette 911 est bluffante malgré les près de 1'500 kg qu'elle accuse sur la balance et dont elle se joue avec maestria. Les ingénieurs allemands ont réussi un tour de force magistral : si le moteur en porte-à-faux arrière demeure une ineptie pour les orthodoxes de l'ingénierie automobile, les sorciers de Zuffenhausen sont parvenus à sublimer le concept en nous livrant une auto hyper équilibrée, au châssis vif, au train avant précis et à l'arrière incroyablement stable en toute circonstance, même à des vitesses déraisonnables. Bravo ! Il n'y a guère que sur chaussée détrempée que la belle Allemande vous demandera un doigté un peu plus fin.
En définitive, la Carrera GTS revient à des valeurs, en termes de comportement, qui s'étaient quelque peu étiolées au fil des ans dans la gamme « civile » de Porsche. Et ce n'est pas pour me déplaire !

Verdict

Très honnêtement, je pensais que cette Carrera GTS était une Carrera S « plus » ou le moyen que Porsche avait trouvé pour permettre à sa génération 997 de tirer encore un peu sur la corde avant son remplacement, moyennant quelques artifices esthétiques, 23 CV de plus et une dotation en série plus riche. Une jolie « Final Edition » en quelque sorte…

Or il n’en est rien. Plus civilisée et docile que la feu-GT3, plus sportive et pointue qu’une Carrera S, la GTS est à mon sens la 911 la plus aboutie tant l’alchimie entre sportivité, confort et polyvalence est parfaite et le plaisir distillé à son volant unique et authentique. Du bien bel ouvrage qui se devrait d’entrer dans le garage de chaque Porschiste passionné. Dépêchez-vous !

Prix et principales options : Porsche 911 Carrera GTS

Prix de base : CHF 159’300.-

Peinture métallisée “Argent Platine” : CHF 1’810.-

Intérieur tout cuir noir, sièges en cuir et alcantara : CHF 5’070.-

Pack Sport Chrono Plus : CHF 1’320.-

Châssis PASM (-20mm) avec différentiel AR à glissement limité : CHF 1’860.-

Réducteur de course : CHF 940.-

Module téléphone pour PCM : CHF 1’300.-

BOSE Surround sound-system : CHF 2’000.-

Prix total : CHF 177’950.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Porsche Suisse SA pour le prêt de cette 911 Carrera GTS ainsi qu’au Centre Porsche Lausanne pour la logistique et l’essai de leur 911 Turbo équipée de la boîte PDK.

A lire aussi

Essai – Porsche Cayenne S Hybrid : Green Four Wheels Drive

Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Reportage – 24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Nouveauté – Porsche 911 Carrera (991)

Nouveauté – Porsche 911 Carrera 4 GTS

Nouveauté – Porsche 911 GT3 RS 4.0

Nouveauté – Porsche Panamera Turbo S

Porsche 918 Spyder – Elle arrive !

Présentation – Centre Porsche Genève

Genève 2011 – Porsche Panamera S Hybrid

Genève 2011 – Porsche 911 et Boxster “Black Edition”

Genève 2011 – Porsche 918 RSR

ZG 77724
W.A.Y.

Carrera GTS
ZG 77724
W.A.Y.

CENTERLOCK
PORSCHE
ANZIEHEN/TIGHTEN
LÖSEN / REMOVE
STOP
A
10daNm

Carrera GTS

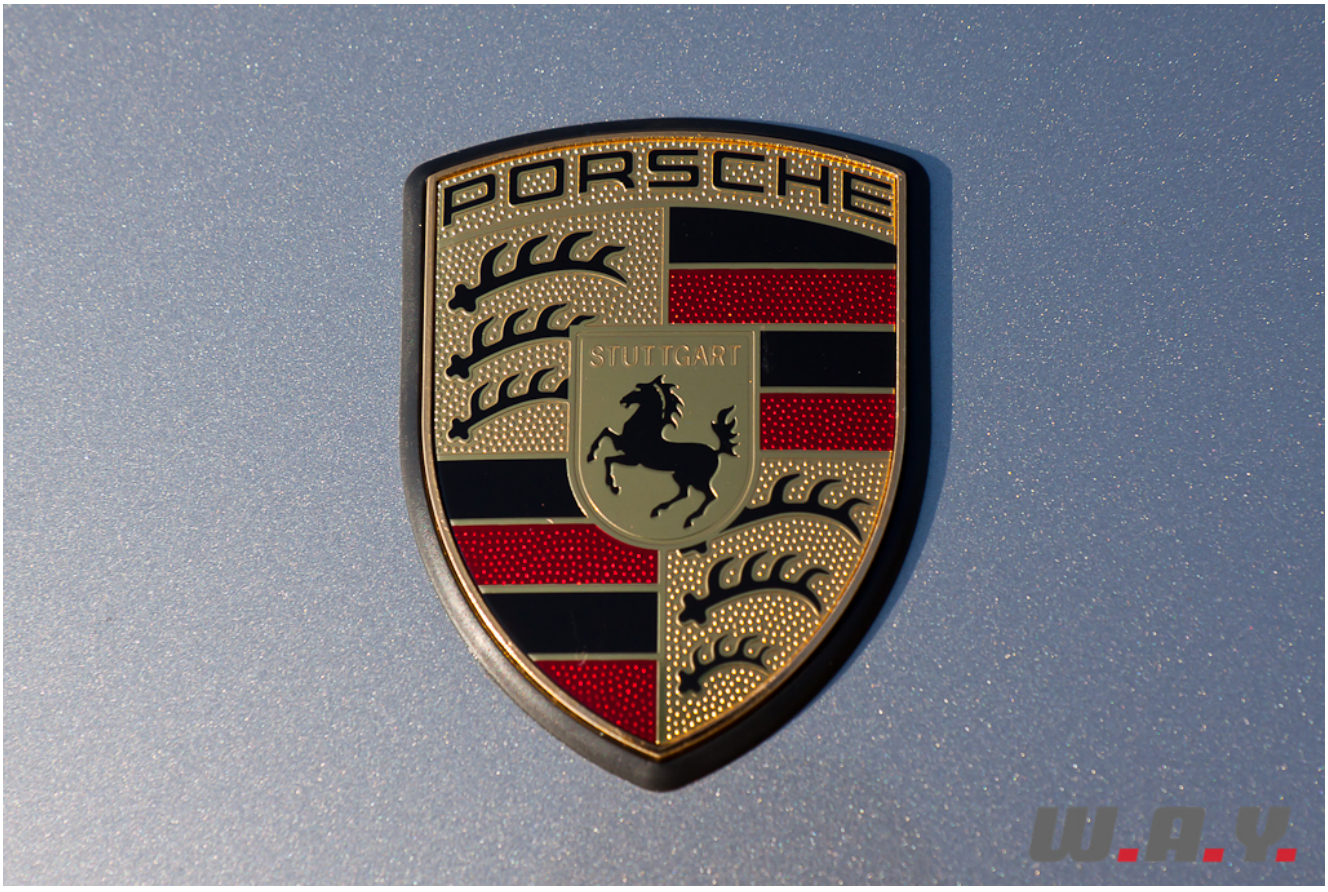
W.A.Y.

W.A.Y.

TUNER
RSR-1ERE
Information
FM 1
La 1ere - Paradiso
RSR-1ERE 1
ESPACE 2 2
COULEUR3 3
LFM 4
ROUGE FM 5
NOSTALGI 6
Mémoire auto..
Inf. routières
Liste stations
FM RSR-1ERE
32.5°C
20.0°c
W.A.Y.

W.A.Y.

PORSCHE


PORSCHE
STUTTGART

Mobil 1
Carrera GTS
3.8
W.A.Y.

W.A.Y.

0 km/h
RSR-1ERE
13.2 ø l/100km
329.1km
19:45
32.5°C
W.A.Y.

W.A.Y.

ZG·77724
W.A.Y.

ZG·77724
W.A.Y.

Carrera GTS
W.A.Y.

W.A.Y.

60
5
10
15
20
25
35
40
45
50
55
12
3
6
9
W.A.Y.

Carrera GTS
ZG · 77724
Porsche Schweiz AG
W.A.Y.